

Ray E. Jackson

Tribute To P-38 Pilot Lt. Ray E. Jackson

By Carolyn Rae Jackson Cobb



It is strange sometimes how the lives of people we never knew existed become interwoven with our own and how this interconnection can be made manifest to us at times when we least expect. Surely divine intervention plays a part. I don't remember my father, Lt., Ray E. Jackson. He was a P-38 fighter pilot who went down over Germany on September 15, 1944, ironically, on the 4th anniversary of his marriage to my mother, Christine Matthews Jackson. Many years later she told me that she received roses from him as an anniversary present on that same day.



I was born on December 18, 1942. I have pictures of my father holding me as a baby, but my only memories of him from my childhood were those I imagined as I read a diary he had kept beginning October 31, 1942, when he had written of going duck hunting with a friend and upon returning learned that he had received notice from the Army to report for active duty on

Tuesday, November 10, at the 8th Street Theatre in Chicago, IL. From there he would report to Commanding Officer, Air Forces Classification Center, in Santa Ana, CA, on November 13, 1942, and later to Thunderbird Field #2 in Phoenix and finally to Luke Field, AZ.

In 1986, Clyde Deavers, a veteran of the 367th Fighter Group, and a friend and fellow pilot of my father, was traveling through Illinois and decided to stop in Canton, IL, and to try to contact some of his friend's family who he knew had lived there. He was able to contact my uncle, Barton Matthews, and from there located the whereabouts of my mother who had remarried many years earlier and was at that time living in Carthage, IL. He visited my mother and later sent her a book by Richard Groh entitled *The Dynamite Gang – The 367th Fighter Group in World War II*. My mother sent this book to me.

There is one picture of my father in that book and more than one reference to him. It was from this book that I learned that he had flown out of both Stoney Cross and Ibsley, England. In 1990, my husband, Joe, and I were able to take our first trip to England. Due to Joe's determination, we visited both of these places. What a bittersweet feeling to see remains of these airbases so many years later and to know that my father had actually been there. The history of World War II was becoming more and more meaningful to me.

The following excerpt from *The Dynamite Gang* tells of my father's crash and his bravery in combat.

"First missions from St. Quentin began on September 13, the day after the 367th's arrival, with fighter sweeps to Frankfurt and Cologne. Supply shortages hindered the group on these and many subsequent missions during the remainder of the month. Machine gun and cannon ammunition and high octane aviation fuel became harder and harder to get.

While the 367th suffered these and other less critical shortages, the pilots did their best to see that nothing at all got through to German front line troops. All three squadrons hit enemy fuel and ammunition dumps near Koblenz (Germany) on September 15, and after bombing, the 392nd went down to strafe some trucks in its target area. As usual, Lieutenant Ray E. Jackson pressed his attack so low that he practically scraped his P-38's belly on the treetops. Seeing a huge explosion on the ground, one the other pilots exuberantly radioed, "Jackson, I don't know what you hit, but you sure hit something!" Then another voice broke in: "That was Jackson."

No one knew exactly what happened. He might have hit the ground on another of his daisy cutting firing passes, or flak might have knocked him down. Another pilot thought he hit some power lines just before his plane went in.

Jackson was another of the original members of the 392nd, a fast-diminishing fraternity. From the squadron's earliest days in action, he amazed everyone with his combination of aggressiveness and phenomenal luck. Four times he brought his plane home with battle damage that had his ground crew and other pilots shaking their heads in disbelief. Back in June, he flew through a tree while strafing a power station, and returned to Stoney Cross with foliage trailing in the slipstream. A week later he returned from an armed reconnaissance with more than thirty flak holes in his plane. As he and his ground crew paced slowly around the sieved machine, he pointed out a rip in his flight jacket. A shell fragment had come through the cockpit floor, torn through the sleeve of his jacket, and blasted away part of the canopy inches from his head.

'I was sure I had lost my left arm when that flak hit,' he said. 'I looked at my jacket, and saw that it was torn in the arm. For a minute, I was afraid to flex my fingers, but finally decided to try a finger or two and found that I could move them. I felt a hell of a lot better.' He received treatment for multiple lacerations, and so did his plane.

These incidents were typical of Jackson's hell-raising approach to combat. It was all out or nothing, and he often pressed his attacks so low that he picked up mud splashes, spots of blood, and bits of foliage. He had come to fight, and exemplified the zeal for combat that every fighter pilot must have. He had al-

most completed his tour of duty when he was killed, and would have returned home within a few days.



After his contact with my mother, I corresponded with Clyde Deavers. In July 1987, he wrote that a reunion of the 367th Fighter Group was to be held in Colorado Springs in August of

that year. He invited Joe and me to attend. We met Clyde and his wife, Jean, and have kept in touch over the years.

In April of 1995, I again received a letter from Clyde Deavers with some phenomenal news. Clyde had answered a request for information in the P-38 National Association newsletter



CLYDE DEAVERS

from a P-38 pilot in Ft. Pierce, FL, on behalf of a German correspondent for pictures, if possible, of 1st Lt. Ray Edward Jackson, (0756596) who was killed in action on September 15, 1944, and who was buried in Greenwood Cemetery, Canton, IL. A young German man, Hans-Gunther Ploes, who was born and raised in the village of Traben-Trarbach,

had done an incredible amount of research about all WWII planes

that had crashed near his village. Clyde corresponded with Hans and sent me some of the information that Hans had uncovered.

The MACR report had listed my father's crash site as "1 mile south-east of Zell". The MACR was in error. On September 2, 1990, Hans had found the actual crash site on the slope of a steep ravine near the village of Bernkastel which is just across the Mosel river from Traben-Trarbach.

The target for the mission on September 15, 1944, was Traben-Trarbach. The flight of P-38's made one pass on Traben-Trarbach then flew straight across a hill to Bernkastel where they first tried to strafe a bridge but upon seeing trucks standing in a ravine attacked the trucks instead. Not getting a chance to fire on the first pass, they made a second pass. On this pass, my father's P-38 apparently hit some treetops. Hans, who had studied in depth all aspects of the P-38, suspects that my father's left engine stopped and while trying to keep the plane under control he flew into the opposite slope of the ravine.

Using a metal detector, Hans found many parts and twisted sheet aluminum from the P-38. The most amazing item found was a propeller blade buried under the dirt. It was still intact with only a bend on the tip end. One personal item, a badly corroded pocket knife, was also found.

Again, as if part of a broader plan, when I received this letter from Clyde in April of 1995, Joe and I had already purchased tickets to Germany for that July. We were going to visit some German friends.

After receiving the letter from Clyde, I contacted Hans and made arrangements to meet him at his home in Traben-Trarbach. He showed us all the records, both German and American, that he had obtained about my father's crash. In his detailed research, he had even interviewed an actual eyewitness to the crash, a German who at that time was a small boy working in a field on a hilltop opposite the one where my father crashed. Hans introduced us to this man and accompanied all three of us to the hill from where the crash was observed. With Hans interpreting, the German gentleman described the events as he witnessed them that day. It was almost like reliving a day in history but instead of it being about some unknown person about whom one normally reads in history books, the person involved in this historic event was my father. Then Hans took us into the forest to the actual site of the crash so many years ago. Even that day his metal detector still found pieces of the broken plane. Hans gave me a few pieces of the twisted metal he had found as well as the pocket knife, even though we all knew it may have been dropped by someone who had originally found the crashed plane.

From German records, Hans had found my father's place of burial in a Catholic cemetery in Bernkastel. We visited the cemetery and from the records feel that we located the grave that must have been his before his body was disinterred and moved to St. Avold, France. After so many years, more details surrounding my father's death came to light than had ever been known. My mother had tried for several years after his death to learn more about the circumstances of his crash but did not find out nearly as much as Hans had un-

covered. Finally learning these things gave her a sense of closure and finality for which she had been inwardly searching for over fifty years.

Joe and I had expressed an interest in having the propeller blade but Hans did not want to give it up unless it could be replaced by another P-38 propeller blade. Upon return to the states, I checked into where one might be obtained but decided it would be too difficult and too expensive a task and so committed myself to have just a picture of the blade.

In the spring of 1998, Joe and I had once again planned a trip to Germany to visit our German friends. In May, I received another letter from Hans. He had decided his studies at the university were taking up too much of his time and the time he was able to spend on his avocation, researching the planes downed near Traben-Trarbach, was diminishing as well as was the space in his basement to store all of the artifacts. He offered to give me the propeller blade



for just the cost of shipping it back to the USA. Since we were going over anyway, Joe decided we should take a ski bag and bring back the propeller blade ourselves, which is exactly what we did ...with many disgruntled looks and grumbles from baggage handlers along the way!

Each time I look at the propeller blade I will forever remember the journeys it must

have taken and the lives that have been affected by its purpose and final disposition. One cannot begin to comprehend the complexities of "fate" that take us from one place to another in the course of our lives but I have come to believe that we humans are all connected somehow in this universe and that we must all unite in mind, spirit, and actions before the tragedies and heartbreak of war can be eliminated. Let's pray that this happens soon.

This electronic book/story is available for free download and printing from www.homeofheroes.com. You may print and distribute in quantity for all non-profit, educational purposes.

Copyright © 2018 by [Legal Help for Veterans, PLLC](http://www.legalhelpforveterans.com)

Ray E. Jackson

Hommage an P-38 Pilot Lt. Ray E. Jackson

Von Carolyn Rae Jackson Cobb



Es ist manchmal seltsam, wie das Leben von Menschen, von denen wir nie wussten, dass es sie gibt, mit unserem eigenen verwoben wird und wie sich diese Verbindung zu Zeiten manifestieren kann, in denen wir es am wenigsten erwarten. Sicherlich spielt die göttliche Intervention eine Rolle. Ich erinnere mich nicht an meinen

Vater, Lt., Ray E. Jackson. Er war ein P-38-Kampfpilot, der am 15. September 1944 ironischerweise am 4. Jahrestag seiner Heirat mit meiner Mutter Christine Matthews Jackson über Deutschland abstürzte. Viele Jahre später erzählte sie mir, dass sie am selben Tag Rosen von ihm als Jubiläumsgeschenk erhalten habe.



Ich wurde am 18. Dezember 1942 geboren. Ich habe Bilder von meinem Vater, der mich als Baby hält, aber meine einzigen Erinnerungen an ihn aus meiner Kindheit waren die, die ich mir vorgestellt hatte, als ich ein Tagebuch las, das er seit dem 31. Oktober 1942 geführt hatte, als er über die Entenjagd mit einem Freund geschrieben hatte und bei seiner Rückkehr erfuhr, dass er von der Armee die Aufforderung

erhalten hatte, sich am Dienstag, dem 10. November, im 8th Street Theater in Chicago, IL, für den aktiven Dienst zu melden. Von dort aus meldete er sich am 13. November 1942 beim Kommandierenden Offizier des Luftwaffen Zuteilungszentrums in Santa Ana, Kalifornien, und später bei Thunderbird Field # 2 in Phoenix und schließlich bei Luke Field, Arizona.

1986 reiste Clyde Deavers, ein Veteran der 367th Fighter Group und ein Freund und Pilotenkollege meines Vaters, durch Illinois und beschloss, in Canton, Illinois, anzuhalten und zu versuchen, einen Teil der Familie seines Freundes zu kontaktieren, von dem er wusste, dass er dort gelebt hatte. Er konnte meinen Onkel Barton Matthews kontaktieren und von dort aus den Aufenthaltsort meiner Mutter ermitteln, die viele Jahre zuvor wieder geheiratet hatte und zu dieser Zeit in Carthage, Illinois, lebte. Er besuchte meine Mutter und schickte ihr später ein Buch von Richard Groh mit dem Titel „The Dynamite Gang - Die 367. Kampfgruppe im Zweiten Weltkrieg“. Meine Mutter hat mir dieses Buch geschickt.

In diesem Buch gibt es ein Bild meines Vaters und mehr als einen Hinweis auf ihn. Aus diesem Buch erfuhr ich, dass er sowohl von Stoney Cross aus als auch von Ibsley, England aus geflogen war. 1990 konnten mein Mann Joe und ich unsere erste Reise nach England unternehmen. Aufgrund von Joes Entschlossenheit haben wir beide Orte besucht. Was für ein bittersüßes Gefühl, so viele Jahre später Reste dieser Luftwaffenstützpunkte zu sehen und zu wissen, dass mein Vater tatsächlich dort gewesen war. Die Geschichte des Zweiten Weltkriegs wurde für mich immer bedeutungsvoller.

Der folgende Auszug aus The Dynamite Gang erzählt vom Absturz meines Vaters und seiner Tapferkeit im Kampf.

"Die ersten Missionen von St. Quentin aus begannen am 13. September, einen Tag nach der Ankunft des 367., mit Kampfflugzeugen nach Frankfurt und Köln. Versorgungsengpässe behinderten die Gruppe bei diesen und vielen nachfolgenden Missionen im weiteren Verlauf des Monats. Maschinengewehr- und Kanonenmunition und Flugbenzin mit hoher Oktanzahl wurde immer schwieriger zu bekommen.

Während die 367. unter diesen und anderen weniger kritischen Engpässen litt, taten die Piloten ihr Bestes, um zu sehen, dass überhaupt nichts zu den deutschen Fronttruppen gelangte. Alle drei Staffeln bombadierten am 15. September in der Nähe von Koblenz (Deutschland) feindliche Treibstoff- und Munitionsdeponien. Nach dem Bombenangriff stürzte sich die 392ste auf einige Lastwagen in ihrem Zielgebiet. Wie üblich drückte Leutnant Ray E. Jackson seinen Angriff so tief, dass er praktisch den Bauch seiner P-38 auf den Baumwipfeln kratzte. Als einer der anderen Piloten eine gewaltige Explosion am Boden sah, funkelte er überschwänglich: "Jackson, ich weiß nicht, was du getroffen hast, aber du hast sicher etwas getroffen!" Dann brach eine andere Stimme ein: "Das war Jackson."

Niemand wusste genau, was passiert ist. Er könnte auf einem anderen seiner Gänseblümchen-schneiden-Flüge den Boden berührt haben , oder Flak hätte ihn niedergeschlagen. Ein anderer Pilot glaubte, dass er kurz vor dem Einschlag seines Flugzeugs einige Stromleitungen berührt hatte.

Jackson war ein weiteres ursprüngliches Mitglied der 392sten., einer schnell abnehmenden Bruderschaft. Von den frühesten Tagen des Geschwaders an überraschte er alle mit seiner Kombination aus Aggressivität und phänomenalem Glück. Viermal brachte er sein Flugzeug mit Kampfschaden nach Hause, bei dem seine Bodenmannschaft und andere Piloten ungläubig den Kopf schüttelten. Im Juni flog er durch einen Baum, während er ein Kraftwerk angriff und kehrte mit Laub im Windschatten nach Stoney Cross zurück. Eine Woche später kehrte er von einer bewaffneten Aufklärung mit mehr als dreißig Flak-Löchern in seinem Flugzeug zurück. Als er und seine Bodenmannschaft langsam um die gesiebte Maschine herumgingen, wies er auf einen Riss in seiner Fliegerjacke hin. Ein Geschossfragment war durch den Cockpitboden gekommen, hatte den Ärmel seiner Jacke durchgerissen und hatte einen Teil des Baldachins nur wenige Zentimeter von seinem Kopf entfernt weggesprengt.

"Ich war mir sicher, dass ich meinen linken Arm verloren hatte, als dieses Flakgeschoss traf", sagte er. „Ich schaute auf meine Jacke und sah, dass sie im Arm gerissen war. Für eine Minute hatte ich Angst, meine Finger zu beugen, entschied mich aber schließlich, ein oder zwei Finger zu probieren und stellte fest,

dass ich sie bewegen konnte. Ich habe mich verdammt viel besser gefühlt.“ Er wurde wegen mehrerer Verletzungen behandelt, ebenso wie sein Flugzeug.

Diese Vorfälle waren typisch für Jacksons höllischen Kampfeinsatz. Es war alles aus oder nichts, und er drückte seine Angriffe oft so tief, dass er Schlammgespritzer, Blutflecken und Laubstücke auffing. Er war gekommen, um zu kämpfen, und zeigte beispielhaft den Eifer für den Kampf, den jeder Kampfpilot haben muss. Er hatte seinen Dienstabschnitt fast beendet, als er getötet wurde, und wäre innerhalb weniger Tage nach Hause zurückgekehrt.



Nach seinem Kontakt mit meiner Mutter korrespondierte ich mit Clyde Deavers. Im Juli 1987 schrieb er, dass im August dieses Jahres in Colorado Springs eine Wiedervereinigung der 367.

Fighter Group stattfinden sollte. Er lud Joe und mich ein, daran teilzunehmen. Wir haben Clyde und seine Frau Jean getroffen und sind über die Jahre in Kontakt geblieben.



CLYDE DEEVERS

Im April 1995 erhielt ich erneut einen Brief von Clyde Deavers mit einigen phänomenalen Neuigkeiten. Clyde hatte eine Anfrage im P-38 Piloten Vereinigung Informationsblattt eines P-38-Piloten in Fort Pierce, Florida beantwortet, im Auftrag eines deutschen Korrespondenten nach Bildern wenn möglich, von 1st Lt. Ray Edward Jackson (0756596), der am 15. September 1944 im Einsatz getötet und auf dem Greenwood Cemetery in Canton, Illinois, beigesetzt wurde. Ein junger deutscher Mann, Hans-Gunther Ploes, der im Dorf Traben-Trarbach geboren und aufgewachsen war, hatte unglaublich viel über alle Flugzeuge des Zweiten Weltkriegs geforscht, die in der Nähe seines Dorfes abgestürzt waren. Clyde korrespondierte mit Hans und schickte mir einige der Informationen, die Hans aufgedeckt hatte.

Der MACR-Bericht (Archiv für vermisste Flugzeug Besatzungen) hatte die Absturzstelle meines Vaters als "1 Meile südöstlich von Zell" aufgeführt. Der MACR war fehlerhaft. Am 2. September 1990 hatte Hans die eigentliche Absturzstelle am Hang einer steilen Schlucht in der Nähe des Dorfes Bernkastel gefunden, das direkt gegenüber von Traben-Trarbach an der Mosel liegt.

Das Ziel der Mission am 15. September 1944 war Traben-Trarbach. Der Flug der P-38 führte einmal über Traben-Trarbach und flog dann direkt über einen Hügel nach Bernkastel, wo sie zuerst versuchten, eine Brücke zu treffen, aber als sie sahen, dass Lastwagen in einer Schlucht standen, griffen sie stattdessen die Lastwagen an.

Sie hatten beim ersten Durchgang keine Chance zu schießen und machten einen zweiten Durchgang. Bei diesem Pass die P-38 meines Vaters anscheinend einige Baumwipfel getroffen. Hans, der alle Aspekte der P-38 eingehend untersucht hatte, vermutet, dass der linke Motor meines Vaters zerstört war und dass er, während er versuchte, das Flugzeug unter Kontrolle zu halten, in den gegenüberliegenden Hang der Schlucht flog.

Mit einem Metalldetektor fand Hans viele Teile und verdrilltes Aluminiumblech aus dem P-38. Das erstaunlichste gefundene Objekt war ein Propellerblatt, das unter dem Schmutz vergraben war. Es war noch intakt mit nur einer Biegung am Spitzenende. Ein persönlicher Gegenstand, ein stark korrodiertes Taschenmesser, wurde ebenfalls gefunden.

Als wäre das ein umfassenderer Plan hatten Joe und ich, als ich diesen Brief von Clyde im April 1995 erhielt, bereits Tickets für diesen Juli nach Deutschland gekauft. Wir wollten einige deutsche Freunde besuchen. Nachdem ich den Brief von Clyde erhalten hatte, kontaktierte ich Hans und traf Absprachen, um ihn in seinem Haus in Traben-Trarbach zu treffen. Er zeigte uns alle deutschen und amerikanischen Aufzeichnungen, die er über den Absturz meines Vaters erhalten hatte. Bei seinen detaillierten Nachforschungen hatte er sogar einen tatsächlichen Augenzeugen des Absturzes interviewt, einen Deutschen, der zu dieser Zeit ein kleiner Junge war, der auf einem Feld auf einem Hügel gegenüber demjenigen arbeitete, auf dem mein Vater abgestürzt war. Hans stellte uns diesen Mann vor und begleitete uns alle drei zu dem Hügel, von dem aus

der Absturz beobachtet wurde. Während Hans dolmetschte, beschrieb der deutsche Herr die Ereignisse, als er sie an diesem Tag miterlebte. Es war fast so, als würde man einen Tag in der Geschichte noch einmal erleben, aber anstatt von einer unbekannt Person, über die man normalerweise in Geschichtsbüchern liest, war die Person, die an diesem historischen Ereignis beteiligt war, mein Vater. Dann brachte uns Hans in den Wald zum eigentlichen Ort des Absturzes vor so vielen Jahren. Selbst an diesem Tag fand sein Metalldetektor noch Teile des zerstörten Flugzeugs. Hans gab mir ein paar Stücke des verdrehten Metalls, das er gefunden hatte, sowie das Taschenmesser, obwohl wir alle wussten, dass es von jemandem hätte sein können, der das abgestürzte Flugzeug ursprünglich gefunden hatte. Nach deutschen Aufzeichnungen hatte Hans die Grabstätte meines Vaters auf einem katholischen Friedhof in Bernkastel gefunden. Wir besuchten den Friedhof und nach den Aufzeichnungen hatten wir das Gefühl, sein Grab gefunden zu haben, in dem er lag bevor sein Körper herausgenommen und nach St. Avold, Frankreich, verlegt wurde. Nach so vielen Jahren wurden mehr Details über den Tod meines Vaters bekannt als jemals zuvor. Meine Mutter hatte einige Jahre nach seinem Tod versucht, mehr über die Umstände seines Absturzes zu erfahren, aber nicht annähernd so viel herausgefunden, wie Hans aufgedeckt hatte. Das endgültige Erfahren dieser Dinge gab ihr ein Gefühl des Abschlusses und der Endgültigkeit, nach dem sie seit über fünfzig Jahren innerlich gesucht hatte.

Joe und ich hatten Interesse an dem Propellerblatt bekundet, aber Hans wollte es nicht abgeben, es sei denn, es könnte durch ein anderes P-38-Propellerblatt ersetzt werden. Bei meiner Rückkehr in die Staaten überprüfte ich, wo man sie bekommen könnte, entschied aber, dass es eine zu schwierige und zu teure Aufgabe sein würde, und beschränkte mich daher darauf, nur ein Bild des Blattes zu haben.

Im Frühjahr 1998 hatten Joe und ich wieder eine Reise nach Deutschland geplant, um unsere deutschen Freunde zu besuchen. Im Mai erhielt ich einen weiteren Brief von Hans. Er hatte entschieden, dass sein Studium an der Universität zu viel Zeit in Anspruch nahm und dass die Zeit, die er für seine Berufung aufwenden konnte, um die in der Nähe von Traben-Trarbach abgestürzten Flugzeuge zu erforschen, ebenso abnahm wie der Platz in seinem Keller, um al-



le Artefakte darin zu lagern. Er bot mir an, mir das Propellerblatt nur für die Kosten für den Rückversand in die USA zu geben. Da wir sowieso rüber gingen, entschied Joe, dass wir eine Skitasche nehmen und das Propellerblatt selbst zurückbringen sollten, genau das haben wir getan ... mit vielen verärgerten Blicken und Murren von Gepäckarbeitern auf dem Weg!

Jedes Mal, wenn ich auf das Propellerblatt schaue, werde ich mich für immer an die Flüge erinnern, die es zurückgelegt haben muss, und an die Leben, die von seinem Zweck und seiner endgültigen Be-

stimmung betroffen waren. Man kann nicht anfangen, die Komplexität des "Schicksals" zu verstehen, die uns im Laufe unseres Lebens von einem Ort zum anderen bringt, aber ich bin zu der Überzeugung gelangt, dass wir Menschen alle irgendwie in diesem Universum miteinander verbunden sind und dass wir uns alle im Kopf vereinen müssen. Geist und Aktionen vor den Tragödien und dem Herzscherz des Krieges können beseitigt werden. Lasst uns beten, dass dies bald geschieht.

Dieses elektronische Buch / diese elektronische Geschichte kann kostenlos von www.homeofheroes.com heruntergeladen und ausgedruckt werden. Sie dürfen für alle gemeinnützigen Bildungszwecke in großen Mengen drucken und verteilen.

Copyright © 2018 von Legal Help for Veterans, PLLC