

Der letzte Feindflug des Francis Stanley Gabreski während des Zweiten Weltkrieges

- Eine Rekonstruktion der Ereignisse um den Angriff von
Teilen der 56. Fighter Group am 20. Juli 1944 auf den Flugplatz
Niedermendig bei Koblenz -



(Quelle: US Army Air Force / National Archives via Fold3)

Francis Stanley Gabreski

Abkürzungsverzeichnis

BD	Bombardment Division (Bomberdivision)
BG	Bombardment Group
CW	Combat Wing (Kampfgeschwader - Gliederungsform zwischen BG und BD)
FC	Fighter Command (Jägerkommando)
FIW	Fighter Interceptor Wing (Bezeichnung eines US-Jagdgeschwaders u.a. während des Korea-Krieges)
FG	Fighter Group (Jagdgruppe)
F.O.	Field Order (Einsatzbefehl)
FS	Fighter Squadron (Jagdstaffel)
He	Heinkel
JG	Jagdgeschwader
KGr zbV	Kampfgruppe zur besonderen Verwendung (Bezeichnung für die Transportverbände der deutschen Luftwaffe während der ersten Phase des Zweiten Weltkrieges)
MiG	Mikojan-Gurewitsch (sowjetischer Flugzeughersteller)
PG	Pursuit Group (Bezeichnung später in Fighter Group geändert)
RAF	Royal Air Force (britische Luftstreitkräfte)
TG	Transportgruppe
USAAF	United States Army Air Force (Bezeichnung für eine amerikanische Luftflotte während des Zweiten Weltkrieges)

Die amerikanischen Angriffsplanungen gegen eine Reihe von Industriezielen in Deutschland für den 20. Juli 1944 ...

Für die Bomberbesatzungen der seit 1942 in Großbritannien stationierten **8. USAAF** waren an diesem Tag mehrere **Industrieeinrichtungen und ein Flugplatz im westlichen und mittleren Teil Deutschlands als Primärziel** in ihren Einsatzunterlagen verzeichnet. Darüber hinaus flogen Bomberverbände der in Italien beheimateten 15. USAAF Angriffe gegen Ziele in Süddeutschland, diese waren ein Flugplatz und zwei Rüstungsbetriebe in der Bodenseeregion.

Das **Aufgebot der 8. USAAF** umfasste neben 1.172 viermotorigen Bombern der Typen B-17 Flying Fortress und B-24 Liberator von allen drei Bombardment Divisions dieser Luftflotte auch 542 ein- und zweimotorige US-Jäger des unterstellten VIII. FC, die als Begleitschutz für die Viermotorigen eingeteilt waren, wobei sich diese Formation aus 101 P-38 Lightning, 156 P-47 Thunderbolt und 285 P-51 Mustang zusammensetzte. Der Angriffsschwerpunkt sollte hierbei auf der Bombardierung von mehreren Industrieeinrichtungen - insbesondere auf solchen im Bereich der kriegswichtigen treibstoffzeugenden Industrie - und einem Flugplatz im Raum Erfurt - Leipzig - Dessau - Halle liegen, während Teile der 3. BD die **Zerstörung der Opel-Werke¹ in Rüsselsheim** übernehmen sollten.^{2,3}

Zu den 156 Begleitjägern des Typs P-47 gehörten auch **die Thunderbolts der von Colonel Hubert A. Zemke geführten 56. FG**, die seit dem 19. April 1944 auf dem englischen Flugplatz Boxted, wenige Kilometer nord-östlich von Colchester/Essex gelegen, stationiert war. Am 20. Juli 1944 oblag dieser Fighter Group gemäß den Vorgaben der VIII. FC F.O. 457 der Begleitschutz für drei Combat Wings der 3. BD, deren Angriffsziel Rüsselsheim war, sowohl *während des Eindringens* in den deutscherseits noch beherrschten Luftraum, als auch *über dem Ziel* und *während des Rückfluges*, was mit dem Begriff *Penetration-, Target- and Withdrawal-Support* umschrieben war.^{4,5}

... der tatsächliche Einsatzverlauf für die Piloten der 56. FG ...

Unter der Führung von Lieutenant Colonel David C. Schilling⁶, dem Einsatzoffizier und stellvertretenden Gruppenkommandeur, **begann am Vormittag des 20. Juli 1944 ab 9:06 Uhr der Feindflug von insgesamt 48 Thunderbolts der 56. FG**. Die in Boxted gestartete Formation setzte sich aus je 16 P-47 von der 61., der 62. und der 63. FS zusammen. Im Verband der 61. FS flog auch **Lieutenant Colonel Francis Stanley**

Gabreski⁷, bei dem es sich in jenen Tagen um den mit insgesamt 28 im Luftkampf erzielten Abschüssen feindlicher Flugzeuge - zuzüglich weiterer drei am Boden zerstörter gegnerischer Maschinen - **erfolgreichsten amerikanischen Jagdflieger auf dem europäischen Kriegsschauplatz** handelte. Einen Tag zuvor, am 19. Juli 1944, hatte Lieutenant Colonel Gabreski das Kommando über die von ihm geführte 61. FS an Major Gordon E. Baker übergeben, da er seine für die Jagdfliegerpiloten der 8. USAAF vorgegebene Einsatzzeit von 300 Flugstunden in Kampfeinsätzen erreicht und somit eine sogenannte *Combat Tour* hinter sich gebracht hatte, so dass nunmehr für ihn eine Erholungs- und Urlaubsphase in den USA anstand. Seine Koffer waren angesichts der unmittelbar bevorstehenden Abreise aus Boxted bereits gepackt, als er sich von der für den 20. Juli 1944 geplanten Mission der 56. FG nach Rüsselsheim angesprochen fühlte und spontan entschied, hieran teilzunehmen und mithin noch einen weiteren Feindflug - seinen insgesamt 166. - zu absolvieren.^{4,5,8,9}

Über der Insel Schouwen-Duiveland an der niederländischen Küste, wo der Verband der 56. FG auf das europäische Festland traf, fand um 10:02 Uhr und in 14.000 Fuß (ca. 4.267 Meter) Höhe das Rendezvous mit den zu schützenden Bombern in Gestalt von den gegen Rüsselsheim angesetzten Combat Wings der 3. BD¹⁰ statt. Die in ordnungsgemäßer Formation fliegenden Viermotorigen bombardierten aus der Betrachtung der sie begleitenden Piloten der 56. FG heraus das Ziel auf beiden Seiten des Rheins¹¹ mit guten Ergebnissen¹², wobei sie zudem u.a. folgende Beobachtungen machten:

- Rauchschirme über Frankfurt/Main und Mannheim,
- mehr als 30 mittelgroße Schiffe auf dem Rhein östlich und westlich des Ziels,
- intensives aber ungenaues (Sperr-) Feuer von schwerer Flak über Mainz.

Der Eskortauftrag der 56. FG endete schließlich während des Rückfluges der Viermotorigen, als sich - nicht zuletzt in Anbetracht der Tatsache, dass bis dato kein einziges deutsches Flugzeug gesichtet wurde¹³ - der Verband der Thunderbolts aufteilte und nunmehr unabhängig von den weiter in Richtung Großbritannien zurückfliegenden Bombern nach lohnenden (Boden-) Zielen Ausschau hielt. **Um 11:35 Uhr** und in 23.000 Fuß (ca. 7.010 Meter) Höhe lösten sich zunächst **westlich von Koblenz** zwei der drei Squadrons von dem Bomberverband, ehe die dritte Squadron um 11:49 Uhr und in 26.000 Fuß (ca. 7.925 Meter) Höhe bei Aachen die Viermotorigen verlies. Während die Piloten der 63. FS unter der Führung von Lieutenant Colonel Schilling in der Nähe von Brück eine Lokomotive und sieben Personenwagen sowie bei Euskirchen weitere vier Lokomotiven und zehn (Eisenbahn-) Wagen beschädigten, griffen drei Flights der 61. FS einen deutschen Flugplatz¹⁴ an, von

dem die US-Piloten der Meinung waren, es würde sich um den Flugplatz Bassenheim¹⁵ handeln,^{4,5} tatsächlich befanden sie sich jedoch **im Angriff auf den in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Flugplatz Niedermendig¹⁶**.

In jenen Tagen war der Einsatzhafen Niedermendig mit Teilen (6. Kompanie) des Fliegerersatzbataillons XII belegt und an fliegenden Verbänden hatte sich seit Anfang Juli 1944 die von Hauptmann Schneck geführte erste Staffel der TG 30 mit rund zehn Transportmaschinen des Typs He 111¹⁷ auf dem Platz eingerichtet. Die Gruppe hatte in den Wochen zuvor Versorgungseinsätze an der Invasionsfront in Frankreich geflogen und war nunmehr zur Auffrischung und Erholung aus dem Fronteinsatz zurückgezogen worden.¹⁸ Die Piloten der 61. FS konnten die am Boden abgestellten He 111 rasch erkennen und nahmen die Maschinen im Tiefangriff der Reihe nach unter Feuer aus ihren jeweils acht Maschinengewehren im Kaliber .50 (1,27 cm). Als Angriffserfolg machten sie schließlich die Zerstörung von acht und die Beschädigung von weiteren zwei zweimotorigen Flugzeugen sowie die Beschädigung einer einmotorigen Maschine am Boden wie folgt geltend:^{5,8}

• Lieutenant Colonel Francis S. Gabreski	61. FS	eine He 111-K zerstört,
• Lieutenant Warren S. Patterson	61. FS	eine He 111-K zerstört,
• Lieutenant Stuart H. Getz	61. FS	eine He 111-K zerstört,
• Lieutenant Praeger Neyland	61. FS	eine He 111-K zerstört,
• Lieutenant Carl E. Westman	61. FS	eine He 111-K zerstört,
• Lieutenant William H. Barnes	61. FS	eine He 111-K zerstört,
• Captain Benjamin E. Cathers	61. FS	eine He 111-K zerstört,
• Captain Donavon F. Smith	61. FS	eine He 111-K zerstört,
• Lieutenant William E. Bour	61. FS	eine He 111-K beschädigt,
• Lieutenant (??) Clark	61. FS	eine He 111-K beschädigt,
• Lieutenant Cleon C. Thomton	61. FS	eine He 110 beschädigt ¹⁹

Bei dem letzten Angriffsdurchgang von Lieutenant Colonel Gabreski wurde dessen Thunderbolt, bei der es sich um die P-47D-25-RE mit der Werknummer und Kennung „42-26418 HV-A“ handelte, entweder von Beschuss aus kleinkalibrigen Waffen getroffen oder aber sie hatte eine kurze Bodenberührung, ehe sie kurz aufstieg, noch knapp über einige Bäume im nördlichen Platzbereich hinwegflog und anschließend eine Bauchlandung vollführte. Gabreski lief von der Maschine weg in ein nahe gelegenes Waldstück, bevor seine geschockten Kameraden ansetzten, die aufgegebene - aber kaum beschädigte - P-47 unter Feuer zu nehmen und zu zerstören, um eine Verwendung durch den Feind zu verhindern. Hiernach flogen die Piloten der 61. FS von Niedermendig auf ihren Heimatplatz nach Großbritannien zurück, wo sie um 13:28 Uhr sicher landeten. Neben dem Verlust von Lieutenant Colonel Gabreski hatten vier Thunderbolts bei diesem Einsatz

Schäden der Kategorie „A“ durch Flakbeschuss erlitten.^{4,5} Der seitens der 56. FG standardmäßig bei einem Verlustfall erstellte Missing Air Crew Report²⁰ weist als Zeitpunkt des Verlustes 11:45 Uhr aus und hält die Sicht- und Wetterverhältnisse vor Ort fest, die als

„Dunstig in Bodennähe, 5/10 Cumulus in 3.000 Fuß (ca. 914 Meter) Höhe“

beschrieben werden. Als Verlustursache gibt der Bericht feindliches Flakfeuer bei einem Tiefangriff mit anschließender Bodenberührung an. Bei der hier vermerkten letzten Kontaktperson von Lieutenant Colonel Gabreski handelt es sich um Captain Donavon F. Smith, der sowohl noch Funkkontakt zu ihm hatte, als auch seine Bauchlandung beobachtete. Der von Captain Smith als Bestandteil des Missing Air Crew Reports erstellte Augenzeugenbericht lautet wie folgt:

*„Ich flog am 20. Juli 1944 auf einer Bomber-Begleitmission als Blue Flight Leader mit Lieutenant Colonel Gabreski, der die Squadron anführte. Wir hatten den Begleitschutz für B-24-Bomber ohne Zwischenfall beendet, als Lieutenant Colonel Gabreski unter uns einen Flugplatz mit mehreren großen Flugzeugen entdeckte. Er befahl dem Yellow Flight nach unten zu gehen und einen Angriffsdurchgang zu fliegen. Nachdem er dies erledigt hatte, berichtete Yellow Flight Leader dass dort wenig bis gar keine Flak vorhanden sei. Lieutenant Colonel Gabreski orderte dann mich nach unten zu gehen - was ich auch tat - und ich berichtete von vielen geparkten Flugzeugen aber keine Flak. **Lieutenant Colonel Gabreski** wies hiernach den Red Flight an ihn zu decken, während er nach unten ging. Ich hörte, wie er seinem Flight befahl, einen weiteren Angriffsdurchgang zu fliegen, dann sagte er: **„Männer, ich bin geliefert“** - dann eine Pause von wenigen Sekunden - dann **„Ich bin auf dem Boden“**. Ich bin der Auffassung, dass er den Boden berührte, auf diese Weise derart seine Maschine beschädigte, dass sein Triebwerk ausfiel. Das Flugzeug machte eine Bauchlandung auf einem ebenen Feld und war intakt, als es zum Stehen kam. Es war zu keinem Feuer gekommen. Nach ungefähr fünf Minuten berichtete jemand, dass Lieutenant Colonel Gabreski von seiner Maschine geflohen ist und ich sah ebenfalls jemand von dem Flugzeug weglaufen, so dass ich zwei Flugzeugen den Befehl gab, nach unten zu gehen und seine P-47 zu zerstören. **Das taten sie und wir ließen seine Maschine brennend zurück.** Der Flugplatz wurde als Flugplatz Bassenheim identifiziert, der sieben und eine halbe Meile (ca. zwölf Kilometer) westlich von Koblenz lag.“*

... und die Ereignisse aus deutscher Sicht betrachtet ...

In einem „Bericht über abgeschossene Flugzeuge“²⁰ des Flughafen-Bereichs-Kommandos in Metz²¹ vom 27. Juli 1944 wurde für den 20. Juli 1944, 11:50 Uhr, der Absturz einer Thunderbolt bei Niedermendig in der Eifel festgehalten. Als Besatzung wurde der am 28. Januar 1919 in Oil City/Pennsylvania geborene Lieutenant Colonel Francis Stanley Gabreski mit der Personalnummer O-406131 identifiziert, der sich zum Zeitpunkt der Berichtserstellung bereits in deutscher Gefangenschaft im Dulag Luft²² befand. In einem weiteren „Deutschen Bericht über abgestürzte amerikanische Flugzeuge“²⁰, dessen Ersteller

nicht ersichtlich ist, wird die südlich von Krufft abgestürzte Maschine als eine amerikanische Thunderbolt mit der Kennzeichnung „HV Stern A 226418“ identifiziert. Das hiernach mit einer Notlandung zu Boden gegangene Flugzeug wies eine Beschädigung von etwa 20% im Rumpfbereich auf, der Pilot befand sich zum Zeitpunkt der Berichtserstellung auf der Flucht. Die Verlustursache wird wie folgt beschrieben:

„... Das Flugzeug wurde getroffen und dadurch zur Landung neben dem Flugplatz Niedermendig gezwungen mit einer Beschädigung von 20%. Der Pilot F. Gabreski verteidigte sich mit einer Pistole und flüchtete. Er hat 28 deutsche Flugzeuge abgeschossen. Wetterbedingungen: 8/10 Bewölkung, dunstig, kein Wind.“

Des Weiteren berichtet der damalige Flugzeugführer in der ersten Staffel der TG 30 (Leutnant ??) Adolf Schams in „Mein Kriegstagebuch 1943 - 45“ recht anschaulich über den Angriffsverlauf:¹⁸

„... Es kam der 20. Juli 1944. Wir erfuhren von dem Attentat auf Hitler, als wir am Vormittag einen Ausflug an den Laacher See machten... Dann wurde der Heimweg angetreten. Auf schönen Waldwegen, abseits der Straße, ging es wieder talwärts. Dauernd begleitete uns das Gedröhne der feindlichen Maschinen, die sich zum Teil schon wieder auf dem Rückflug befanden. Wir waren gerade soweit, dass wir unseren Flugplatz vor uns im Tal sehen konnten, als das Theater losging.

Einige Jabos (Jagdbomber), etwa vier oder fünf vom Typ Thunderbolt, schraubten sich abwärts. Sie bildeten den Geleitschutz für die Bomber. Rechtzeitig wurden sie von uns bemerkt und gespannt verfolgt, was sie nun vorhatten.

Sie kamen immer tiefer und tiefer, genau über uns. Es war klar, dass sie etwas vorhatten. Es wurde „Fliegerdeckung!“ durchgegeben und das war auch höchste Zeit dazu. Eine marschierende Kolonne hätte ein zu verlockendes Ziel für die Angreifer geboten. Bald war die Staffel in alle Winde zerstreut. Viel Deckungs- und Schutzmöglichkeiten gab es aber nicht. Es war ein ziemlich offenes Gelände... Es stellte sich aber bald heraus, dass nicht uns der Angriff galt. Er bezog sich auf die Maschinen unserer Staffel, die frei im offenen Gelände standen, ein gutes Angriffsziel bietend. Und schweren Herzens mussten wir nun zusehen, was geschah. Etwa zwei bis drei Kilometer entfernt lag der Platz vor uns, wir konnten alles genau beobachten.

In einzelnen Anflügen stürzten sich die Jäger herunter und jagten im Tiefflug ihre Garben in unsere Maschinen. Sie nahmen sich eine nach der anderen einzeln vor, flogen sie teils einmal, meistens mehrere Male an und hielten so lange hinein, bis die vollen Tanks durch die Brandgeschosse Feuer fingen... Meine S3 + GH, die brave Gustav, war auch mit unter den Opfern. Große schwarze Rauchsäulen stiegen zum Himmel und brachten ein düsteres Bild in die sonst so frohe, sonnige Gegend.

*Nur etwa eine halbe Stunde hatte der Angriff gedauert. **Das Ergebnis war: Acht restlos ausgebrannte, besser gesagt verbrannte Maschinen, eine völlig zerschossene und eine völlig unversehrte, die einzig Überlebende.***¹⁹ Diese Maschine stand dicht beim Bunker der Vermittlung, völlig mit Bäumen und Sträuchern zugedeckt, gut getarnt. Noch lange rauchten die Trümmer.

Ein feindlicher Jäger musste für den Angriff bezahlen, er war abgeschossen worden. Zwei Rekruten der Horstbesatzung hielten ihm die Garben vom MG 15²³ entgegen, trafen eine wichtige Ölleitung und der Vogel musste nach Motorausfall im Gleitflug runter. Er landete im freien, flachen Gelände, vom Flugplatz etwas entfernt. Der Flugzeugführer, unverletzt, zog es vor auszureißen ...“

Unterdessen wurde auf deutscher Seite die Fahndung nach dem geflüchteten amerikanischen Piloten aufgenommen. Aus einer Ferngesprächsnotiz des Bürgermeisters von Linz/Rhein als Ortspolizeibehörde - Abt. Pol. Nr. 2 - vom 21. Juli 1944²⁴ geht diesbezüglich folgendes hervor:

„Durch die Kriminalpolizeistelle in Koblenz am 21.7.44, 18.30 Uhr - Am 20.7.44 wurde bei Kruft Kr. Mayen ein Amerikanisches Jagdflugzeug abgeschossen. Der Pilot flüchtete in Richtung Hümerich Ochtendung, u. schoss aus seinem Revolver. Trotz Einsatzes der Landwache, konnte er noch nicht ergriffen werden. Da es wahrscheinlich ist, das er in der Zwischenzeit seine Flucht fortgesetzt hat, wird um energische Fahndung gebeten. Im Erfolgsfalle wird um sofortige Nachricht gebeten.

Kripo- Koblenz.“

Der Fahndungsaufruf wurde von der Schutzpolizei-Dienstabteilung Linz/Rhein am 22. Juli 1944 in einem Befehl²⁴ umgesetzt:

„Obiger Funkspruch allen Unterführern zur Kenntnis und energischen Fahndung.“

... wie Lieutenant Colonel Francis Stanley Gabreski die Dinge erlebte.

Nach seiner in direktem Anschluss an eine rund zehnmonatige deutsche Gefangenschaft erfolgten Rückkehr zu der nach wie vor in Boxted stationierten 56. FG sprach der noch müde wirkende und deutlich gewichtsreduzierte Lieutenant Colonel Gabreski im Mai 1945 im Briefing Room des Verbands zu den dort versammelten Piloten. Zu seinen Zukunftsplänen führte er aus, dass er nunmehr nach Hause gehen werde, um sich dort eine Weile zu erholen, ehe er anschließend den aktiven Flugdienst wieder aufnehmen will. Von besonderem Interesse waren für seine ehemaligen Kameraden natürlich die Ereignisse des 20. Juli 1944, die Lieutenant Colonel Gabreski nun aus seiner Perspektive schilderte²⁵:

*„... **Meine P-47 wurde nicht von der Flak getroffen.** Nachdem ich nach unten ging, um ein Ziel anzugreifen, realisierte ich, dass wenn ich in dem Moment wieder nach oben ziehe, ich von der Flak eingedeckt werden würde. Eher als einen Versuch zu unternehmen, nach oben zu ziehen, **setzte ich die Maschine auf den Boden** auf mit gut über 200 Meilen pro Stunde (ca. 320 Kilometer pro Stunde), trat das rechte Ruder, was den Tragflächen einen Stoß gab, und kletterte ohne einen Kratzer heraus.“*

Einige Tage lang konnte sich der Lieutenant Colonel einer deutschen Gefangennahme entziehen, indem er sich - bewohnte Gebiete meidend - nur in der freien Natur aufhielt, bei Tage in einem Versteck blieb und nachts weiter in Richtung Westen marschierte. Bei

Anbruch eines weiteren entbehrungsreichen Tages endete schließlich seine Flucht, als folgendes geschah:

*„Ich ging früh am Morgen über ein Feld **in der Nähe der belgischen Grenze**, als ich eine Frau sah, die mir entgegen kam, mit einigen Männern ein kleines Stück hinter ihr. Da sie mich bereits erblickt hatte, dachte ich, das Beste was ich tun könnte wäre einfach geradeaus weiter zu gehen. Als ich an ihr vorbei ging, meinte ich, sie schaut mich mit einem leisen Argwohn an. Wie ich an ihr vorbei war, duckte ich mich in einem Dickicht weg in dem Bewusstsein, dass mich die Männer, die mir entgegen kamen, noch nicht gesehen hatten. In der Zwischenzeit war die Frau stehen geblieben, wartete auf die Männer und sagte etwas zu ihnen, wohl so in der Art von: „Habt ihr soeben den Kerl da vorbei gehen sehen?“ Sie begannen eine Suche und einer der Männer fand mich in dem Dickicht. Ich war so vollkommen müde und hungrig, meine Füße waren mit Blasen bedeckt und meine Kleidung war nass und dreckig, **so dass ich gezwungen war, aufzugeben.**“*

Seine erste Station in deutscher Gefangenschaft war ein Aufenthalt in der Auswertestelle West der Luftwaffe²², wo viele Fakten über seine Fähigkeiten als Jagdflieger offensichtlich bereits bekannt waren. Als er dort einem deutschen Vernehmungsoffizier²⁶ vorgeführt wurde, begrüßte ihn dieser mit den Worten

„Hallo Gabby, wir warten bereits seit längerer Zeit auf Sie.“

Während er sich nach amerikanischen Angaben²⁵ fünf Tage lang auf der Flucht befand, waren es tatsächlich nur knappe vier Tage, in denen er sich einer Festnahme entziehen konnte. Auch hatte es Lieutenant Colonel Gabreski in dieser Zeit nicht bis kurz vor die belgische Grenze geschafft, sondern lediglich bis nach Quiddelbach in der Nähe von Adenau - was eine Entfernung von rund 24 Kilometern (Luftlinie) ausmachte - ehe seine Zeit in Freiheit ihr vorläufiges Ende fand. Von Quiddelbach bis zu einem der nächstgelegenen Orte auf belgischem Gebiet - beispielsweise Afst bei Büllingen - wären es indessen noch weitere rund 40 Kilometer (Luftlinie) gewesen. Seine Gefangennahme wird durch einen Funkspruch der Kriminalpolizeistelle Koblenz belegt, der unter Bezugnahme auf den dortigen Fernspruch vom 21. Juli 1944²⁴ am 24. Juli 1944 um 18:20 Uhr mit folgendem Wortlaut abgesetzt wurde:²⁷

„Der amerikanische Pilot wurde am 24.7.1944 bei Quiddelbach, Kreis Ahrweiler, durch die Landwacht festgenommen und hat damit diese Sache ihre Erledigung gefunden.“

Der Andernacher Chronist Karl Wind berichtet in seinen Aufzeichnungen unter dem Datum 27. Juli 1944 über den vorliegenden Fall wie folgt:²⁸

„Noch immer ist natürlich die Alarmierung der Polizei und der Landwacht das Tagesgespräch und wird meist mit der Flucht von Flugzeugbesatzungen in Verbindung gebracht. In der letzten Zeit sei ein Flugzeug bei

Niedermendig niedergegangen, das dort noch immer liegt und viel besichtigt wird. Der Pilot sei bis Adenau gekommen und dort erst ergriffen worden...“

Der weitere Weg führte Lieutenant Colonel Gabreski schließlich in das Stalag Luft I²⁹, das in der Stadt Barth an der Küste von Westpommern gelegen war, wo er seine Gefangenschaft bis Kriegsende im Frühjahr 1945 verbrachte:

„Wir lebten in einem ehemaligen Sommer-Ferienort. Größtenteils hängt das Leben in einem deutschen Gefangenenlager von dem jeweils verantwortlichen deutschen Kommandanten ab. Derjenige, den wir hatten, war ein professioneller Soldat, der sein Lager vom Standpunkt eines Soldaten gesehen auf ordentliche Art und Weise führte. Die Disziplin in unserem Lager war wunderbar und wir hatten eine gute Organisation. Mein früherer Gruppenkommandeur, Colonel Hubert Zemke, als „im Einsatz vermisst geführt“ nach einer Bomber-Begleitmission nach Hamburg am 30. Oktober 1944, war mit unserer Führung betraut... In dem Lager wurden diejenigen, die gegen die Regeln verstießen, bestraft. Solche Sachen wie das Stehlen von einem Stück Brot hatten eine Kriegsgerichtsverhandlung zur Folge. Wenn ein gefangener Offizier eine Regel brach, wurde er durch den deutschen Kommandanten dem Kriegsgericht überstellt...“

Der Chronist der 56. FG endet seine Ausführungen über Lieutenant Colonel Gabreski mit der Feststellung, dass dieser kurz nach der Rückkehr zu seinem Verband diesen zwecks Erholung in Richtung USA wieder verlassen hat und dort dem Vernehmen nach endlich seine Verlobte Catherine Cochran heiraten konnte.³⁰

Es bleibt die Klärung der **Frage nach der genauen Ursache** für die von Lieutenant Colonel Gabreski mit seiner Thunderbolt bei Niedermendig durchgeführte Bauchlandung. Seiner Aussage, dass er **nicht von deutschem Flakfeuer** getroffen wurde steht der Bericht von Adolf Scharms entgegen, wonach das **Abwehrfeuer aus einem Flugabwehr-Maschinengewehr der Horstbesatzung von Niedermendig** letztendlich ursächlich für den Verlust der P-47 war. Wenngleich es durchaus möglich ist, dass er den Beschuss als auch die Treffer des kleinkalibrigen MG 15 in seiner wuchtigen Thunderbolt erst gar nicht bemerkte, so hätte er doch sicherlich einen Triebwerksausfall infolge eines Treffers in der Ölleitung registriert (und wohl auch erwähnt), wahrscheinlich wäre es jedoch nicht gerade einmal wenige Augenblicke nach Erhalt der Treffer bereits zu einem Versagen des Triebwerkes gekommen. **Eine belastbare Benennung der genauen Ursache ist mithin derzeit noch nicht möglich.**

Was entgegen den amerikanischen Angaben - u.a. Augenzeugenbericht von Captain Smith - nicht funktioniert hat war die Vernichtung der bauchgelandeten P-47 durch In-Brand-Setzung mittels Bordwaffenbeschuss von zwei Maschinen der 61. FS. Die Schäden an der Maschine beliefen sich nach einer deutschen Bewertung auf nur 20%, darüber hinaus weisen auch die vorhandenen Fotos - siehe Link <https://www.thisdayinaviation.com/tag/gabby-gabreski/> - keinen

so deutlich sichtbaren Zerstörungsgrad der „42-26418 HV-A“ auf, wie er aufgetreten wäre, hätte die Maschine nach dem Bordwaffenbeschuss zweier Thunderbolts tatsächlich in Flammen gestanden.

Fußnoten, Erläuterungen und Quellenangaben

¹ Im Opel-Werk in Rüsselsheim wurden im Auftrag der Wehrmacht neben dem bekannten Lkw des Typs *Blitz* auch Motoren, Komponenten für Raketen und Torpedos sowie Teile für die Flugzeugproduktion gebaut. Hierfür beschäftigte Opel an diesem Standort bis 1943 rund 18.500 Personen. (Quelle: Artikel *Opel* - de.wikipedia.org)

² Roger A. Freeman: *The Mighty Eight War Diary*

³ Jochen Prien, Gerhard Stemmer und Winfried Bock: *Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 - Teil 13/II - Reichsverteidigung 1944 - 6.6. bis 31.12.1944*

⁴ David R. McLaren: *Beware the Thunderbolt - The 56th Fighter Group in World War II*

⁵ Mission Summary Report 56th Fighter Group - 20th July 1944

⁶ Nachdem Lieutenant Colonel Schilling erst am 19. Juli 1944 von einer Erholungs- und Urlaubsphase in den USA zu seinem Truppenteil zurückgekehrt war und am gleichen Tag bereits seine erste Mission flog, übernahm er am 20. Juli 1944 erneut die Führung der 56. FG auf einem weiteren Feindflug.

⁷ Francis Stanley Gabreski wurde am 28. Januar 1919 in Oil City - Pennsylvania/USA - als Sohn polnischer Einwanderer geboren. Schon während seines ersten Jahres (1938/39) an der University of Notre Dame (Indiana/USA) interessierte er sich für die Fliegerei und absolvierte seine ersten Flugstunden. Nach dem freiwilligen Eintritt in das United States Army Air Corps und der dortigen fliegerischen Ausbildung erhielt Gabreski im März 1941 seine Pilotenlizenz und die Beförderung zum 2nd Lieutenant mit anschließender Versetzung zu der auf Hawaii stationierten 15. PG. In Anbetracht seiner polnischen Herkunft und seiner diesbezüglichen Sprachkenntnisse entwickelte er die Idee, als US-Verbindungsoffizier bei den im Dienst der RAF stehenden und überwiegend aus polnischen Exilangehörigen bestehenden polnischen (Jäger-) Squadrons eingesetzt zu werden, um auf diese Weise von deren Erfahrungen im Kampf gegen die deutsche Luftwaffe zugunsten der amerikanischen Luftstreitkräfte profitieren zu können.

Seiner Beförderung zum Captain und anschließender Versetzung zum VIII. FC der 8. USAAF nach Großbritannien im Oktober 1942 folgte jedoch erst ab Januar 1943 eine mehrwöchige Verwendung bei der polnischen No. 315 Squadron der RAF, wo er britische Jagdflugzeuge des Typs Spitfire flog und an 20 Missionen teilnahm, hierbei allerdings nur ein einziges Mal in Kampfhandlungen verwickelt wurde. Am 27. Februar 1943 in die 61. FS der 56. FG versetzt und dort rasch als Flight Leader eingesetzt, erfolgte im Mai 1943 die Ernennung zum Major und die Kommandoübernahme über die 61. FS am 9. Juni 1943. Aufgrund seines recht schnellen Aufstiegs nicht unumstritten, erzielte Major Gabreski am 24. August 1943 seinen ersten Luftsieg in Gestalt einer über Frankreich abgeschossenen deutschen Fw 190.

Zeitweise als stellvertretender Einsatzoffizier im Stab der 56. FG agierend, flog er in den folgenden Wochen und Monaten zahlreiche Missionen in kurzer Zeit, und konnte am 27. März 1944 bereits 18 Luftsiege auf seinem Erfolgskonto verzeichnen. Im April 1944 wurde er zum Lieutenant Colonel befördert und stieg nach der zwischenzeitlichen (Rück-) Übernahme des Kommandos über die 61. FS am 5. Juli 1944 mit seinen bis dahin erreichten 28 Luftsiegen zum erfolgreichsten amerikanischen Jagdflieger auf dem europäischen Kriegsschauplatz auf.

Den ab Mitte Juli 1944 bevorstehenden Heimaturlaub wollte Francis Gabreski zur Hochzeit mit seiner Verlobten Catherine Cochran nutzen, die er während seiner Zeit auf Hawaii kennengelernt hatte. Anlässlich der

bevorstehenden Vermählung des populären Jagdfliegers war in Gabreskis Geburtsstadt Oil City bereits ein recht ansehnlicher Betrag von 2.000 US-\$ für den Kauf eines Hochzeitsgeschenkes gesammelt worden. (Quelle: Artikel *Gabby Gabreski* - en.wikipedia.org)

⁸ Homepage *56th Fighter Group in World War II* (www.56thfightergroup.co.uk)

⁹ Homepage *This Day in Aviation - Tag Archives Gabby Gabreski* (www.thisdayinaviation.com/28-january-1919)

¹⁰ Darunter befanden sich die Mitte Juli 1944 noch mit Maschinen des Typs B-24 Liberator ausgestatteten 92. CW (mit 486. und 487. BG) und 93. CW (mit 34., 490. und 493. BG). Sämtliche Bombardment Groups der 3. BD wurden in den folgenden Wochen einheitlich mit der B-17 Flying Fortress ausgerüstet.

¹¹ Möglicherweise wird hier der Rhein mit dem Main verwechselt.

¹² In Rüsselsheim waren nach diesem Angriff rund 100 Tote zu beklagen. (Felix Weilbacher: *Es war im August 1944* - www.koenigstaedten.de/historisches/bomben)

¹³ Tatsächlich blieben die an diesem Tag auf Rüsselsheim angesetzten amerikanischen Bombenverbände von Angriffen deutscher Jäger verschont. Lediglich im Raum Zwickau - Leipzig - Chemnitz wurden die Viermotorigen der 8. USAAF und ihr Begleitschutz ab 11:00 Uhr von deutschen Jägern attackiert, die den JG 3, 5 und 300 angehörten.

¹⁴ Zwar galt die Vernichtung von deutschen Flugzeugen am Boden als durchaus erstrebenswertes Ziel amerikanischer Jagdpiloten während des Zweiten Weltkrieges, jedoch wurden die hierfür erforderlichen Tiefangriffe auf die Flugplätze der Luftwaffe in Anbetracht der dort oft recht hohen Flakdichte als besonders risikoreich angesehen und führten regelmäßig zu Verlusten. Dies umso mehr, wenn es sich - so wie im vorliegenden Fall - um einen ungeplanten Angriff handelte und die Maschinen beispielsweise keine Spreng- oder Splitterbomben zur Bekämpfung der gefürchteten leichten Flak mit ihren 2 cm und 3,7 cm Geschützen mit sich führten.

¹⁵ Der 1939/40 gebaute und rund drei Kilometer westlich der Gemeinde Bassenheim bei Koblenz gelegene Feldflugplatz bestand aus einer bloßen Graspiste nebst wenigen offenen Flugzeugabstellplätzen, wies jedoch keine weitergehende Infrastruktur - z.B. in Gestalt von festen Gebäuden - auf, und maß etwa 805 x 565 Meter. Im Frühjahr 1940 war im Vorfeld des Westfeldzuges vorübergehend (April/Mai) die mit Jägern des Typs Bf 109 E ausgestattete I. Gruppe des JG 2 dort stationiert. Im Sommer 1944 befand sich der Platz nicht mehr in Nutzung durch fliegende Verbände der Luftwaffe. (Henry L. de Zeng IV: *Luftwaffe Airfields 1935-45 - Germany 1937 Borders*)

¹⁶ Nur wenige Kilometer von Bassenheim entfernt gelegen, erstreckte sich der 1936/37 errichtete **Einsatzhafen Niedermendig** über eine Fläche von etwa 1.280 x 1.160 Metern und verfügte über eine Graspiste und eine befestigte Ringstraße sowie einige - teilweise provisorische - Gebäude, darunter auch ein Beobachtungsturm. Sichtgeschützte Abstellflächen in bewaldeten Arealen befanden sich im süd-westlichen als auch im süd-östlichen und nördlichen Platzbereich. Die Platzleitung oblag im Juli 1944 der Fliegerhorstkommandantur A(o) 18/VII in Diedenhofen, die von Major Franz Zach geführt wurde und der u.a. die Platzkommandos Koblenz-Karthause und Niedermendig zugeordnet waren. (Henry L. de Zeng IV: *Luftwaffe Airfields 1935-45 - Germany 1937 Borders* / Michael Holm - www.ww2.dk/ground / Leo Schmitt: *Flugplatz Niedermendig 1938 - 1945*)

¹⁷ Die TG 30 (S3 +) entstand im Mai 1943 auf dem Flugplatz Großostheim mit Stab und vier Staffeln durch Umbenennung der KGr zbV 23 und verfügte Anfang Juli 1944 über einen Bestand von 27 Maschinen des Typs He 111 H, bei denen es sich um ehemalige mittlere Bomber der Luftwaffe handelte, die nunmehr als Transportflieger zum Einsatz gelangten. (Michael Holm - www.ww2.dk/air/transport)

¹⁸ Leo Schmitt: *Flugplatz Niedermendig 1938 - 1945*

¹⁹ Acht am Boden zerstörte und zwei dort beschädigte zweimotorige Flugzeuge werden von amerikanischer Seite als He 111 K identifiziert. Eine einmotorige am Boden beschädigte Maschine wird als „He 110“ bezeichnet. Diesbezüglich sind die US-Unterlagen nicht schlüssig. Eventuell war doch eine weitere He 111 gemeint

(Schreibfehler ??). Es liegen keine weiteren Informationen über eine am 20. Juli 1944 in Niedermendig beschädigte einmotorige Maschine vor (eventuell Flugzeugattrappe ??).

Eine von britischer Seite im Rahmen der Entzifferung und Auswertung des verschlüsselten geheimen deutschen Nachrichtenverkehrs (Operation „Ultra“) aufgefangene deutsche (Funk-) Nachricht spricht von **insgesamt sieben ausgebrannten He 111** als Folge des alliierten Tieffliegerangriffes auf den Flugplatz Niedermendig am 20. Juli 1944.

²⁰ Missing Air Crew Report (MACR) 6843

²¹ Dem am 15. Juni 1944 in Metz aus dem Flughafen-Bereichs-Kommando 1/XII entstandenen Flughafen-Bereichs-Kommando 12/VII unterstand im Juli 1944 u.a. die Fliegerhorstkommandantur A(o) 18/VII in Diedenhofen. (Michael Holm - www.wv2.dk/ground)

²² „Das **Dulag Luft**, Abkürzung von „Durchgangslager der Luftwaffe“, war von 1939 bis 1945 ein Verhör- und Durchgangslager für vorwiegend britische und amerikanische Kriegsgefangene der jeweiligen Luftstreitkräfte und die wichtigste Stelle zur Informationsgewinnung der Luftwaffe. Offiziell daher ab Ende 1941 dienstintern und ab 1943 ausschließlich und offiziell „**Auswertestelle West**“ (AWSW) genannt. Das Lager befand sich am nord-westlichen Ortsrand der Gemeinde Oberstedten (heute der größte Stadtteil von Oberursel) im Hochtaunus.“ (Quelle: Artikel *Dulag Luft* - de.wikipedia.org)

²³ „Das **MG 15** war zusammen mit dem MG 17 das erste Maschinengewehr der deutschen Luftwaffe nach 1933. Es wurde 1932 von der Firma Rheinmetall speziell für den beweglichen Einbau in Kampfflugzeugen (vor allem für Bordschützen in Bombern) entwickelt. Das auf dem Funktionsprinzip des MG 30 basierende MG 15 wurde im Laufe des Zweiten Weltkriegs durch das MG 81 ersetzt, das eine wesentlich höhere Schusskadenz sowie Gurtzuführung anstelle des 75 Schuss fassenden Doppeltrommelmagazins hatte. Das Problem beider Waffen war die geringe Durchschlagskraft der verwendeten Munition.“ (Quelle: Artikel *MG 15* - de.wikipedia.org)

Die u.a. auch in Maschinen des Typs He 111 als Bordwaffen eingebauten MG 15 im Kaliber 7,92 mm wurden bei längeren Flugplatzaufenthalten oftmals ausgebaut, auf provisorische Lafetten montiert und auf diese Weise zur Verbesserung des Flakschutzes des jeweiligen Flugplatzes verwendet.

²⁴ Das Ferngespräch wurde am 21. Juli 1944 um 20:55 Uhr von dem Revier-Oberwachtmeister d.R. Füllenbach angenommen. Der Anrufer (Kitting) gehörte dem Landratsamt Neuwied an. (Stadtarchiv Linz, Bestand 29 Polizei 131a 9333 / Flugzeugabstürze)

²⁵ 56th Fighter Group - History May 1945

²⁶ In der Auswertestelle West wurde Lieutenant Colonel Gabreski von dem Verhörspezialisten Hanns Scharff befragt. Dieser - im offiziellen Dienstgrad eines Obergefreiten - galt als ein Meister seines Fachs, der auf gute Vorbereitung sowie einen gewaltlosen und freundlichen Umgang setzte und mit dieser Methode fast allen von ihm verhörten alliierten Fliegern das ein oder andere Geheimnis entlockte. Er hatte Gabreskis Foto schon seit Wochen in seinem Büro hängen, als er ihn Ende Juli 1944 in Oberursel persönlich kennenlernte. Nach dem Krieg wurden die beiden Freunde, Scharff war ab 1948 in den USA tätig und lehrte dort seine von ihm entwickelten Verhörmethoden, die ohne den Einsatz von Gewalt auskamen. (Quelle: Artikel *Hanns Scharff* - en.wikipedia.org)

²⁷ Stadtarchiv Linz, Bestand 29 Polizei 131a 9333 / Flugzeugabstürze

²⁸ Historischer Verein Andernach e.V.: *Andernach 1939 - 1945 - Das Kriegstagebuch von Karl Wind - Band 2, Januar 1943 - 9. Juli 1945*

²⁹ Das im Jahr 1941 zunächst nur für gefangen genommene britische Offiziere eingerichtete Lager nahm in den folgenden Kriegsjahren auch britische Flieger mit Unteroffiziersdienstgraden sowie ab 1943 amerikanische Flieger auf. Schätzungsweise 9.000 Angehörige der britischen und amerikanischen Luftstreitkräfte waren dort über die Zeit untergebracht. Von Oktober 1942 bis Januar 1945 war Oberst Willibald Scherer der deutsche Lagerkommandant. Am 1. Mai 1945 wurde das Lager von russischen Truppen befreit. (Quelle: Artikel *Stalag Luft I* - en.wikipedia.org)

³⁰ Nach seiner Hochzeit am 11. Juni 1945 und einer 90-tägigen Erholungsphase **kehrte Lieutenant Colonel Gabreski wieder in den fliegerischen Dienst zurück**. Nach verschiedenen Funktionen und Tätigkeiten - u.a. auch einem Jahr bei der Douglas Aircraft Company sowie einem Bachelorstudium - übernahm er 1949 das Kommando über die im Jet-Zeitalter angekommene 56. FG und wurde am 11. März 1950 zum Colonel befördert. Während des Korea-Krieges flog er mit der 4. und 51. FIW in Maschinen des Typs F-86 Sabre weitere 123 Kampfeinsätze, die er mit 6,5 Abschüssen feindlicher MiG-15 Flugzeuge beendete. Nach weiteren 15 Jahren im Dienst der amerikanischen Luftwaffe wurde Colonel Gabreski am 1. November 1967 mit über 5.000 Flugstunden in den Ruhestand versetzt. **Er starb am 31. Januar 2002 im Alter von 83 Jahren in Huntington (New York).** (Quelle: Artikel *Gabby Gabreski* - en.wikipedia.org)



(Quelle: US Army Air Force / National Archives via Fold3)

Lieutenant Colonel Francis S. Gabreski (links) neben zwei Kameraden von der 61. FS - 2nd Lieutenant William M. Heaton (Mitte) und Flying Officer Steve N. Gerick (rechts) - im Anschluss an einen erfolgreichen Luftkampf gegen die deutsche Luftwaffe am 12. Juni 1944.



(Quelle: US Army Air Force / National Archives via Fold3)

Lieutenant Colonel Francis S. Gabreski rollt seine P-47D-25-RE mit der Werknummer und Kennung „42-26418 HV-A“ am 4. Juli 1944 zur Startbahn seiner Heimatbasis Boxted, um an einem weiteren Feindflug der 56. FG teilzunehmen.



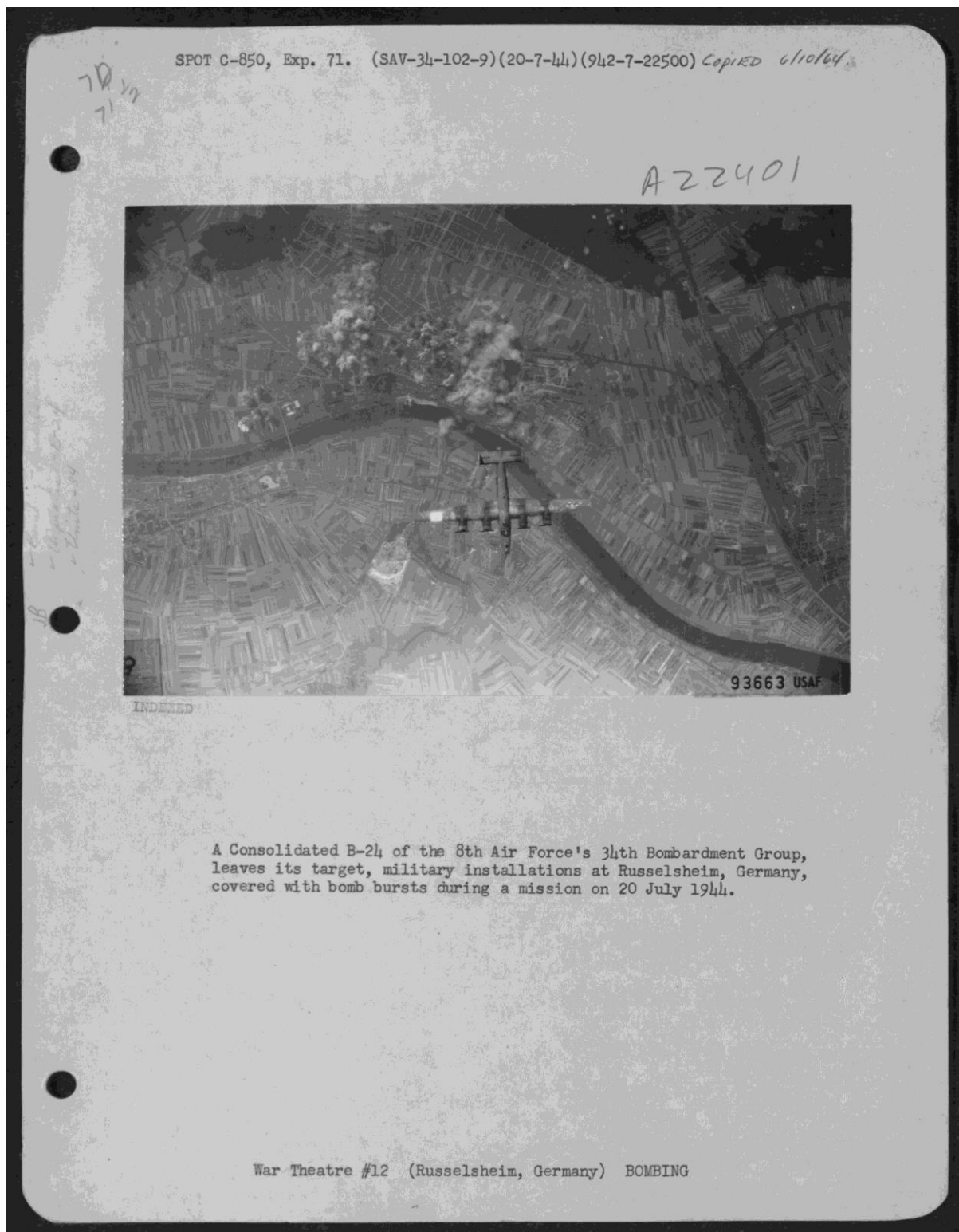
(Quelle: US Army Air Force / National Archives via Fold3)

Lieutenant Colonel Francis S. Gabreski mit angelegter (Flieger-) Ausrüstung einschließlich Fallschirm kurz vor dem Einstieg in das Cockpit einer Thunderbolt.



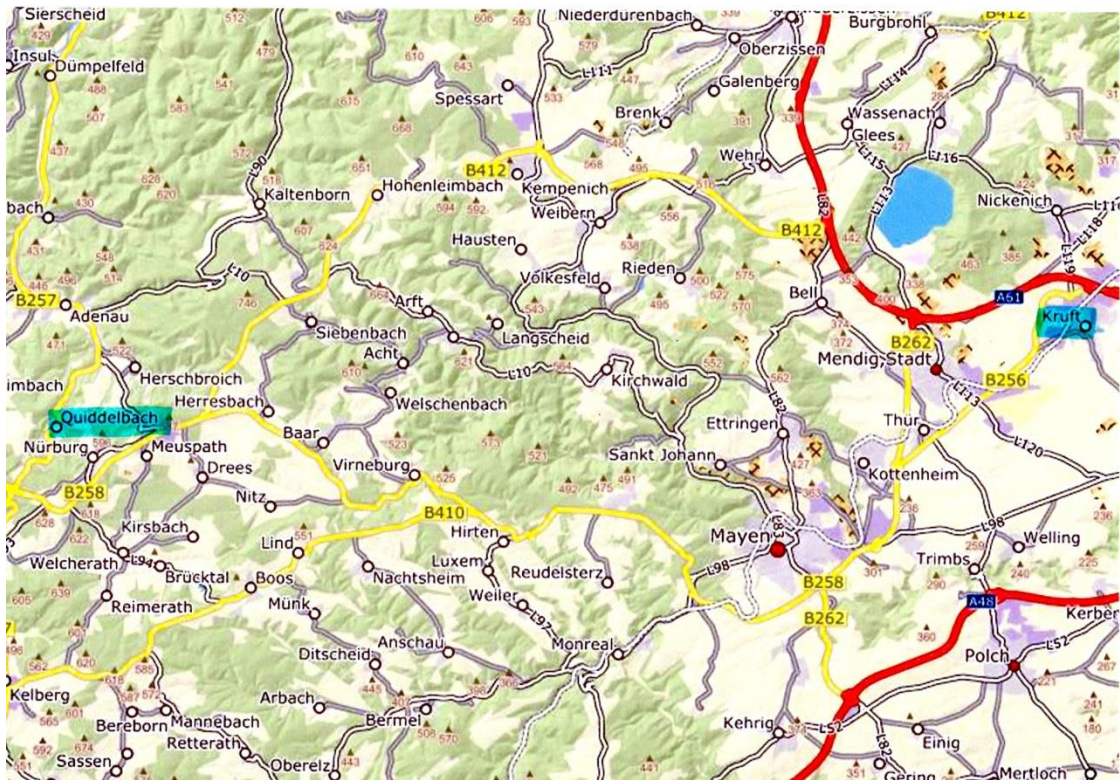
(Quelle: Bundesarchiv, Bild 1011-385-0587-07 / Wanderer, W. / CC-BY-SA 3.0)

Eine He 111 im Flug über Frankreich im Jahr 1940.



(Quelle: US Army Air Force / National Archives via Fold3)

Eine B-24 Liberator der 34. BG (93. CW) der 8. USAAF am 20. Juli 1944 über Russelsheim.



(Quelle: ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP<2017>, dl-de/by-2-0, www.lvermgeo.rlp.de [Daten bearbeitet])

Kartenausschnitt des Gebietes zwischen Krufthaus und Quiddelbach, das Lieutenant Colonel Francis S. Gabreski während seiner Flucht zwischen dem 20. und dem 24. Juli 1944 durchquert hat.