

Aus der Geschichte des Zweiten Weltkrieges

Absturz einer Fliegenden Festung in Luxemburg

(Schluß von Seite 13)

Als einer unter 981 Bomber startete sie am 21. Juli 1944 in England zum Angriff auf das deutsche Reichsgebiet und die besetzten Gebiete. Insgesamt waren für diesen Tag 23 Ziele ausgearbeitet worden, hauptsächlich Werke der Luftfahrtindustrie, Kugellagerfabriken und Flugfelder im Südwesten Deutschlands. Zum Schutz flog eine Flotte von insgesamt 706 Thunderbolts, Mustang und Lockheed Lightning-Jagdflugzeugen im Geleit der Bomberflotte in Richtung Festland. Wie üblich hatten in der vorhergehenden Nacht komplizierte und vielseitige Vorbereitungen stattgefunden; auf allgemeine Konferenzen folgten besondere Unterrichtsstunden und Briefings für einzelne Besatzungen.

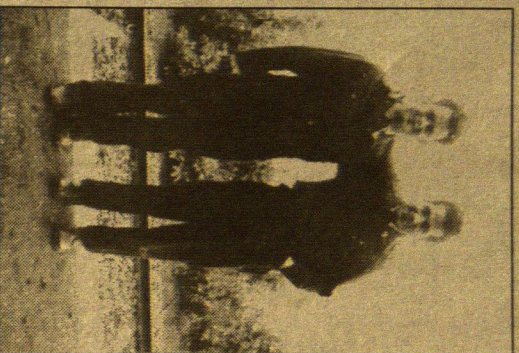
Die Mehrzahl der Mannschafsmitglieder der Fliegenden Festung Nr. 7120 trat ihren 19. Feindflug an. Diesmal hieß das Ziel: Die Flugzeugwerke des Messerschmitt-Konzerns von Regensburg. Zu diesem Zweck wurden 10 Bomben von je 500 englischen Pfund im Bombenschiff eines jeden Flugzeuges verladen.

Folgende Mannschaft bestieg am Frühmorgen den Bomber: Pilot H. L. Laird, 1st Lt, Co-Pilot F. Clark, 2nd Lt, Navigator W. Gifford, 2nd Lt; Bombardier (= Bombenschütze) O. B. Gates, 2nd Lt; Radio-Operator (= Funker) P. C. Tortora, Techn. Sergeant; Ball Turret (= Kugelschütze, unten) W. E. Shuster, Staff Sergeant; Top Turret (= Turmschütze) R. C. McMinn, Tech. Serg.; Tail Gunner (= Heckschütze) F. Gregg, Staff Sergeant; Right Waist Gunner (= Hüftschütze, rechts) C. Kahl, Staff Sergeant; Left Waist Gunner (= Hüftschütze, links) W. James, Staff Sergeant.

Die Dienstgrade der Crew-Mitglieder sind einem amtlichen Bericht aus Maxwell, Alabama, entnommen; die Liste der 10köpfigen Mannschaft wurde durch die 95th Bomb Group Association, Bellevue, WA, erstellt. Darauf sind Laird, Clark, Gifford, Gates, Tortora und Shuster als „evaded“ (= geflüchtet) vermerkt, McMinn, James, Kahl und Gregg hingegen als POW (= prisoner of war = Kriegsgefangen). Diese Angaben decken sich mit den hierzulande angestellten Ermittlungen.

Die 95th Bomb Group, zu der die Maschine Nr. 7120 gehörte, war um 5.40 Uhr gestartet. Dann verringerte, was bereits Routine war, einige Stunden beim Einordnen, Versammeln und Pulk-Formieren in der Luft, bis das Flugzeug um 8.12 Uhr die Kanalküste beim Kontrollpunkt „Beachy Head“ überflog. Zeebrugge (belgische Küste) wurde 40 Minuten später gesichtet. Daraufhin begann bei bestem Flugwetter der gerade Flugweg zum Südwesten Deutschlands: Die von Lieutenant Laird gesteuerte Maschine flog, den Anweisungen gemäß, auf der untersten Stufe des in verschiedene Höhen oder Stufen gegliederten Pulks und war in dieser exponierten Position der deutschen Flak viel drehter ausgesetzt als andere Maschinen.

Noch bevor das Ziel erreicht war, ungefähr über Ingolstadt, meldete der Funker um 10.40 Uhr das Ausfallen eines Motors durch einen Flaktreffer. Das Flugzeug verlor an Höhe und fiel aus der Formation. Der Pilot gab durch, er drehe nach Norden ab. Gleichzeitig entledigte



Der Wehrmacht glücklich entgangen: Bill Shuster und Pat Tortora auf den Schienen der Aterbahnlinie.

er sich teilweise der Bombenlast. Eine Stunde später, gegen 11.30 Uhr, gab das havarierte Flugzeug ziemlich zuversichtlich seine Position unweit von Würzburg durch und meldete, es befinde sich im Schutz amerkanischer Jäger. Dieser Eindruck verstärkte sich durch eine weitere Meldung des Piloten, seine Maschine habe eine Gruppe fliegender Festungen B-24 angegriffen und er denke davonzukommen („I thought we could make it“).

Doch es sollte anders verlaufen. Bereits um 12.00 Uhr kam der entscheidende Funkspruch: „Nur noch ein Motor intakt – Absprung vorbereiten!“

Jeder Funkkontakt brach ab – „No further contact was made“ (MACR = Missing Air Craft Report).

Zum Schluß drangen sich einige Kommentare auf: Regensburg mit seinen für die Kriegsindustrie wichtigen Flugzeugwerken des Messerschmitt-Konzerns war bei der Luftwaffe als Flakschwer-

punkt eingestuft, d. h. eine Selbstschutz-Jagdinheit bzw. Industriestaffel sowie die Flakgruppe Regensburg standen den Verteidigern zur Verfügung (Stab und Flakregiment 71).

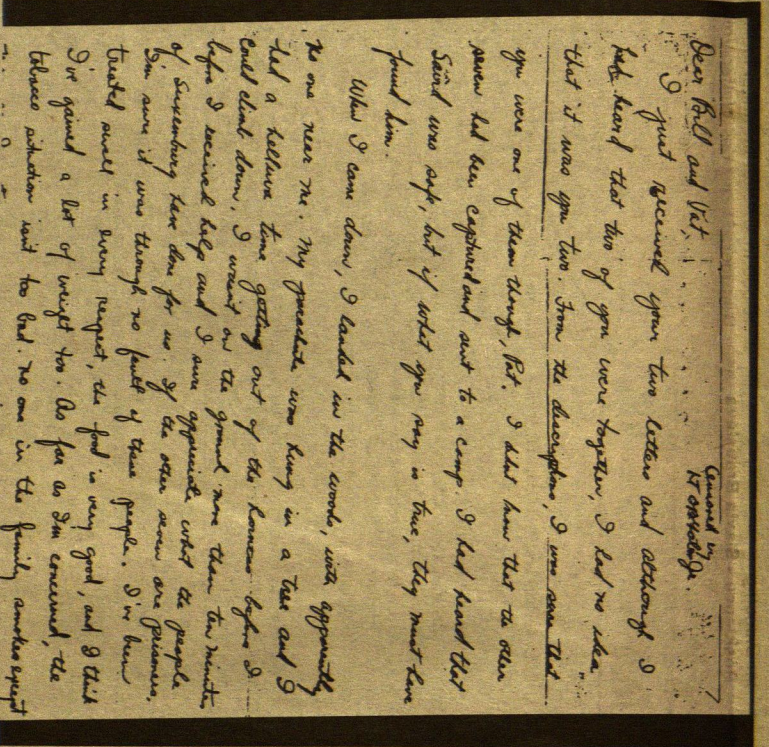
In bezug auf die in einem Ardennerhang bei Scheidel zerschnittene Nr. 7120 ergeben sich folgende interessante Einzelheiten: Aus dem Tagebuch der 8. US-Air-Flotte geht hervor, daß von den 981 Flying Fortresses, die am 21. Juli 1944 am Deutschland-Einsatz beteiligt waren, zwei angeschoffene Flugzeuge sich nach Italien retteten und acht zur Internierung in der neutralen Schweiz Asyl suchten. Pilot Laird bewahrte eine muster-gültige Haltung. Es muß ihm hoch angerechnet werden, daß er andere Ziele verfolgte. Seiner Aussage gemäß war er nach dem fatalen Flak-Treffer bestrebt gewesen, die (damals bereits von US-Truppen befreite) Normandie zu erreichen, wie aus seinen verzweifelten Versuchen, nördliche Richtungen anzufliegen, hervorgeht.

Doch seine Anstrengungen, das Flugzeug in beheltem Gebiet in Sicherheit zu bringen scheiterten. Als die Lage hoffnungslos wurde, erteilte er das „Bale out!“ Sobald seine neuen Kameraden abgesprungen waren, verließ er sein Cockpit und tat als Letzter den Sprung in die Leere.

Wenn der Absturz des amerikanischen Bombers, den viele einheimische Zuschauer aus nächster Nähe erleben, kein freudiges Ereignis war, so gehörte er doch zu dem großartigen Schauspiel, das allen Luxemburgern, die unter der Nazi-Okkupation litten, fast tagtäglich große Zuversicht einflößte: Die vorbeiziehenden Bomberströme, die sich wie Silberbänder vom blauen Sommerhimmel abhoben und sich dem Ohr mit ihrem summenden Motorengeräusch einprägen, kündigten allen Verzweifelten und Verfolgten den baldigen Frieden an.

E. T. Melchers

¹² Mighty Eighth War Diary, Roger A. Freeman, Jane's Nr. 5, 301.



Dear Bill and Pat,

General by
Horseshoe.

I just received your two letters and although I had heard that you were together, I had no idea that it was you two. From the description, I was sure that you were one of them things, flat. I had heard that you had been captured and to a camp. I had heard that you were safe, but if what you say is true, they must have found him.

When I came down, I landed in the woods, with apparently no one near me. My parachute was hung in a tree and I had a helluva time getting out of the harness before I could climb down. I wasn't on the ground more than ten minutes before I received help and I was surprised what the people of Susterburg were like for us. By the way, some one promised me some of your things, no fault of these people. I'm here. Thanked myself in every respect, the food is very good, and I think I've gained a lot of weight too. As far as Jim concerned, the rescue operation was too bad. No one in the family can't expect

Brief des in Rambrouch versteckten Lieutenant Gates an seine Mannschafskameraden Bill Shuster und Pat Tortora, die im benachbarten Reichlingen Schutz gefunden hatten