

Verfasser: © Ludwig LOHR, München

Luftkampf über Bodenkirchen



25. Februar 1944

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Lichtbilder zum Luftkampf	2
25. Februar 1944 – Kriegsereignis über Bodenkirchen	
Vorgeschichte	8
Berichte	10
Xaver Westenthanner, Emiching	11
Josef Winterer, gen. „Eiselsberger Sepp“	13
Ergänzende Kurzberichte	
Deutsche Jagdflugzeuge - Angerbach, Wifling, Holzhausen	13
Bergung Messerschmitt (Me 110 Wifling)	15
Bergungstrupp, Auffindesituation	
US-Bomber (B-17G)	
Technische Daten, Besatzung, Verlauf	17
Spurensuche	22
Ermittlungsergebnisse	
Schreiben Polizeimeister Karl Scharl	24
Meldungen der Gemeinde Bodenkirchen	26
Gefangennahme der US-Luftwaffensoldaten	28
Briefe Walter Lankenau	
1. Brief	34
2. Brief	35
1. Brief (Übersetzung)	36
2. Brief (Übersetzung)	38
Abwürfe von Bomben	39
Reaktionen der Bevölkerung	40
Verwertung von Flugzeugteilen	
1. amerikanischer Bomber (B-17)	41
2. deutscher Jäger (Me 110)	42
Absturz eines US-Bombers bei Haarbach	43
Technische Daten, Besatzung, Einzelschicksale	
Schlusswort	50

Lichtbilder zum Luftkampf

a) ausgebrannter **amerikanischer Bomber**; Typ „**B-17G**“

Absturzstelle in Hauslweid, Gde. Bodenkirchen, Lkrs. Landshut

Bild 1	Großaufnahme (im Hintergrund Hauslweid)
Bild 2	Nahaufnahme (re. im Bild verm. Leonhard Obermaier von Margarethen)
Bild 3	vermutlich Teil eines Flügels
Bild 4	auf dem Kirchplatz in Bodenkirchen gelagerte Wrackteile vor dem Abtransport
Bild 5	Flugroute von Foggia/Italien nach Regensburg
Bild 6	Ganzaufnahme des Typs „B-17G“
Bild 7	abgebrochenes Heckteil einer identischen Maschine mit Angabe der Position „Tail Gunner“
Bild 8	„B-17G“ Schnittzeichnung

b) abgestürzter deutscher Jäger „**Me 110**“

Bild 9	Typ „Messerschmitt 110 G-2“ Absturzstelle im „Lohholz“, Wifling
Bild 10	Karte mit Absturzstellen „ B-17G “ und „ Me 110 G-2 “ Hauslweid und Wifling Landeorte der US-Soldaten



Bild 1: ausgebranntes Wrack der abgeschossenen „B-17G“; im Hintergrund - Blickrichtung Bodenkirchen - Hauslweid



Bild 2: B-17G Nahaufnahme. Bild rechts vermutlich Leonhard Obermeier, Margarethen



Bild 3: B-17G vermutlich Teil eines Flügels



Bild 4: B-17G Lagerung der Wrackteile auf dem Kirchplatz



Bild 5: Flugroute Foggia /
Italien / Regensburg



Bild 6: Ganzaufnahme des Typs „B-17G“

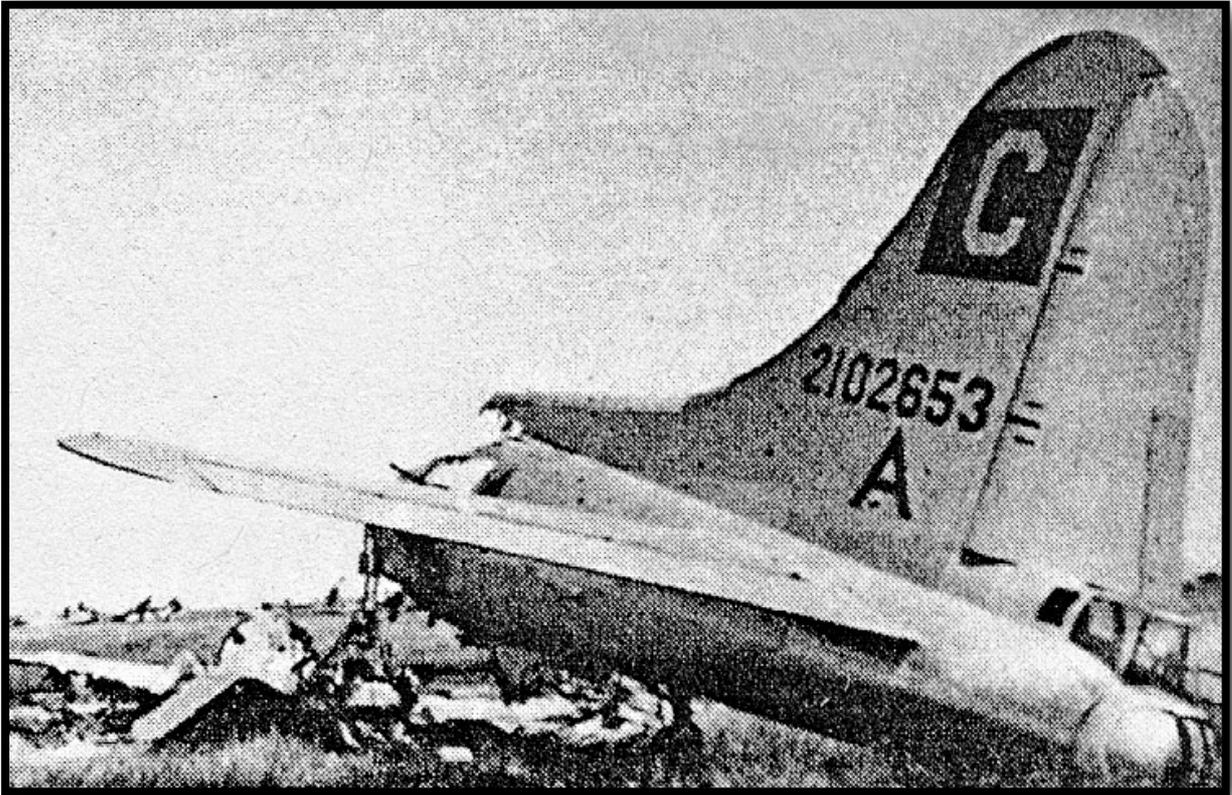


Bild 7: B-17G abgebrochenes Heckteil einer identischen Maschine. Position des „Tail-Gunner“; siehe Glasaufbau zwischen Heckflosse und Rumpf (re. unten)

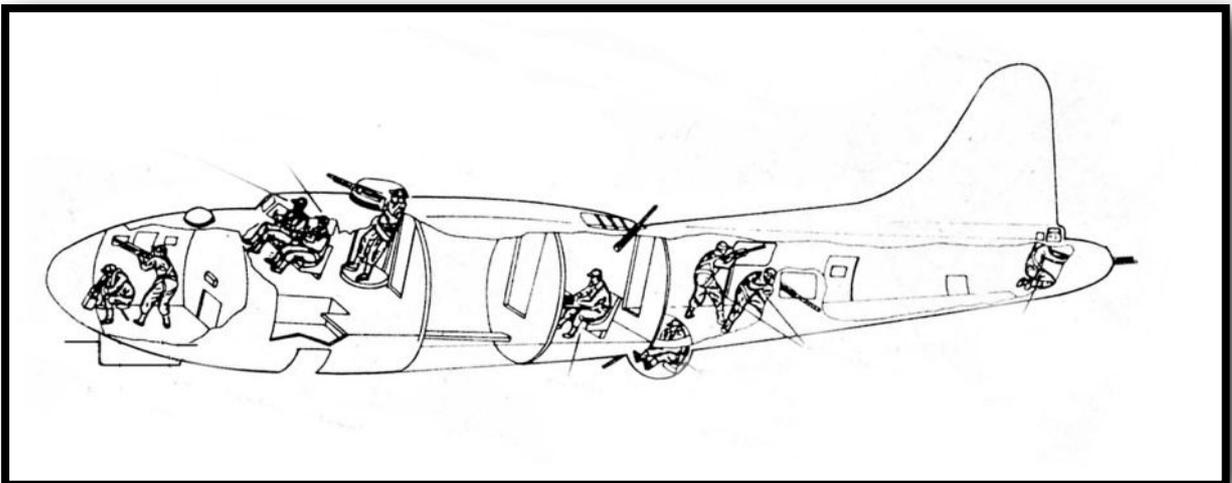


Bild 8: „B-17G“ Schnittzeichnung



Bild 9: Typ „Messerschmitt 110 G-2“

Bild 10: Karte mit Absturzstellen
 „Me 110“ im Lohholz in Wifling
 „B-17“ in Hausweid
Landeorte der US-Soldaten

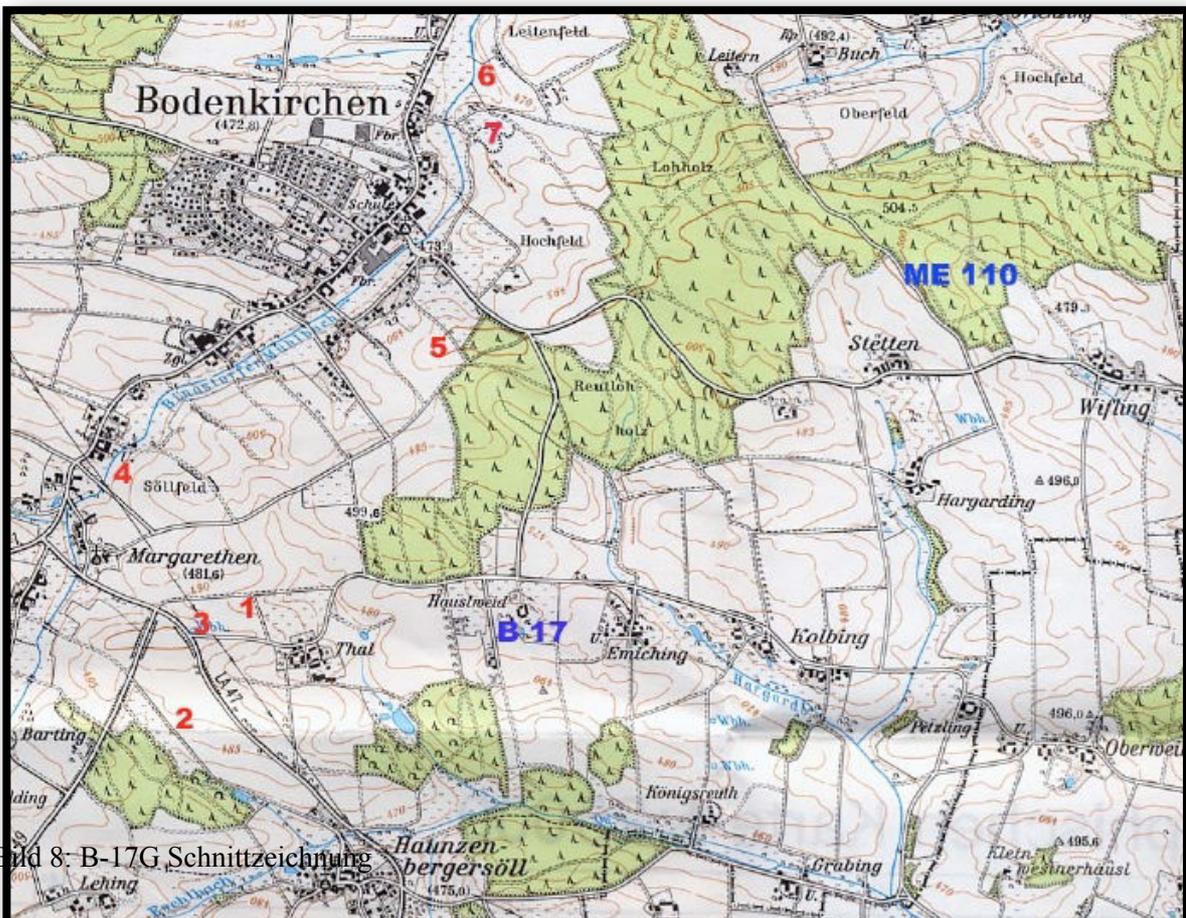


Bild 8: B-17G Schnittzeichnung

25. Februar 1944 - Kriegsereignis über Bodenkirchen

Im Februar 1944 erreichte der II. Weltkrieg unmittelbar den Bereich der Gemeinde Bodenkirchen. Zwar blieben die Folgen für die örtlichen Bewohner glimpflich, aber Soldaten der Alliierten als auch der deutschen Luftwaffe mussten ihr Leben lassen - in einem sinnlosen Krieg.

Was war geschehen?

Vorgeschichte

Vom 14. bis 26.01.1943 fand die sogenannte „Casablanca-Konferenz“ statt. Hierbei beschlossen Winston Churchill und Franklin D. Roosevelt die bedingungslose Kapitulation der Achsenmächte als Kriegsziel. (Hinweis: Stalin war zwar eingeladen worden, blieb aber bei der Begründung der Schlacht um Stalingrad fern.)

Zum Erreichen dieses Zieles galt es unter anderem, die Lufthoheit über Deutschland zu erringen.

Von den Alliierten kamen neben dem RAF-Bomberkommando die 8th Air Force und ab November 1943 die 15th Air Force der Vereinigten Staaten zum Einsatz. Ab Januar 1944 leitete Major General Nathan F. Twining die um Foggia in Süditalien stationierten Bomber der Typen B-17 (Fortress) und B-24 (Liberator) stationierten 2nd, 97th, 99th und 301st Bomb Groups.

Süddeutschland lag in Reichweite der schweren Bomber, nicht jedoch für deren Begleitjäger „Lightning“ und „Thunderbolt“, d.h. die Einsätze der Alliierten mussten in diesem Bereich ohne Jagdschutz geflogen werden.

Zur Abwehr dieser Gefahr wurden mehrere deutsche Jagdeinheiten dem Jagdführer „Ostmark“ und damit der 7. Jagddivision unterstellt. Zu diesen Einheiten gehörten:

- III./JG 3 in Bad Wörishofen / Leipheim
- I. und II./JG 27 in Fels am Wagram und Wiesbaden-Erbenheim / München-Riem
- II./JG 51 in Neubiberg und das
- II./JG 54 in Wien-Seyring

Unter der Bezeichnung „Big Week“ flogen die Alliierten im Februar 1944 heftige Angriffe gegen deutsche und österreichische Ziele. So wurden am 22. Februar 1944 insgesamt 19 Bomber B-17 und B-245 bei einem Einsatz gegen Regensburg abgeschossen. Es folgten Angriffe am 23. und 24. Februar auf Steyr.

Am 25. Februar drang die 15. US-Luftflotte um 10.10 Uhr mit 176 Bombern der Typen Liberator und Fortress aus dem Adriaraum kommend (siehe Bild 5) in das damalige Reichsgebiet zu einem Angriff auf die Messerschmitt AG in Regensburg-Prüfening ein.

Das Ziel in Prüfening erreichten - wegen technischer Mängel bzw. Abschusses - nur 116 Bomber, die von 12.40 bis 13.15 Uhr 1.237 Sprengbomben mit einem Gewicht von 280 Tonnen abwerfen konnten.

Die Produktion der Bf 109 (besser bekannt als Me 109) wurde zu 100 % lahmgelegt.

Auch nicht ans Ziel kam - auf seiner neunten Mission - der um 12.46 Uhr von Feldwebel Karl **Kampe**, **5./JG**, bei Hauslweid abgeschossene US-Bomber.

Neben den oben genannten Jagdgeschwadern waren an der Abwehr des Angriffs ferner beteiligt:

- I./**JG 5** in Obertraubling
- I. und II./**JG 53** in Maniago / Italien und Wien Seyring
- I./**JG 77** in Norditalien
- 2./**JG 104** in Fürth und Roth
- I./**JG 301** in Neubiberg
- II./**ZG 1** in Wels / Österreich
- Ergänzungsgeschwader 108 in Wien-Vöslau
- I./ und II./**ZG 76** in Ansbach und Neubiberg
- I./**ZG 101** (Schulverband) vermutlich in Memmingen
- III./**JG 3** in Bad Wörishofen / Leipheim

(Quelle: „Luftangriff von Peter Schmoll u.a.)

Anmerkung:

JG = Jagdgeschwader, ZG = Zerstörergeschwader

1 Geschwader 3 - 4 Gruppen (I, II, III bis IV) zu je 30- 40 Flugzeugen

1 Gruppe 3 - 4 Staffeln und Stab zu je 12 Maschinen

1 Staffel 3 Schwärme zu je 4 Maschinen (arabische Zahlen)

1 Rotte 2 Flugzeuge Rottenführer und Rottenflieger „Katschmarek“

1 Schwarm 2 Rotten = 4 Flugzeuge

Berichte

- Xaver **Westenthanner** und Josef **Winterer**
- Ergänzende Kurzberichte
- Ermittlungen der Gendarmerie Bonbruck
- Daten vom internationalen Suchdienst

Grundlage für „Luftkampf über Bodenkirchen“ war der Bericht von Xaver Westenthanner von Emiching. Er gab die Basis für Nachforschungen, die nach diesem Text in „Ergänzende Kurzberichte“ vermerkt sind.

Informationen hierzu lieferten:

Ludwig und Franz Baumann	Bodenkirchen/Wurmsham
Edi Maier , Max Weindl	Bodenkirchen
Michael u. Fridolin Reithmeier , Hedwig Weigl	
Finni Kupke , Georg Straßer , Ottilie Gaigl	
Georg Blieninger , Anton Gebler	Margarethen
Josef und Andreas Neulinger	
Josef Lohr , Roswitha Fußeder	Hauzenbergersöll/Eiselsberg
Heinrich Stürzer , Josef Winterer	
Josef Kugler , Maria Wierer	Wifling/Harpolden
Josef Lohr , Ottilie Schöffeld	München

Vorneweg ist darauf hinzuweisen, dass die Gedächtnisprotokolle der lange zurückliegenden Zeit ihren Tribut zollen müssen.

Zu beachten sind ferner die damaligen Umstände, die dem Leser vorurteilsfrei dargestellt werden.

Zu danken ist auch dem/der

- Katholischen Pfarramt Bonbruck
- Katholischen Pfarramt Burg bei Magdeburg
- Autor, Peter **Schmoll**, insbesondere mit „Luftangriff“ auf Regensburg“ und „Die Messerschmitt-Werke im Zweiten Weltkrieg“
- Deutschen Dienststelle in Berlin (WAST)
- National Archiv and Record Administration in College Park/USA
- Daniel **Studener**, Landshut

die zum Hergang des Luftkampfes und zur Identifizierung der Gefallenen die wesentlichen Beiträge leisteten.

Xaver **Westenthanner**, Emiching

„Es war am 24. Februar 1944. Wie schon oft, ein großer amerikanischer Bomberverband flog von Südosten her in großer Höhe, in vielleicht 10 km Entfernung, bei uns vorüber. Es war mittags nach 12 Uhr; ein schöner Tag bei leichtem Schneewind und ungefähr 25 cm Schnee.

Doch an diesem Tag fielen Schüsse: Deutsche Jagdflugzeuge griffen den Bomberverband an. Das erste was wir sahen: Ein Flugzeug stürzte ab, ein Fallschirm schwebte vom Himmel.

Bei Treidlkofen war ein deutsches Jagdflugzeug abgeschossen worden. Der Pilot konnte sich mit dem Fallschirm retten. Kurze Zeit später sahen wir wieder Fallschirme zur Erde schweben. Ein Bomber der Amerikaner mußte getroffen worden sein. Er hatte sich in südwestlicher Richtung vom Verband entfernt und dann müssen die Soldaten ausgestiegen sein. Sie kamen alle bei Bodenkirchen zur Erde: Vom Haus Riedelhammer und im jetzigen Siedlungsgebiet bis zum Wald bei Ellenbogen; und bei der Veronikahöhe in Richtung Thal. Sieben Mann waren gelandet, davon sollen zwei oder drei verletzt gewesen sein, davon einer angeblich mit einer offenen Rückenverletzung.

Während die Fallschirme niedergingen, gab es noch einmal eine Schießerei. Ein deutsches Jagdflugzeug wurde von amerikanischen Begleitjägern in niedriger Höhe abgeschossen und stürzte in Sekundenschnelle schräg zwischen Stetten und Wifling in den Wald.

Die beiden Piloten des Jagdflugzeuges verließen zwar ihre Maschine noch mit ihren Fallschirmen, hatten jedoch wohl wegen der geringen Höhe keine Möglichkeit mehr, daß sich diese öffneten.

Ein amerikanischer Bomber überflog das Waldgebiet zwischen Bodenkirchen und Egglkofen, dann brach das hintere Teil des Flugzeugs, Leitwerk und Bugrad, ab.

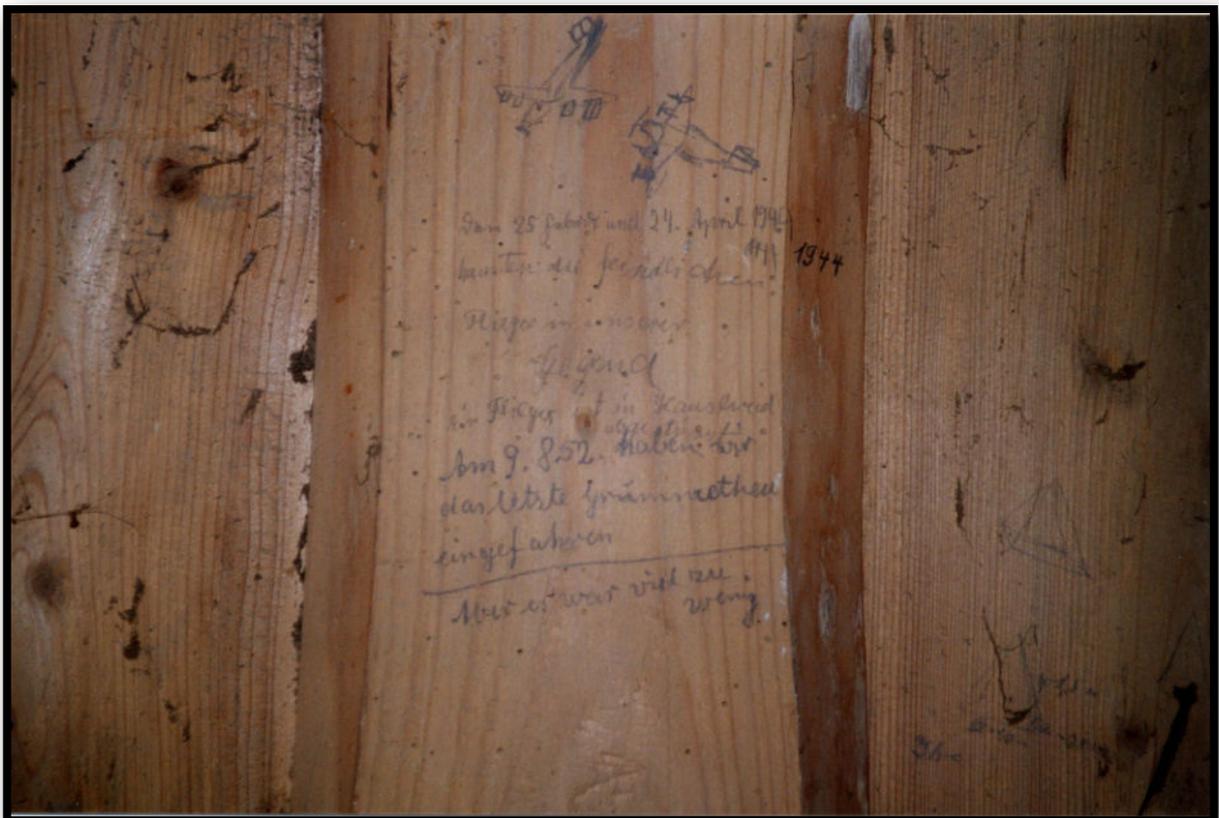
Dann fielen drei große Teile vom Himmel und kamen alle auf Grundstücken des Hauslweiderer zu liegen.

Wir wollten schon zu den Flugzeugteilen laufen, da sahen wir über uns wieder das Bombenflugzeug, dessen hinterer Teil abgebrochen war. Wir kehrten um und suchten Schutz in und hinter Gebäuden. Wir hatten Angst. Das Flugzeug flog Kreise. Rauch kam aus beiden Motoren der Maschine. Das Flugzeug kam niedriger, entfernte sich aber nie allzuweit von unserem Aufenthaltsort. Als man das letzte Mal das Flugzeug ganz in der Nähe des Hofes in ganz niedriger Höhe sah, war das Fahrwerk ausgefahren. Es drehte wieder ab und muß noch einmal eine Kurve geflogen sein.

Ich dachte, wenn jetzt das Flugzeug am Boden aufschlägt, wird es einen furchtbaren Knall geben und die mitgeführten Bomben werden explodieren... Das Flugzeug ging schließlich 150 m südlich des Hauslweiderer-Hofes auf einem Acker nieder; vor ihm lagen ca. 300 m fast flaches, ebenes Land. Es brannte erst langsam, dann immer mehr. Eine schwarze Rauchsäule war weithin sichtbar und hüllte den Hof in der Nähe des Waldes bald in Rauch. Das Flugzeug brannte bis weit in die Nacht hinein.

Am nächsten Tag sah man zwei Tote im Flugzeug; einer saß am Steuer. Man sagt, der Kapitän und der Stellvertreter eines Schiffes oder Flugzeuges gehen bei Gefahr als letzte von Bord oder gehen mit ihrem Fahrzeug unter! Das mag im Frieden gelten, aber sicher nicht im Krieg in Feindesland! Warum sind sie nicht auch mit dem Fallschirm abgesprungen? Waren sie verletzt? Ich glaube dies sicher. Das Flugzeug wäre nicht so runtergekommen, wenn es nicht bis zuletzt gesteuert worden wäre!

Am nächsten Tag, dem 25. Februar, wurde südöstlich von Bonbruck auf einem Feld ein amerikanischer Soldat auf einem Feld gefunden. Er gehörte wohl auch zur Besatzung des Bombers und stürzte in den Tod! Sein Name ist im Standesamtsregister Bonbruck aufgeführt worden.



Text (verzeichnet am „Troadkosten“ in Königsreuth): Den 25. Februar und 24. April 1944 hausten die feindlichen Flieger in unserer Gegend.

In den nächsten Wochen wurde das Flugzeug von Angehörigen der Gemeinde weggeräumt. Zur Entschärfung der 12 Fünf-Zentner-Bomben wurden aus Dachau KZ-Häftlinge hergebracht. Eine gefährliche Arbeit.

Doch auch heute noch werden Bomben gefunden und müssen entschärft werden.

Zur Erinnerung an diesen Tag, an dem fünf junge Männer ihr Leben verloren haben, aufgeschrieben von

Xaver Westenthanner“

Josef **Winterer**, genannt „Eiselsberger Sepp“

„Am 25. Februar 1944 war um Söll und Bodenkirchen das 1. Luftgefecht.

Fünf Flieger wurden abgeschossen. Bei Hauslweid stürzte ein amerikanischer Bomber ab. Zwei Mann waren verbrannt. Zeit zwischen 11 Uhr und 1 Uhr.

Alles kam mit dem Fallschirm herab.

In Eiselsberg schlug ein Geschoß an die Kuhstallmauer. Es wurden viele Zivil verletzt.

Am 11. November 1944 wurden in der Umgebung von Söll zirka 8–10 Bomben abgeworfen.¹ Eine neben Unterscheuern, Hub, Holzen, bei Eiselsberg, Hinzing 3 Stück.

Es gab Trichter mit 4 Meter Tiefe, 9 Meter Breite.“

(Quelle: „Die alten Häuser von Haunzenbergersöll“)

Ergänzende Kurzberichte

Deutsche Jagdflugzeuge

Xaver **Westenthanner** gab zu Luftkämpfen zwei Daten an, den 25. Februar und den 24. April 1944. Dies ist noch heute als Kuriosum nachzulesen; denn der **Königsreuter** Dane vermerkte per Bleistift am Verschlag des „Knechtnkammerls“ eine Skizze mit Text (siehe Foto Seite 12).

¹ siehe Bericht „Abwürfe von Bomben“, Seite 40

Die Folge des Luftkampfes am 25.02.1944 war im Bereich der heutigen Gemeinde Bodenkirchen der Absturz von zwei deutschen Jägern und einem amerikanischen Bomber.

Ein Jagdflugzeug stürzte bei Angerbach ab; die Besatzung konnte sich per Fallschirm retten und kam im Bereich Reit/Piesenkofen zu Boden.

Der zweite Jäger, eine Me 110 G-2 (zweimotorig, 2 Mann Besatzung), Werknr. 120069, Kennz. M8+6, zerschellte im sog. „Lohholz“ zwischen Stetten und Wifling.

(Anmerkung: Die Nummer 6, in gelber Schrift, war ein Hinweis auf die Zugehörigkeit zur 3. Staffel; sie bedeutete in der Regel die 6. Maschine in der Staffel.)

Die Besatzung dieses Jägers war zwar noch per Fallschirm ausgestiegen, kam jedoch im Wald zu Tode. Dabei hatte sich der Fallschirm eines Gefallenen am Baum verhängen, sein toter Besitzer lehnte scheinbar schlafend an einem Stamm, der andere Soldat lag am Boden.

Beide wurden vom **Osmer** Moritz mit einem Schlitten nach Bodenkirchen verbracht. Die Angaben zu seiner Begleitung sind abweichend. Zum einen soll nur Michael **Reithmeier** dessen Begleiter gewesen sein, zum anderen wird auf Hedwig **Weigl** verwiesen. Letztere berichtet von Blutstropfen eines Gefallenen während des Transportes, die eine Spur im Schnee markierten.

Gab es einen Zusammenhang von Gefallenen- und Materialtransporten?

Nach einer Aufbahrung in einem Klassenzimmer der Volksschule, eingewickelt in ihren Fallschirmtüchern, wurden sie am 27.02.44 per Lkw der Luftwaffenbasis Ergolding nach Landshut und von dort in ihre Heimat überführt; hierbei stand die SA Spalier.

Die Überführung von Erich **Eichenlaub** begleiteten dessen 13-jähriger Bruder Rudolf und die Braut des Gefallenen.

Laut Auskunft der „Deutschen Dienststelle in Berlin“ (WAST) handelte es sich bei der Me 110- Besatzung um

- Leutnant Max Ottmar **Bopp**, geb. 02.05.1923 (Pilot) und
- Feldwebel Erich **Eichenlaub**, geb. 29.12.1918 (Bordfunker)

3./ZG 76, die bei der Bekämpfung eines feindlichen Bombergeschwaders bei Wifling, südöstlich Landshut, im Luftkampf gefallen sind.

Leutnant Bopp wurde auf dem Kath. Friedhof Burg, Bezirk Magdeburg, bestattet.

Feldwebel Eichenlaub fand seine letzte Ruhestätte auf dem Friedhof Landau/Mörlheim, Teil NW, Reihe 1, Grab 1.

Die von Xaver **Westenthanner** geäußerte Vermutung, daß der südöstlich von Bonbruck (Landeort in Nähe des Anwesens Huber an der Bahnstrecke Aich/Egglkofen) ums Leben gekommene amerikanische Soldat zum „Hausweiderer-Bomber“ gehört haben könnte, hat sich nicht bestätigt.

Hierzu berichtet Karl **Scharl** vom Polizeiposten Bonbruck, dass Charles **Alexander** am 25.02.44 in Langquart mit einem Brustschuß tot aufgefunden wurde.

Zwar vermutete auch **Scharl**, dass der Tote zum „Hausweiderer Bomber“ gehören könnte, war sich dessen aber nicht sicher (siehe Bericht „Absturz eines US-Bombers bei Haarbach“, Seite 44).

Nicht bestätigt werden kann ferner, dass amerikanische „Begleitjäger“ die bei Wifling abgestürzte Me 110 abgeschossen hätten; denn im Februar 1944 konnten die Amerikaner aufgrund der Reichweite einen „Jagdschutz“ aus Süditalien nur bis zu den Alpen erbringen.

Bergung Messerschmitt (Me 110)

Bergungstrupp

Angehörige der im Luftgau Nürnberg stationierten „1. Technischen Kompanie bei der Flugzeugführerschule A 121“ in Straubing weilten laut Auskunft von Heinrich **Heubl** Ende Februar 44 zur Bergung einer Me 110 in Holzhausen (bei Geisenhausen).

Dort erreichte sie aus Straubing der telefonische Auftrag, eine in der Nähe von Bodenkirchen anlässlich eines Luftkampfes mit amerikanischen Bombern abgestürzte Me 110 zu bergen.

Das Kommando, bestehend aus Soldaten und Zivilisten, nämlich

- Hans **Heizer**, Uffz., Spezialist für Flugzeugzellen, Führer
 - Heinrich **Heubl**, Flugzeugelektriker
 - Willi **Sommer**, Schlosser (Egerländer)
 - vermutlich drei dienstverpflichtete tschechische Zivilarbeiter,
- begab sich zur Absturzstelle in das sog. „Lohholz“ bei Wifling.

Auffindesituation

Das vermutlich in der Luft zerfetzte Flugzeug lag völlig zerschellt in einem Wald. Bei der Absuche desselben nach den Besatzungsmitgliedern konnte anfangs nur einer aufgefunden werden. Erst nach einer Weile entdeckte man den zweiten, oben auf

einem Baum hängend, der sich mit seinem ungeöffneten Fallschirm dort verfangen hatte. Beide waren tot.



Bergungskommando im Hof des „Gaihl“ (von li. nach re.): Straßer Marie, Loisl (Entschärfer), Hilde Schattenkirchner, Wirtin Gaihl und Heinrich Heubl; Willi Sommer ?, zwei Personen sind unbekannt. Evt. war Hans Heizer der Fotograf.

Anmerkung: Aus der Tatsache, dass die beiden Gefallenen beim Eintreffen des Kommandos noch nicht weggebracht waren, lässt sich schließen, dass dieser Trupp bereits am Tag des Absturzes, den 25.02.44, in Bodenkirchen/Wifling war.

Wohin die Gefallenen verbracht wurden ist dem Heinrich nicht mehr bekannt; er meinte nach Vilsbiburg.

Die Teile der Me wurden aus brusthohem Schnee geborgen und mit zwei Schlitten, die die Bauern zu stellen hatten, nach Bodenkirchen verbracht. Dabei herrschte ein so kräftiger Schneesturm, dass man beim Abladen der „zwei Dreckhaufen“ (Teile der Me) vor dem Friedhof die dort befindlichen Grabkreuze kaum mehr aus dem Schnee ragen sah.

Die Lagerung der Teile vor dem Friedhof brachte den Pfarrer auf die „Palme“ und er schimpfte mächtig auf den Heinrich ein, er solle dieselben schleunigst wegbringen. Dies geschah mit einem aus Straubing herbeigerufenen Lkw, einem Holzgaser der Marke Faun.

Nach Straubing kam aber nur ein Motor der Me; denn der zweite konnte trotz tiefen Stocherns mittels Stangen im Boden nicht aufgefunden werden. Deshalb wurde aus Straubing telefonisch die Erlaubnis eingeholt, die Suche nach ihm einzustellen.

Das Belassen des Motors vor Ort wurde vermutlich auch Einheimischen bekannt; denn nach dem Krieg setzte eine „Goldgräbersuche“ ein (siehe unten „Verwertung von Flugzeugteilen“, Seite 42).

Klarzustellen ist, dass die Technische Kompanie nichts mit dem Bomber in Hauslweid zu tun hatte; ja, sie durften weder an die Absturzstelle noch bekamen sie gefangene Amerikaner zu Gesicht.

Nebenbei sagte der Heinrich, dass in der Regel in Gefangenschaft geratene Amerikaner nach Frankfurt verbracht wurden und eine strenge Weisung bestand, dieselben gut zu behandeln; denn man befürchtete, ohne es zu sagen, die Rache des „Siegere“ nach dem Krieg.

Wiederholt gab der Heinrich an, dass es nicht die Aufgabe des Trupps war, zerstörte Maschinen zu bergen, weshalb er auch von der Bergung von „Dreckhaufen“ sprach.

Zur Bergung des Bombers könnte jedoch ein mit Südtirolern besetztes, sogenanntes „Kommando A“ aus Straubing eingesetzt gewesen sein.

Laut Bericht von Karl **Scharl**, Gendarmerie Bonbruck, wurden die im Luftkampf Gefallenen des deutschen Jägers, Pilot Leutnant **Bopp** und Sergeant **Eichenlaub** am 27.02.44 von einem Lastwagen des Flughafens Ergolding abgeholt und dem „Margue“(?) in Landshut überstellt.

US-Bomber (B-17G)

Technische Daten

Typ: Boeing B-17G, „Flying Fortress“
Nr.: NC #42-31628
Einheit: 301st. Bombardment Group (H), 353. Squadron, 15. AAF
Flugposition: Nr. 23

Besatzung

Pilot	2nd Lt. Normann Pierce	0-803676	ITS ²
Co-Pilot	2nd Lt. Charles J. Johnson	0-687304	ITS

² Internationaler Suchdienst Bad Arolsen

Navigator	2nd Lt. Walter J. Lankenau	0-695931	
Bombardier	2nd Lt. Louis G. Colombo	0-743760	
Engineer Gunner	T/Sgt. Edwin L. Campbell	14060697	
Radio Operator	S/Sgt. Bernhard T. Gastely	31239513	ITS
+ Lower Turret Gunner	Sgt. Caesar A. Marchi	31207578	
+ Waist Gunner	Sgt. Frederick F. Mahn	32468034	
Tail Gunner	Sgt. James E. Jelverton	32737484	ITS

Verlauf

Start:	Lucera (bei Foggia), Italien (ca. 250 km südöstl. von Rom)
Ziel:	Messerschmitt-Werke Regensburg
Flughöhe:	15.000 feet (ca. 5000 m)
Sichtweite:	unbeschränkt

Der aus Süditalien kommende Bomber, von seiner Besatzung „Miss Carriage“ benannt, wurde laut offizieller Meldung am 25.02.44 um 12.46 Uhr von Feldwebel Karl **Kampe**, 5./JG 27, abgeschossen. Unmittelbar vor dessen Absturz bei Hauslweid sichteten ihn Arbeiter beim Wirtsweiher (etwa zwischen Bina und Deinböck) in Bodenkirchen, die Eis für die damals übliche Kühlung des Bieres entnahmen. Dabei befürchteten sie eine Bruchlandung in ihrer Nähe, weil die Maschine aus Richtung Margarethen kommend (vgl. Lichtbild Nr. 10 – „Absprunglinie“) immer tiefer ging, dann jedoch wieder an Höhe gewann und in einer Rechtskurve zum Wald einschwenkte.

Bevor der Bomber aus dem Blickfeld entschwand, konnte von Bodenkirchen aus das Abbrechen des Heckteils beobachtet werden, die „letzte Runde“ endete auf freiem Feld.

Der Pilot steuerte den Bomber offensichtlich bis dieser instabil wurde und sprang erst dann mit dem Fallschirm ab. Rettete er damit Leben bzw. bedeutende Sachwerte?

Landete der Pilot in der „Osmer-Kiesgrube“? Wurde er von der Hedwig **Weigl** „gefangen“ genommen?

Nach dem Aufprall verbrannte der Bomber, wobei sich der Rauch in Richtung Bodenkirchen zog. Die große Hitze führte zur Detonation an Bord befindlicher Munition, die die Blechwand des Bombers durchschlug. Es roch auffällig, wie nach Medizin.

Die Teile des abgestürzten Bombers, wohl auch der in den Baumwipfeln kurz vor den Emichinger Wiesen hängengebliebene Rumpf links der Straße von Bodenkirchen

nach Emiching, wurden vom Hauslweiderer Wast, dem Straßer Schorsch und verm. vom Osmer Moritz in rund 40 Fuhren auf Schlitten und „Schloipfen“ nach Bodenkirchen verbracht.

Dort lagerte man die Teile bis zum Abtransport, vermutlich durch eine Einheit der Luftwaffe nach Erding, auf der Straße zwischen dem „Strohhofer-Kramer“ und dem „Gaigl-Wirt“.

Dieser Transport dürfte eine Woche nach dem Luftkampf, also in den ersten Märztagen 44 erfolgt sein; denn erst zu dieser Zeit kam der Straßer Schorsch von einem Wehrrüchtigungslager in Forchheim nach Hause.

Als Knecht vom Eisl bekam er – vermutlich vom Lehrer Röhrl – die Weisung, neben dem erwähnten Transport von Flugzeugteilen, die im Bomber tödlich verwundeten US-Soldaten zum Feuerwehrhaus zu verbringen.

An einem Samstag oder Sonntag mußte er ferner in der Zeit von 07.00 bis 12.00 Uhr drei bis vier weitere Fahrten vornehmen, wiederum mit Schlitten nebst Ochs und Pferd, um 12 Bomben a 250 kg, mit einer geschätzten Länge von je 2 Metern nach Bodenkirchen zu verbringen. Die Bomben wurden beim Gaigl gelagert, direkt an der Hauptstraße vor dem Kastaniengarten.

Die Entschärfung dieser Bomben hatten vorher in Hauslweid Angehörige eines in Straubing stationierten Entschärfungskommandos vorzunehmen.

In einem – auf englisch- vorliegenden Bericht der Luftwaffe Straubing vom 04.04.44 ist zu den Bomben vermerkt: „... which were made safe by a demolition command and transported away ...“

Heinrich Heubl bestätigt das Sichern und den Abtransport des Jägers (siehe Bericht „Bergung Me 110“, Seite 16). Zur Zusammensetzung des Kommandos ergibt es Unklarheiten, weil er sowohl von tschechischen Zivilarbeitern als auch von in Straubing stationierten, älteren Soldaten aus Südtirol berichtete, die feindliche Maschinen inspierten und bargen.

Aus anderer Quelle wird gesagt, dass es sich um fünf Luftwaffensoldaten mit rheinländischen Dialekt gehandelt habe. Was, wenn der Dialekt falsch zugeordnet wurde?

Festzustehen scheint, dass es sich um ein Team von Spezialisten handelte, die die Bomben entschärften und u.a. mittels einer Spezialkamera Aufnahmen vom Bomber und dessen Ausrüstungsgegenständen fertigten.

Bei der Entschärfung und dem Transport der Bomben mussten unauffällig gekleidete KZ-Häftlinge aus Dachau behilflich sein. Deren kurzfristige Unterbringung erfolgte in der vergitterten Waschküche des Gaigl-Wirtes, die sich hofseitig im Eckbe-

reich zum Kastaniengarten befand. Ein Verbleib der KZ-Häftlinge während der Nacht ist nicht bekannt; vielmehr ist ein täglicher An- und Abtransport, mit Arbeitsbeginn 07.00 Uhr, noch in Erinnerung.

Als Besonderheit ist ein gutes Verhältnis des Bewachungspersonals zu Frauen aus Bodenkirchen anzumerken, weshalb die Häftlinge mit Brot und Kartoffeln versorgt werden konnten.

Eine weitere Hilfe für die Häftlinge, dass ihnen bei der gefährlichen Arbeit nichts passieren möge, erflachte man per Gebet beim Müller von Grabing auf Bitten der Müllerin!

Ferner ist erinnerlich, dass mit den Häftlingen Gespräche geführt werden konnten. So erinnert sich der Deinböck Sepp, erstaunt festgestellt zu haben, keineswegs einem propagandistisch Schwerstkriminellen, sondern mit einem Gymnasiallehrer gesprochen zu haben, dessen „Verbrechen“ darin bestanden hatte, von seiner freien Meinung Gebrauch gemacht zu haben. Die Gesprächspartner erwähnten auch eine Entlassung aus dem KZ nach einer bestimmten Anzahl von Entschärfungen.

Anmerkung: Leider eine nie eingehaltene Zusage der Lagerleitung!

Fakt ist, dass nach den ersten alliierten Bombenangriffen KZ-Angehörige mit dem Versprechen angeworben worden sind, dass sie Dachau nach zehn Entschärfungen verlassen dürfen.

Die anfangs freiwilligen Meldungen zum Wegräumen der Bomben nahmen jedoch rapide ab, als die Häftlinge feststellen mussten, dass es sich bei der Zusage um eine reine Lüge handelte. Fortan wurden die Häftlinge zwangsweise zum Bombenräumen, „Himmelfahrtskommando“ genannt, eingeteilt.

Neben den Bomben wurde vermutlich auch ein Maschinengewehr, das ca. 300 m von der Absturzstelle des Bombers entfernt im „Mirglberger Holz“ in Richtung Haunzenbergersöll aufgefunden worden war, vom Hauslweiderer ebenfalls nach Bodenkirchen transportiert.

Die Luftwaffe Straubing spricht in ihrem Bericht von insgesamt elf gefundenen MG mit dem Kaliber 12,7 mm.

Der Pilot des Bombers, Normann R. **Pierce**, schildert in einem handgeschriebenen Bericht den Absturz sinngemäß wie folgt:

„Die B 17 kam ungefähr 50 Meilen südöstlich von München, nahe einer großen Kirche bei einem kleinen Gehöft mit unbekanntem Namen brennend auf Grund. Während der Angriffe der deutschen Jäger kamen **Mahn** und **Marchi** ums Leben; die übrigen Besatzungsmitglieder sprangen mit dem Fallschirm ab.

Ich blieb im Pilotensitz und hielt das Flugzeug in Position, während die Mannschaft neben Offizieren absprang. Über Bordtelefon versuchte ich den „Ball Turret“ und „Waist Gun“ zu erreichen, erhielt aber keine Antwort.

Dann verließ ich den Pilotensitz und versuchte, die Gefechtssektion des Bombers zu erreichen. Weil aber das Flugzeug vollkommen außer Kontrolle geriet, wobei es mich zu Boden warf, war ich kaum in der Lage, mich zur Fluchtluke des Navigators zu ziehen, wo ich dann mit dem Fallschirm abspringen konnte.“

Zu den im Bomber ums Leben gekommenen US-Luftwaffensoldaten berichtet Karl **Scharl**, Polizeiposten Bonbruck, am 26.02.44 Caesar A. Marchi und am 29.02.44 einen weiteren Toten gefunden zu haben. Erst am 03.03.44 konnte auf einer gefundenen sog. „identification tag“ (Erkennungsmarke) Frederik **Mahn** 32468034 abgelesen und somit der zweite verbrannte GI identifiziert werden.

Die beiden, funktional als „Lower Turret Gunner“ bzw. „Ball Turret Gunner“ (Kanonenschütze im unteren Abwehrstand) und „Waist Gunner“ (Schütze seitlich im Rumpf; i.d.R. je einer rechts und links; vgl. Libi 8) bezeichnet, übrigens wie die gesamte Besatzung nur Weiße, wurden nach der erwähnten Verbringung ins Feuerwehrhaus am 01.03.44 auf dem Friedhof von Bodenkirchen, an der Mauer zur „Binaseite“ (heute zwischen dem Maier-Grab und der Sakristei), beerdigt.

Die Grabstätten erhielten je ein Grabzeichen:
„Hier ruht der US-Flieger Cäsar Marchi“ und
„Hier ruht ein unbekannter USA-Flieger +25.2.1944“³

Das Sterberegister der Pfarrei Bonbruck (!) weist ihre Namen mit
Frederik F. **Mahn** Erkennungs-Marke Nr. 32468034 und
Cäsar A. **Marchi** Erkennungs-Marke Nr. 31207578
aus.

Nach Kriegsende mußten ehemalige Angehörige des „Volkssturmes“ (Michael **Reithmeier**, Hartl **Zehentbauer** und ein namentlich nicht mehr Bekannter) auf Weisung der „Sieger“, stellvertretend für örtliche NSDAP-Funktionäre, die Exhumierung der Beerdigten vornehmen.

Begründete sich die Exhumierung auf eine Weisung in der „Military Government Gazette“ Vilsbiburg vom 27. Juli 1945? Dort hieß es:

„Die Bürgermeister der Gemeinden werden angewiesen... Bericht zu erstatten über alle Stellen, an denen verstorbene Amerikaner... begraben liegen...“

³ Bericht Gendarmerie-Posten Bonbruck vom 6. März 1944

Die letzte Ruhestätte für **Marchi** ist in seiner Heimat Massachusetts.

Mahn hingegen ist in Frankreich, St. Avold, Lorraine American Cemetery (Plot G Row 7 Grave 6), begraben (siehe Bild).

Die Einsargung der Gefallenen brachte der Leichenfrau Hartl fast ein Ermittlungsverfahren wegen eines brutalen Racheaktes ein; denn verbrennungsbedingt verändern sich Extremitäten in die sogenannte „Fechterstellung“.

In einem Bericht der 3. US-Army vom 26. Sept. 45 heißt es: „Angebliche Misshandlung des Körpers eines amerikanische Fliegers. Zeugen gaben an, dass die Arme des schwer verbrannten Fliegers **Mahn** amputiert wurden, da sie steif waren und die Leiche sonst nicht in den Sarg gelegt werden konnte.“⁴

Spurensuche

Verbindungen von Daniel Studener führten am 21.09.2017 zu einem Besuch aus Kalifornien. Jim **Marchi** und dessen Sohn John kamen nach Bodenkirchen, um eine Spurensuche zum Bomber B-17G und zu dem darin ums Leben gekommenen Onkel, Sergeant Caesar A. **Marchi**, durchzuführen.

Der erste Weg der beiden Marchi führte zur Kirche von Bodenkirchen, um zu erfahren, wo der Onkel am 01.03.44 vorläufig beerdigt und etwa April - Juni 1946 exhumiert worden ist. Eine zeitgenössische Ansichtskarte von Bodenkirchen nebst einer Kopie aus amerikanischer Hand bildeten hierbei eine Basis. Aufgezeigt wurde die Lage des ehemaligen Feuerwehrhauses an der binaseitigen Ecke des Friedhofes, in das die Gefallenen, Caesar A. **Marchi** und dessen Kamerad Frederik F. **Mahn**, vor der Beerdigung gebracht worden waren. Hinsichtlich des Grabes differiert die Aussage einer Zeitzeugin mit den eingezeichneten Kreuzen der amerikanische Skizze. Mit hoher Wahrscheinlichkeit befand sich die Grabstelle der Gefallenen an der Südseite der Kirche zwischen Friedhofsmauer und Sakristei.

Dargelegt wurde, dass Arbeiter beim Wirtsweiher (etwa zwischen Bina und ehemaligem **Deinböck**) Eis aus demselben für die damals übliche Kühlung des Bieres entnahmen. Dabei befürchteten diese eine Bruchlandung der sehr tief fliegenden Maschine, die aus Richtung Margarethen kommend schließlich wieder an Höhe gewann und nach einer Rechtskurve über den Wald flog. Bevor der Bomber aus dem Blickfeld entschwand, konnte von Bodenkirchen aus das Abbrechen des Heckteils beobachtet werden; die „letzte Runde“ endete auf freiem Felde bei Hauslweid.

Der Pilot des Bombers, Norman R. **Pierce**, schrieb zur Absturzstelle „nahe einer großen Kirche bei einem kleinen Gehöft mit unbekanntem Namen“. Nach seinen Ausführungen verließ Pierce als letzter die nicht mehr steuerbare Maschine und landete,

⁴ Die Arme wurden laut örtlichen Zeugen nicht amputiert sondern gebrochen. Daten der US-Army von Daniel Studener.

aufgrund seiner Rückenverletzung identifiziert, in der Kiesgrube vom Osmer. Die Landeorte seiner sechs Kameraden zogen sich von Margarethen über eine Länge von etwa einem Kilometer bis nach Bodenkirchen zur genannten Kiesgrube hin.



(v. li.) John Marchi, Josef Westenthanner, Jim Marchi, Ludwig Lohr, Achim Salzmänn

Als einziger Augenzeuge des Absturzes berichtete Josef **Westenthanner** in Emiching und führte die Gruppe um Marchi zur Absturzstelle auf den Grund vom Hauslweiderer, wo per Sonde versucht wurde, noch Teile des Bombers zu orten. Und es gelang Erich Limmer trotz der relativ hohen Begrünung, ein Scharnier zu finden. Als Andenken steuerte die Familie Weixlgartner noch früher auf dem Feld gefundene Teile wie Plexiglas und Aluminiumstücke bei, die mit absoluter Sicherheit des von der Besatzung so genannten Flugzeuges „Miss Carriage“ stammen.

Anschließend fand sich die Gruppe um Marchi auf dem Hof des Hauslweiderer ein, um noch die damaligen Situationen aufleben zu lassen und den Gästen aus den USA zu schildern, wie der Ablauf der Bergung des Bombers vonstatten ging.

Von den neun Besatzungsmitgliedern der „Flying Fortress“ ist als einziger James E. **Jelverton**, damals als „Tail Gunner“ eingesetzt, noch am Leben (Zeit: Sept. 2017).

Ermittlungsergebnisse ⁵

1. Schreiben vom 02.03.1944

Unter Bezugnahme zum Bericht Nr. 145 vom 26.02.1944, schreibt Karl **Scharl**, Leiter des Landespolizei-Postens Bonbruck, an die Landespolizei in Vilsbiburg, zum Absturz eines US-Bombers in Hauslweid bei Bodenkirchen am **25.02.1944**:



„Wie schon berichtet, stürzte am 25. Februar 1944 nach einem Luftkampf im Bereich Bonbruck, um 12:35 Uhr ein viermotoriger US-Bomber in Hauslweid bei Bodenkirchen, Landkreis Vilsbiburg, ab.

In meinem Bericht vom 26.02.1944 erwähnte ich, dass unter den Trümmern des Flugzeuges ein verbranntes Mitglied der Besatzung war. Sein Körper wurde am 29.02.44 geborgen und am 10.03.44 auf dem Friedhof von Bodenkirchen beerdigt.

Zu ihm konnte weder eine Erkennungsmarke noch ein Pass gefunden werden. Der gesamte Körper war komplett verbrannt... Die Suche nach einer Erkennungsmarke in der Nähe seines Körpers blieb erfolglos. Eine Identifizierung war aufgrund seines verkohlten Körpers nicht möglich.“

Am 01.03.44 entdeckte man unter großen Schwierigkeiten eine Erkennungsmarke in einer Brieftasche mit Papieren auf den Namen „Caesar **Marchi**“, 31207578...

*„In meinem Bericht vom 26.02.44 erwähnte ich ferner den Fund eines weiteren Toten vom 25.02.44 an der Ortsgrenze Langquart, Gemeinde Bonbruck, etwa 4 km vom Absturzort des Bombers entfernt, mit einem Brustdurchschuss. Eine Identifizierung von ihm war nicht sofort möglich. Nach einer späteren genauen Suche konnte zu ihm eine Erkennungsmarke und eine Brieftasche mit Papieren und Fotos gefunden werden. Lautend auf 3. Sgt. Charles **Alexander**, 34036654. Der Verstorbene wurde am 28.02.44 auf dem Friedhof von Bonbruck beerdigt.*

Die Erkennungsmarke und Passpapiere etc., die den Toten identifizierten, werden an das Luftwaffen-Kommando in Straubing gesandt.

Mit diesem wurden im Bereich, teils lebend, teils tot, zehn amerikanische Soldaten identifiziert.“

„Es wurde vom abgeschossenen Bomber der Absprung von sieben Besatzungsmitgliedern mit Fallschirmen beobachtet, die alle in der Nähe von Bodenkirchen gefangen genommen wurden. Zwei Besatzungsmitglieder `were prosevered from debris of the bomber`“ (unter den Trümmern des Bombers), 1 toter Amerikaner in der Nähe von Bonbruck aufgefunden. Ob dieser Tote zur Besatzung von Hauslweid oder einem anderen Bomber gehört, kann derzeit nicht gesagt werden.“

⁵ General Services Administration, u.a. NARA T1021 und Kopien Gendarmerie-Posten Bonbruck

Identifizierung **Mahn**;
Beerdigungen in Bodenkirchen
Zu dem in der Nähe von
Bodenkirchen abgestürzten US-
Bomber vom 25.02.44, berichtet
Scharl von einer Identifizierung eines
toten Besatzungsmitglieds.

Sein Schreiben an die
Landespolizei Distrikt Vilsbiburg hat
die Nr. 176 und nimmt Bezug auf
seinen Bericht vom 02.03.44, Nr. 161.

*„Am 03.03.44 konnte an dem Platz,
an welchem ein noch nicht
identifiziertes Besatzungsmitglied lag,
eine Erkennungsmarke zu Frederick
Mahn, 32468034, gefunden werden...
Die gefundene Erkennungsmarke
wurde am 06.03.44 an den Flughafen
Straubing versandt.“*



2. Schreiben vom 06. März 1944

Nr. _____ Bonbruck, den 6. März 1944.

Gendarmerie-Posten Bonbruck:
Kreis Vilsbiburg
Reg. Bezirk Niederbayern/Oberpfalz

An
die Fliegerhorstkommandatur
Straubing.

Betrifft: Abschuss eines USA-Bombers bei Bodenkirchen am 25.2.1944; hier
Identifizierung toter Besatzungsmitglieder.

Beilagen: 1 Erkennungsmarke,
1 Tasche mit Papieren u. Lichtbildern,
2 Planskizzen.

Unter den Trümmern des am 25.2.1944 in Hainfeld bei Bodenkirchen abge-
stürzten bzw. abgeschossenen 4-motorigen USA-Bombers wurde am 25.2.1944
eine weitere Leiche gefunden; sie wurde am 1.3.1944 geborgen. Damit wurden
unter den Trümmern dieses Feindbombers insgesamt 2 tote Besatzungsmitglie-
der aufgefunden. Sie wurden am 1.3.1944 im Friedhof in Bodenkirchen be-

stattet. Ein Lageplan des Friedhofes in Bodenkirchen, in dem die Grabstätten der beiden toten Amerikaner eingezeichnet sind, liegt bei. Von den 2 Toten konnte nur einer identifiziert werden. Bei dem am 29.2.1944 aufgefundenen Toten konnte die Erkennungsmarke, sowie eine kleine Tasche mit Papieren und Lichtbildern vorgefunden werden. Es handelt sich hier um Caesar Marchi, Nr. der Erk.-Marke: 31207578. Die Erkennungsmarke u. die Tasche mit Papieren des Toten liegen bei.

Eine Identifizierung des zweiten Toten war bisher nicht möglich. Die Kleidungsstücke dieses Toten waren völlig verbrannt; die Leiche war lange dem Feuer ausgesetzt und ist förmlich gebraten. Von diesem Toten konnten weder eine Erkennungsmarke, noch Ausweispapiere vorgefunden werden. Auch die Suche in der Umgebung der Leiche nach der Erkennungsmarke war ergebnislos.

Der am 25.2.1944 bei Beunbruck aufgefundenen tote Amerikaner konnte identifiziert werden. Nach der bei ihm vorgefundenen Erk.-Marke u. den

ebenfalls vorgefundenen Ausweispapieren handelt es sich um den S/Sgt. Charles Alexander, Nr. der Erk.-Marke: 34036654. Die Erkennungsmarke und die Tasche mit den Ausweispapieren dieses Toten wurden bereits durch den Bürgermeister der Gemeinde Beunbruck an die Fliegerhorstkommandantur Straubing eingeschickt. Die Leiche des Charles Alexander wurde am 28.2.44 im Friedhof in Beunbruck beigesetzt. Ein Lageplan des Friedhofes in Beunbruck mit der Grabstätte des Charles Alexander liegt gleichfalls bei.

Die Grabstätten der 3 Toten wurden durch Anbringung von Grabzeichen gekennzeichnet. Auf den Grabzeichen der bekannten Toten stehen deren Namen. Auf dem Grabzeichen des unbekannten Toten steht die Aufschrift: "Unbekannter USA-Flieger + 25.2.1944."
(Mahn)

Schmitt
Meister der Gend.

Per Schreiben des Flughafen-Kommandanten von Straubing vom 09.03.44, wird auf die Beerdigung von Caesar **Marchi** und Frederick **Mahn** am 1. März 44 auf dem Friedhof von Bodenkirchen hingewiesen

Meldungen der Gemeinde Bodenkirchen

Daten des Internationalen Suchdienstes in Bad Arolsen⁶ führen aus:

„Im Jahre 1944 stürzten bei einem Luftkampf zwei USA-Piloten ab, die im Friedhof Bodenkirchen beerdigt worden sind. Von der Militärregierung Vilsbiburg wurden diese beiden USA-Piloten ausgegraben. Weitere Überführung unbekannt.“

⁶ Zwei „Bilder“, Schreiben des Bürgermeisters Wiethaler, Bodenkirchen, vom 14.8.1946

Im zweiten Schreiben (Scan) ist die Exhumierung „Anfang Juli 1946“ mit unbekanntem Ziel erwähnt.

Kategorie II. **Form. 4** (Alle Formulare sind in flüssiger Ausfertigung einzureichen) ✓

Land-kreis VILSBIBURG Gemeinde BODENKIRCHEN
 Stadt- _____ Ausstellende Behörde Bürgermeister BODENKIRCHEN

List of all graves in the community BODENKIRCHEN including localities of mass graves of those who died on transports or marches.
 Liste aller Gräber derjenigen Personen, deren Identität nicht feststellbar ist, einschl. der Angaben über Massengräber und Grabstätten derjenigen, die auf dem Transport oder auf Märschen verstorben sind.

Nationalität U.S.A. **3**
 (Für jede Nationalität ist ein besonderes Formblatt zu verwenden.)

(Falls Nationalität unbekannt, ist besonderes Formblatt mit „Unbekannt“ als Nationalität zu verwenden.)

Locality of Graves Bezeichnung der Grabstätte	Number of people buried Anzahl der darin beerdigt. Personen	Date of Death Todesdatum	Cause of Death Todesursache	Name and Sex (if known) Name und Geschlecht, falls demnach bekannt, od. No. der Erk.-Marke	Unit POW, RZ. Einheit Kriegsgefang., RZ-bezogen	Other Information Weil. Identifizierungsmittel (Platzkarte, verwand. Lage der Gräber ersichtlich ist, beifügen)
1	2	3	4	5	6	7
<u>2 Einzelgräber</u>	<u>je 1</u>	<u>1944</u>	<u>Flugzeugabsturz</u>	<u>zwei unbekannte USA-Piloten</u>	<u>-</u>	

Anmerkung: Anfang Juli 1946 wurden obige Gräber von der Militär-Regierung Vilsbiburg geöffnet; die beiden USA-Soldaten herausgenommen und nach einem der Gemeinde unbekanntem Ziel überführt.

DOCUMENTS STORING COPY
 Categ II / 146

(Date Datum) _____ den _____

(Signature Stamp)
 BÜRGERMEISTER BODENKIRCHEN:
[Signature]

BODENKIRCHEN, (Verlag, München) 14.8.1946

Gefangennahme der US-Luftwaffensoldaten

Die Gefangennahme der mit Fallschirmen abgesprungenen sieben amerikanischen Soldaten verlief zum Teil sehr kurios.

(1) Am 25.02.44 befand sich der **Binder** Vestl, auf Urlaub von der militärischen Grundausbildung in Brünn, im Auftrag seines ehem. Lehrherrn Gratzl beim Thaler in Thal und reparierte mit dem Lehrling Fridolin **Reithmeier** im Kuhstall das Licht. Plötzlich hörte er ein Schießen und begab sich deshalb ins Freie. Er sah am Himmel Fallschirme, wobei ein Soldat mit einem Fallschirm im oberen Bereich eines Hanges, von Thal aus direkt nach Norden in Richtung Bodenkirchen, links vom „Reitlohholz“, auf einem mit Mist befahrenen Acker niederging.

Anm.: Der Landeort ist ziemlich identisch mit einem jetzt dort befindlichen Masten einer 20-KVA-Leitung.

Der Vestl näherte sich vorsichtig dem Fallschirmspringer und blieb in einer Entfernung von ca. 15 Metern stehen. Daraufhin erhob der amerikanische Soldat, dessen Fallschirm auf dem Boden lag, die Hände zum Zeichen der Aufgabe. Nun trat der Vestl zu ihm und beide legten gemeinsam den Fallschirm zusammen.

Vom „Bernloher-Buckl“ kam ein nicht mehr bekannter deutscher Soldat und bewirkte die Gefangennahme. Anschließend erfolgte die Verbringung des Gefangenen zum Thaler, wo er einen Bohnenkaffee (!), Dampfnudel und Honig erhielt.

Der nervlich arg mitgenommene US-Soldat fand beim Thaler offensichtlich seine Fassung wieder und er fragte anhand einer von ihm mitgeführten Landkarte, wo denn Süden ist, dies wurde ihm erklärt. Wollte er seine Flucht vorbereiten?

Wie der Weitertransport zum „Gaigl“ nach Bodenkirchen erfolgte, ist nicht ganz klar. Vermutlich brachte ein polnischer Kriegsgefangener des Ponnath mit einem Schlitten den US-Soldaten, den Vestl inclusive Fahrrad und den deutschen Soldaten dorthin.

Im Gastzimmer des **Gaigl** lagerten die Gefangenen auf Stroh, das die **Straßer** Marl als Dirn auf Weisung des Wirtes hineingeschafft hatte. Offensichtlich widersprach der Lehrer **Röhr** diesem „Dienst“, denn es ist die Aussage des Gaigl bekannt: „Do herinn schof i o!“

Nachzutragen ist, daß es sich bei dem deutschen Soldaten um den Bernloher Sepp gehandelt haben könnte, der möglicherweise auf dem Weg nach Bodenkirchen zu Hause abgestiegen ist.

Beim Thaler war auch der Kramer Vater mit seinem Fahrrad. Wer mochte es ihm verdenken, nach dem Verlust von drei Söhnen im Krieg nun einem Feind gegenüber herbe Worte zu verwenden?

(2) Unmittelbar neben dem „Binaholz“ kam ein US-Soldat in einer Senke zwischen dem Wald und der Straße nach Haunzenbergersöll zu Boden. Zu dieser Zeit war der Kramer Wast mit einer trächtigen Stute in Richtung Bina-Barting unterwegs und sah, wie ihm dieser Soldat erst zuwinkte, sich dann näherte, das Pferd streichelte und schließlich dem Wast eine Zigarette anbot.

Die Landung dieses Soldaten nahm auch der Knecht vom Schachtl, der **Scheitzach** Mart, wahr. Er ging zum Wast und forderte eine „scharfe“ Behandlung des Gelandeten.

Angeblich hat ein hinzu kommender, auf Urlaub befindlicher Soldat, die Gefangennahme des „Feindes“ bewerkstelligt.

Der weitere Ablauf ist ungenau. Fehlendes Erinnerungsvermögen der Beteiligten bzw. der „Zeugen vom Hörensagen“ lassen Lücken erkennen.

(3) Unklar ist, ob der **Baumann** Martl den Transport des unter (2) genannten GI durchführte: Es spricht mehr dafür, dass er einen weiteren gelandeten Soldaten gefangen nahm.

„Zeugen vom Hörensagen“ geben an, dass der Martl als „Wegmann“ auf der Straße von Haunzenbergersöll nach Bodenkirchen in Begleitung eines US-Soldaten unterwegs war. Dabei hatte ihn offensichtlich der Kramer-Vater getroffen. Dessen warnende Worte sind noch geläufig: „Martl geh net zuawe, den dea daschiaßt de!“

Ferner ist bekannt, dass der Martl den Gefangenen, sein Rad neben sich her schiebend, nach Bodenkirchen verbrachte.

Als Ort der Gefangennahme wird die Abzweigung nach Thal angegeben.

Diese Angaben konkurrieren mit einem berichteten Landeort zwischen dem **Windhager** und dem **Hoffstetter**-Wirt; zu dem jedoch keine zusätzlichen Daten erfahren werden konnten.

Deshalb wird davon ausgegangen, dass eine separate Gefangennahme durch den Martl erfolgte.

(4) Auf Höhe vom **Aigner** („Heiligenbauer“) in Margarethen, kam über der Bina auf freiem Feld ein weiterer Soldat zur Erde. Ihn brachten die „Heiligenbäuerin“ und vermutlich die Blieninger Elisabeth auf den Weg nach Bodenkirchen. Glaublich ab dem Furlauf sicherte dieser den ihm suspekten Transport mit einer Pistole.

Jedenfalls erinnert sich der Anton **Gebler**, auf dem Heimweg von der Schule gesehen zu haben, daß der Furlauf auf einem „Mistwagen“ einen fremden Soldaten nach Bodenkirchen beförderte. Konkret war dies zwischen Furlauf und Feichtner, auf Höhe eines Birnbaumes, der damals ca. 100 m vom Furlauf entfernt stand. Mit großem Respekt sei er, der Toni, der seltsamen Fracht weit ausgewichen.

Bei seiner Heimkehr habe ihm dann sein Vater berichtet, ebenfalls den Absprung der Soldaten beobachtet zu haben, wobei dieser ursprünglich statt der Fallschirme annahm, Sprengbomben am Himmel gesehen zu haben.

(5) Mehrere Personen standen vor dem Haus des Schneider Paul auf der Straße und beobachteten einen Bomber, den der auf Urlaub befindliche Soldat, der **Weindl** Max, als feindliches Flugzeug identifizierte, weshalb er die Umstehenden warnte. Dann sah man die ersten Amerikaner mit dem Fallschirm abspringen und einer landete auf der „Veronika“, quasi vor der Haustüre des Schneiders. Zwei „Feinde“ standen sich schließlich unbewaffnet gegenüber und der Max nahm den am Kinn verletzten US-Soldaten gefangen.

War es der Bombardier, Louis Colombo, der laut Lankenau (siehe Briefe Lankenau) eine leichte Kopfwunde hatte?

Die erwähnte Verletzung „behandelte“ der Deinböck mit einem Pflaster.

Beim Gaihl-Wirt erfolgte die Übergabe des Gefangenen an bereits eingetroffene deutsche Luftwaffensoldaten des Standortes Erding.

6) Vermutlich nur mit Unterstützung von Einheimischen konnte der Navigator Walter **Lankenau** (s. Briefe Lankenau) festen Boden erreichen; denn er war zwischen Osmer und Sattler, jenseits der Bina, mit seinem Fallschirm an einer Stromleitung hängengeblieben. Zwar könnte er sich aus seinen Gurten gelöst haben und zu Boden gesprungen sein, wahrscheinlicher jedoch ist, daß die vom Schwarzbauern mitgeführte Leiter zum Einsatz kam.

Bei der Gefangennahme waren der Schwarzbauer, -bäuerin, deren französischer Kriegsgefangene namens Peter,⁷ und der Lehrer **Röhrl**, der Hinzukommende abzuweisen versuchte, anwesend.

Die Äußerung der Bäuerin: „Gefangen, gefangen“ waren dem Soldaten sprachlich wohl nicht geläufig; dafür bedurfte die gezückte Mistgabel des Peter, einem Hünen von gut zwei Metern, wohl keiner Übersetzung!

Erklären könnte diese ungewöhnliche Maßnahme der im letzten Kriegsjahr getätigte Beschuß von Feldarbeitern und ihrer „Meh“ (Zugtiere) durch Jäger der Alliierten. Vielleicht mußte der Peter auch einmal – unfreiwillig - „Volle Deckung“ nehmen!

(7) Aus dem Klassenzimmer der Schule hinausgeneigt, konnte die 1929 geborene Hedwig ebenfalls den Luftkampf beobachten. Da nun der Lehrer **Röhrl** als „Luftschutzwart“ sich genötigt sah, diesen Aufgaben nachzukommen, waren die Kinder ohne Aufsicht.

Für die knapp Fünfzehnjährige ein willkommener Anlaß, aus der Schule wegzulaufen und einen abgesprungenen Luftwaffensoldaten zu suchen. Hierbei begleiteten sie neben dem Sattler Max auch der **Hausberger** Erich. Letzterer bekam es auf Höhe des Schandl mit der Angst zu tun und kehrte um; denn Hülsen der Bordwaffen von

⁷ vermutlich Peter Arekende, Arbeitskommando 492 in Bodenkirchen beim Schwarzbauer

Flugzeugen fielen neben ihnen scheppernd auf den Boden. Ob der Max ihm folgte, ist ungeklärt.

In der Kiesgrube vom Osmer fand die Hedwig einen auf dem Rücken liegenden Soldaten, der offensichtlich eine schwere Verletzung an der Wirbelsäule hatte. Er sprach die Worte: „Bum , bum“, wobei er nur mit Mühe seine Arme anwinkeln konnte – und die Hedwig erklärte ihm die Gefangennahme!

Aus den Briefen von **Lankenau** (s. Seite 35) ist zu entnehmen, dass es sich hierbei um den gehunfähigen Piloten gehandelt hat. Die Angaben der Hedwig und von Lankenau hinsichtlich der Verletzung stimmen auffällig überein.

Trotz sprachlicher Probleme verstand die Hedwig, daß der Gefangene um Wasser bat; ein Zeichen des guten Willens war wohl auch ein Bonbon, das dieser der Hedwig gab.

Im Nachhinein gesehen regelte die Hedwig profihaft das Verbringen des Verletzten zum Gaigl-Wirt. Auf ihre Weisung erfolgte das Aufheben des Soldaten auf einen Schlitten mit einem Brett, wobei die Lagerung mit Stroh gelindert wurde. Während des Transportes hielt der Gefangene fest die Hand der Hedwig!

Weniger sanft gingen die vermutlich aus Vilsbiburg nach ein paar Stunden gerufenen Sanitäter um. Sie legten den Verletzten zur Fahrt ins Krankenhaus Vilsbiburg auf eine Trage und stießen sie dann mit Wucht in den Kraftwagen. Ein schmerzliches Stöhnen war die Folge. Dies veranlaßte den ansonsten als NSDAP'ler bekannten Windhager zu einem heftigen Protest: „Schamts eich net - mei Bua⁸ is in England gfangal!“ Oder dessen energisches Auftreten, dass „keiner angerührt wird“!

Erinnerte er sich an seinen in England in Kriegsgefangenschaft befindlichen Sohn?



⁸ Windhager (li.), Max Mundigl (re.)

Neben den erwähnten deutschen Luftwaffensoldaten aus Erding und Straubing, waren an „Sicherheitskräften“ Polizeibeamte der Station Bonbruck, die NSDAP-Funktionäre Röhrl und Windhager sowie Bürgermeister **Huber** (Thal) bei den Gefangenen.

Schier unglaubliches Glück hatte der „Tail Gunner“, James **Jelverton**, da er offensichtlich noch vor dem Abbrechen des Heckteils (Position siehe Libi 7, 8) mit dem Fallschirm abspringen konnte.

Auffällig ist, daß die B-17 nur mit einem „Waist Gunner“ besetzt war; denn die Besatzung hatte üblicherweise zwei Schützen, die die seitlich im Rumpf eingebauten Waffen nach rechts bzw. links bedienten (siehe Bild 8).

Wäre sonst auch der 2. „Waist Gunner“, wie Frederick **Mahn** im Zentrum der Waffenwirkung des deutschen Jägers, gefallen?

Bezeichnend erscheinen bei der Gefangennahme der Besatzungsmitglieder die Worte einer Bäuerin: „O mei Gott! Werdn unsre Buam a so behandelt?“

Welcher Soldat wurde wohl von wem gefangen genommen? Diese Frage kann zumindestens teilweise aufgrund der unten zitierten Briefe des Bombardiers Walter **Lankenau** geklärt werden.

Zusammenfassung der Gefangennahme

Die US-Soldaten wurden gefangen genommen, und zwar vom

o Vestl Binder , Fridolin Reithmeier	bei Thal
o Mart Scheitzach /unbekannten dt. Soldaten	Binaholz
o Martin Baumann	Abzweigung Thal
o „Heiligenbäuerin“/Fürlauf	Höhe Aigner
o Peter, französischer Kriegsgefangener	Höhe Osmer
o Max Weindl	Veronika
o Hedwig Lohr , verh. Weigl	Osmer-Kiesgrube

Einzelschicksale der Gefangenen

Sieben gefangene US-Soldaten! Die Frage war beim Schreiben dieser Abhandlung: Kamen sie alle zurück in ihre Heimat?

Die Verlegung der Gefangenen von ihrer Sammelstelle beim Gaigl erfolgte noch am 25.02.44 vor Einbruch der Dunkelheit. Ein Bericht des „Kommando A“, Flughafen Straubing, vom 02.03.44 besagt, dass die mit dem Fallschirm abgesprungen Crew-Mitglieder „in sector Landshut-Ergolding on Feb. 25/44 brought in PW`s“.

Im gen. Sektor befand sich für Mannschaftsdienstgrade das Stammlager (STALAG) Moosburg; der Transport dorthin zur ersten Befragung ist wahrscheinlich.

Hingegen wurden Offiziere der feindlichen Luftwaffe in das sog. STALAG Luft 1 in Barth an der Nordsee verbracht; so auch **Pierce** (Pilot), Johnson (Co-Pilot), **Lankenau** (Navigator) und **Colombo** (Bombardier – s. Briefe **Lankenau**).

Verletzte kamen offensichtlich ins Krankenhaus Vilsbiburg; denn dort starb am 28.02.44 ein nicht identifizierter US-Soldat; vermutlich war es einer vom „Haarbacher Bomber“; denn alle abgesprungenen Crew-Mitglieder des „Hauslweiderer-Bombers“ kamen nach Hause.

Aus Aufzeichnungen der US-Soldaten ergeben sich als weitere Aufenthaltsorte vom Piloten, **Normann R. Pierce** *13.11.1918, das Luftwaffen.-Lazarett VII Überführung, Krankenblattlager München, Pappenheimstr 1a⁹ bzw. im Januar 1945 ein Gefangenenlager in East Prussian (Ostpreußen). Verletzung: Prellung der Halswirbelsäule.

Radio Operator, Bernhard T. **Gastely** *12.05.1919, das „Hauptquartier“ der Gestapo in Landshut. Normann Pierce bestätigt die Anwesenheit von Gastely bei ihm in einem Münchner Hospital und im Jan. 1945 in einem Gefangenenlager in East Prussian. Verletzung: Zertrümmerung des rechten Ellenbogen.

Tail Gunner, James E. **Jelverton** *23.03.1923, nach Aufenthalt in einem Münchner Hospital die Verlegung ins Durchgangslager (DULAG) Oberursel/Taunus, Datum 04. Mai 44. Verletzung: Granatsplitter.

Co-Piloten, Charles B. **Johnson** *17.04.1924, Mühldorf/Obb, Transportgeschwader 5. Aufenthalt im Reserve-Lazarett in Oberursel/Obertaunus, Datum 08.05.44.

Navigator, Walter J. **Lankenau**, das Transport-Flug-Geschwader 5 in Mühldorf
Anm.: Ob Johnson und Lankenau von den gen. Geschwadern nur transportiert oder auch in Mühldorf aufhältlich waren, ist unbekannt.

Nach der Gefangenschaft erreichten alle sieben ihre Heimat, einer über Schweden. Während davon bisher drei starben, leben heute noch vier von ihnen in den USA (s. Briefe **Lankenau**).

⁹ ITS Bad Arolsen Copy 70039299; ebenso Aufenthalt von **Gastely** und **Jelverton**. Johnson ITS 70457315

Briefe Walter Lankenau

Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Daniel Studener machte es möglich, Kontakt mit dem am 25.02.44 abgesprungenen Bombardier, Walter Lankenau, zu bekommen, der in seinen Briefen aus „erster Hand“ wie folgt berichtet:

1. Brief (Auszug)

Dear Mr. Studener,

my name is Walter Lankenau. I was a crew member on B-17 of the 353rd Bomb Squadron of the 301st Bomb Group shot down on Feb. 25 south of Landshut. Lou Colombo sent me copies of the reports you sent to him. Of interest is the fact that you got the address of one of his sons who forward the information to Lou, the Bombardier. I was the navigator.

I remember vividly what happened. We were attacked by fighters while over Yugoslavia enroute to the target. One engine was damaged and at that point, as I remember it, I realized we would not return to our base as the other engines would fail since we were using full power on the remaining three. But we stayed with the formation. We came under

attack over southern Germany. The aircraft was hit and I know one of the members, the ball turret gunner was wounded. The Bombardier instructed the Waist gunner to assist him if possible. That Waist gunner, Fred Mahn along with the ball turret gunner went down with the aircraft and were killed. I do not know whether the Waist gunner Fred Mahn, was wounded or not. I believe he was, perhaps fatally before the plane crashed.

Seven of us bailed out and all were collected at a small village.

Everybody was injured or wounded. The tail gunner was badly wounded in his hand. He ended up a POW. The other Waist gunner was wounded in his elbow, and knee and foot. He was repatriated through Sweden back to the US.

The pilot had a severely wrenched back and couldn't walk. The Engineer had a wounded leg and ended up a POW. The Co-pilot received a hernia. His parachute harness wasn't tight enough. The Bombardier has a slight head wound. I had small slivers of metal in the back of my neck which I did not realize until about three or four days later they scabbed over and somebody asked me what was wrong. The Pilot, Co-Pilot, the Bombardier and myself all ended up in the same prison camp. Stalag Luft 1 in Barth on the North Sea.

The Pilot has died about 10 – 12 years ago... The Co-Pilot died about three or four years ago... The Engineer died several years ago... The Radio Operator-gunner is in a nursing home... The Bombardier has had enough luck. His first wife died of kidney failure, his second of cancer and his third wife is now in a nursing home... The Tail gunner, Yelverton, the Bombardier, Colombo and myself are in fairly good health...

How did you get all the information and reports which you sent to Lou Colombo?

Oh yes, it was the crew which trained together which was on the plane with two exceptions. The engineer was from another crew. Our regular engineer was in the hospital, pneumonitis. We were originally a 10 man crew but they had us flying as a 9 man crew. The other original gunner had been assigned to photographic duties and no longer flew regularly with us. All of us had 7-10 missions when we were shot down.

I have five children. One, the eldest is being sent to Kenya with her family. Her husband works for the US Department of State. Another is a lawyer out near Buffalo... Another is a Social Worker Counselor in a nearby prison. Another, the only son has retired from the Air Force and is a Logistics Engineer in Texas... a long way from here, another is a Veterinarian near Buffalo. I am divorced from their mother – 1976, remarried and my 2nd wife died in 1997. I live alone with two cats and a dog. And what about you?

I do not know whether Mr. Colombo got in touch with you or not but he did send me all reports which he received. Sincerely Walter Lankenau.

2. Brief (komplett)

Dear Mr. Studener,

I was the individual whose parachute became entangled in an overhead powerline. I do not remember persons helping me to come down. I remember an elderly man with a cane and gun arriving at the scene. I had blood on my face due to a minor wound and that of the bombardier. The elderly man saw the blood and asked me if I was badly hurt. I replied no and motioned to me that I should go to the assistance of a wounded crew member who had landed nearby. I reached the wounded man and soon thereafter a French laborer came up and I gave him my pistol and escape kit which contained among other things a map and some money. Several Germans were coming from various directions. A sled came up and took the wounded crew member to the village.

The above is my memory of what happened.

Now to your questions.

The aircraft in which we were shot down was the aircraft in which we flew from the US to Italy. It was a B*17G. We had called it Miss Carriege.

I do not know who captured the other members of the crew.

The Engineer who flew with us on that day was on his last scheduled mission – the 80th. That Engineer died several years ago. I believe it was more than three years ago. Our regular Engineer was in the hospital with pneumonia. I do not have photos of the plane etc. I believe Mr. Colombo has.

His address is 883 Shamrock Blvd., Venice Fl., 34283.

Best to you

Walter Lankenau

1. Brief – Übersetzung (Auszug)

Lieber Herr Studener,

mein Name ist Walter Lankenau. Ich war Mitglied der Besatzung einer B-17 der 353.

Bomber Schwadron, 301. Bomber Gruppe, die am 25. Februar südlich von Landshut abgeschossen wurde.

Lou Colombo sandte mir Kopien eines Berichtes, die du ihm zugesandt hattest. Interessant ist die Tatsache, dass du die Adresse eines seiner Söhne hast, der die Information an Lou, den Bombardier*, weitergab. Ich war der Navigator.*

Ich erinnere mich lebhaft, was sich ereignet hatte. Während wir über Jugoslawien unterwegs Richtung Ziel waren, wurden wir von Jägern angegriffen. Ein Motor wurde beschädigt und ich erinnere mich, dass ich zu diesem Zeitpunkt realisierte, dass wir nicht mehr zum Flughafen zurück kommen, weil die anderen Triebwerke ausfallen würden, da wir volle Energie für die übrigen verwendeten. Aber wir hielten die Formation bei. Wir kamen unter Angriffen nach Süddeutschland. Der Flieger war getroffen und ich wußte, einer der Besatzung, der Ball turret gunner* war verwundet. Der Bombardier unterrichtete den Waist gunner*, ihn soweit als möglich zu unterstützen. Dieser Waist gunner, Fred Mahn, stürzte mit dem Ball turret gunner und der Maschine ab und wurde getötet. Ich weiß nicht, ob Fred Mahn verwundet war oder nicht. Ich glaube er war es, vielleicht tödlich, kurz bevor der Flieger abstürzte.

Sieben von uns sprangen mit dem Fallschirm ab, alle wurden in einem kleinen Ort gesammelt.

Alle waren verletzt oder verwundet. Der Tail gunner* war an seiner Hand schwerverwundet. Er kam in ein Gefangenenlager. Der andere Waist gunner* war verwundet an Ellenbogen, Knie und Fuß. Er wurde repatriert und kam über Schweden in die USA. Der Pilot* hatte eine heftige Verrenkung am Rücken und konnte nicht gehen. Der Techniker hatte ein verwundetes Bein und kam in ein Gefangenenlager. Der Co-Pilot* erlitt einen Bruch.

Seine Fallschirmgurte waren nicht fest genug angezogen. Der Bombardier hatte eine leichte Kopfwunde. Ich hatte hinten am Nacken kleine Metallsplitter, welche ich nicht wahrnahm, erst drei oder vier Tage später war Schorf drüber

und jemand fragte mich, was passiert ist. Der Pilot, Co-Pilot, Bombardier und ich kamen in ein Gefangenenlager, Stalag Luft 1 an der Nordsee.

(Seite 2)

Der Pilot starb vor etwa 10 – 12 Jahren. Ich weiß nicht an was. Der Co-Pilot starb etwa vor drei oder vier Jahren; Alzheimer war anscheinend die Ursache. Der Techniker* starb vor einigen Jahren glaublich an Krebs. Der Radio-Operator* ist in einem Altenheim. Neben anderen Erkrankungen hat er Alzheimer. Der Bombardier hatte nicht viel Glück. Seine erste Frau starb an Nierenversagen, seine zweite an Krebs und seine dritte ist in einem Altenheim. Sie hatte mehrere kleine Schlaganfälle, ist bettlägerig und hat Alzheimer. Der Tail gunner, Jelverton, der Bombardier, Colombo und ich sind bei leidlicher Gesundheit. Ich habe am 9. Mai eine Operation. Mein linkes Knie wird das drittemal ersetzt. Der Zement, der das Implantant hielt, ist zerbrochen. Ich weiß nicht, wann oder wie es geschah.

Wie erhieltst du alle die Informationen und Berichte, welche du an Lou Colombo sandtest?

Oh ja, es war die Besatzung auf der Maschine, die zusammen trainierte, mit zwei Ausnahmen.

Der Techniker war von einer anderen Besatzung. Unser regulärer Techniker war im Krankenhaus, Lungenentzündung. Wir waren ursprünglich eine Besatzung von 10 Mann, aber wir flogen mit 9 Mann. Der andere ursprüngliche Gunner war als Fotograf zugewiesen gewesen und flog nicht mehr regelmäßig mit uns. Alle von uns hatten bis zum Abschluß 7 – 10 Einsätze.

Ich habe fünf Kinder. Eine, die älteste, lebt mit ihrer Familie in Kenia. Der Ehemann arbeitet für ein Ministerium der USA. Eine andere ist eine Rechtsanwältin in der Nähe von Buffalo – 300 Meilen oder 490 Kilometer entfernt. Eine andere ist eine Sozialarbeiterin, Anwältin, in einem nahen Gefängnis. Ein anderer, der einzigste Sohn, ging zur Luftwaffe und ist Logistiktechniker in Texas, weit weg von hier, eine andere ist Veterinärin nahe Buffalo. Ich trennte mich 1976 von deren Mutter, heiratete wieder, meine zweite Frau starb 1997. Ich lebe alleine mit zwei „catsands“ Hunden. Und was tust du?

Ich weiß nicht, ob Herr Colombo sich bei dir rührt oder nicht, aber er sandte mir alle Berichte, welche er erhielt.

Aufrichtige Grüße

Walter Lankenau

(Anm.: * Funktionen siehe Bild 8)

2. Brief –Übersetzung (komplett)

Lieber Herr Studener,

ich war derjenige, dessen Fallschirm sich in einer Hochspannungs-Stromleitung verfang.

Ich erinnere mich nicht daran, daß mir Personen beim Runterkommen geholfen haben. Ich erinnere mich an den Auftritt eines ankommenden älteren Mannes¹⁰ mit einem Stock und einem Gewehr. Ich hatte Blut in meinem Gesicht von einer kleinen Wunde und welches vom Bombardier. Der ältere Mann sah das Blut und fragte mich, ob ich schwer verletzt bin. Ich sagte nein und erwähnte, daß er gehen und einem verwundeten Besatzungsmitglied helfen soll, der in der Nähe gelandet war. Ich erreichte den Verwundeten und bald danach kam ein französischer Arbeiter und ich gab ihm meine Pistole, entschlüpfte meiner Ausrüstung, welche ein Mann neben anderen Dingen einsammelte und etwas Geld. Mehrere Deutsche kamen aus verschiedenen Bereichen. Ein Schlitten nahm das verwundete Besatzungsmitglied auf und brachte ihn in den Ort.

Das über meine Erinnerung was geschah.

Nun zu deinen Fragen.

Das Flugzeug, mit dem wir abstürzten, war das, mit dem wir von den USA nach Italien flogen. Es war ein B 17 G. Wir nannten sie Miss Carriage.

Ich weiß nicht, wer die anderen Besatzungsmitglieder gefangen nahm. Der Techniker, der mit uns an diesem Tag flog, war bei seinem letzten geplanten Einsatz – dem achtzigsten. Dieser Techniker starb vor einigen Jahren. Ich glaube, es war vor mehr als drei Jahren. Unser standartmäßiger Techniker war mit Lungenentzündung in einem Krankenhaus. Ich habe keine Fotos von der Maschine oder anderem. Ich glaube, Herr Colombo hat welche. Seine Adresse
in 883 Shamrock Blvd., Venice Fl., 34283

Alles Gute

Walter Lankenau

¹⁰ sehr wahrscheinlich der alte Lankl, der beim Gehen einen Stock benutzte

Abwürfe von Bomben

Nicht mehr nachvollziehbar ist, inwieweit Abwürfe von Bomben in der Nähe von Haumpolding (Richtung Bockstatt/Lieblholz) mit dem Luftkampf in Verbindung gebracht werden können.

Wie erwähnt, wurden beim „Hauslweiderer-Bomber“ 12 Bomben gesichert. Inwieweit andere Bomber ihre „Fracht“ kurz vor einer Notlandung zur Minimierung des Risikos einer Explosion abwarfen, ist offen.

Näher liegender ist jedoch die Vermutung, dass die Bomben ab Juni 1944 abgeworfen wurden; denn ab dieser Zeit häuften sich die Angriffe der Alliierten. So drangen am 21. Juli 1944 Bomber der 8. und 15. US-Luftflotte in das Reichsgebiet ein und bombardierten u.a. Landshut und Regensburg.

Kurz vorher, etwa zur Zeit der Heuernte, warfen amerikanische Bomber nach einem Beschuss durch deutsche Jäger neun Bomben zwischen Harpolden und Haunzenbergersöll ab.

Dem o.a. Bericht vom „Eiselsberger Sepp“ ist bzgl. der Bombenabwürfe um Haunzenbergersöll konkret der 11. November 1944 zuzuordnen. Eine Bombe ging dabei in Unterscheuern neben einer Kapelle nieder; ohne größeren Schaden anzurichten.

In Bezug zu Harpolden ist von enormem Glück im Unglück des „Recklmoar“ zu sprechen; denn während am Sonntag, 16. Juli 1944, vier Erwachsene und ein Kind beim Mittagessen saßen, schlug die Bombe im Brunnen ein. Die Wucht der Detonation hob das Holzhaus an einer Seite hoch; das Dach wurde herabgerissen, der Innenbereich inklusive Treppe verschoben – aber keine der Personen erlitt Verletzungen! Auch das Vieh im Stall erlitt keinen Schaden, nur die im Hof befindlichen Tiere, der angekettete Hund und das Geflügel kamen um.

Im Bereich Harpolden/Weinbach fielen Bomben fielen beim „Wieshauser“ hinter den Stadel, wobei Fensterscheiben zu Bruch gingen sowie auf dessen Wiese. Bombenrichter finden sich im Petern-, Wimmer- und Proisenholz. Drei bomben explodierten auf Harpoldener Grund sowie in der Gemeinde Schönberg.

Am Samstag, 28 Oktober 1944, erfolgten sechs Bombenabwürfe bei Schönberg. sie fielen auf Acker vom Panzbauer von Kolbing, zwischen Unterscheuern und Königsreit seitlich von einer Kapelle in die Wiese (11. Nov. 44 lt. „Eiselsberger Sepp“), westlich von Unterscheuern hinter einen Stadel, in den Unterscheurer Acker in Richtung Hub, in einen Acker vom Pfoffermeier und schließlich die sechste bei Holzen. In Hinzing explodierten drei Bomben, auch in Fraßbach fielen welche. Unbekannt ist, wann diese Bomben niedergingen bzw. warum sie abgeworfen wurden.¹¹

¹¹ Daten „Hofchronik Ostner Oberweinbach“, seite 281f

Reaktionen der Bevölkerung

Der beschriebene Luftkampf war weithin sicht- und hörbar; so auch vom Lehrer **Röhrl**, dem Ortsgruppenleiter der Nationalsozialisten in Bodenkirchen. Als dieser die feindlichen Soldaten an Fallschirmen niederschweben sah, drohte er im Klassenzimmer mit seiner Pistole und forderte: „Daschiaßt`s es!“

Die Kinder mussten „Deutschland, Deutschland über alles“ singen, dann ließ er sie alleine im Klassenzimmer, versperrte dieses und begab sich zur Gefangennahme des Feindes.

Zur damaligen Zeit hatten die Bauern zum Beheizen der Schule Holz oder Wied (Reisig) anzuliefern. Da sich nun der Wiedhaufen genau unter dem im I. Stock gelegenen Klassenzimmer befand, nutzte der **Wimm** Sepp diesen glücklichen Umstand und sprang aus dem Fenster, wohl auch, um zu den Orten des Geschehens laufen zu können.

Die anderen, verängstigten Kinder konnten das Klassenzimmer nach dem Aufsperrn durch Frau **Röhrl** verlassen.

Das im Parterre befindliche, ebenfalls verschlossene Klassenzimmer, wurde von Herrn Pfarrer **Gretzinger** aufgesperrt. Dieser hatte im Bereich der Haselbüsche, die zwischen Schul- und Pfarrhof standen, das Niedergehen der Fallschirme beobachtet und forderte die Schüler auf: „Kinda, geht`s hoam!“

Offensichtlich nicht bewusst war der Hedwig Tage später die Gefahr, in der Nähe des Bombers mit einem „Heil“ (Harke) nach Munition zu hacken und diese aus dem Boden herauszuholen. Manchmal hat man mehr Glück als Verstand!

Eine Lektion hatte auch der Lehrer **Röhrl** zu lernen. Zweimal erfolgte seine Festnahme. Zum einen, weil er beim Einmarsch der Amerikaner an der Schule die Hakenkreuzfahne hisste, zum anderen aufgrund seiner festgestellten parteilichen Aktivitäten.

Spitzbübisch wie Kinder¹² einmal sind, provozierten sie ihn nun mit „Heil Hitler“-Rufen; nach seiner Reaktion „Heil...“ erstarb ihm aber die restliche Antwort!

¹² nur soviel: Der Bub hatte den Vornamen Edi

Verwertung von Flugzeugteilen

1. amerikanischer Bomber (B-17)

a) Leucht- und Fallschirme

Eine ungewöhnliche Verwendung fanden die Schnüre der Leucht- oder Fallschirme. Die matt glänzenden, weißen Seile wurden aufgedröseln und die Fäden von geschickten Frauenhänden beispielsweise zu Kniestrümpfen verstrickt.

Besonders elegant war hierbei der obere Abschluß der Strümpfe mit sogenannten „Mauszahnal“; für Nichtbayern: Mäusezähnen!

Aber nicht jedermann traute sich auf Antrieb, das „Feindmaterial“ zu verwenden. Eine Wirkung der allumfassenden Nazi-Propaganda?

Es ist kaum anzunehmen, daß dies für den Peter des Schwarzbauern ein Grund gewesen wäre, den Fallschirm im Dreschwagen zu verstecken, eher ging es hier schon um die „dingliche Sicherung“ eines kostbaren Materials! Konnte man doch aus der wertvollen Seide ansonsten nicht erhältliche Braut- und Erstkommunion-Kleider herstellen!

Und auch „Kaiwestrick“! Denn dem **Kurzlechner** war es nicht entgangen, dass sich aus dem Material Kälberstricke fertigen ließen. Paßt hier das Sprichwort: „Handel durch Wandel“?

b) Kompaß, Landkarte

Der Bomber war u.a. mit einem Schlauchboot ausgerüstet, aus diesem halbverbrannten Zustand der Panzbauern Alois einen Kompaß bergen konnte, der sich noch heute in seinem Besitz befindet.

Abgenommen hingegen wurde der Niggel (Weigl) Hedwig eine aus dem abgestürzten Bomber geholt, „sehr schöne“ Landkarte vom Lehrer Röhr. Diese gummierte, mit Erhebungen versehene rollbare Karte lag am Boden des hinten offenen Bombers, direkt neben einem ums Leben gekommenen Soldaten – vermutlich des „Waist Gunner“, F. **Mahn**, der von außen gesehen hinten rechts saß.

c) Blech, Draht, Schokolade

Die hohe Flexibilität des Bomberblechs nutzte der Königsreuter zur Reparatur eines hölzernen Getreidemaßes, eines sog. „Malters“; es erfüllt noch heute seinen Zweck. Zwei Buben faszinierte in der Heckkabine eine Rutsche mit beweglichen Gliedern, die der Beförderung der Patronenhülsen diente; sie montierten ein Teil in der Größe von ca. 25 x 100 cm ab und nahmen ferner ein Stück Blech des Bombers an sich. Bei ihrem Rückweg aber wurden die beiden glaublich in der Ortsmitte von Bodenkirchen

von einem 13jährigen Schüler aufgehalten, der vermutlich in Zusammenarbeit mit einem weiteren Schüler den Lehrer verständigte. Dieser nahm ihnen die Teile ab, denn das wäre „Volksgut“ und würde als Requisite nach dem „Endsieg“ benötigt werden.

Zur Zeit des Absturzes war die Pongratz Marie beim Hauslweiderer bedienstet und benützte zum Binden vom „Wied“ dem Bomber entnommenen Draht (Anm.: verm. Lenk- oder Steuerseile).

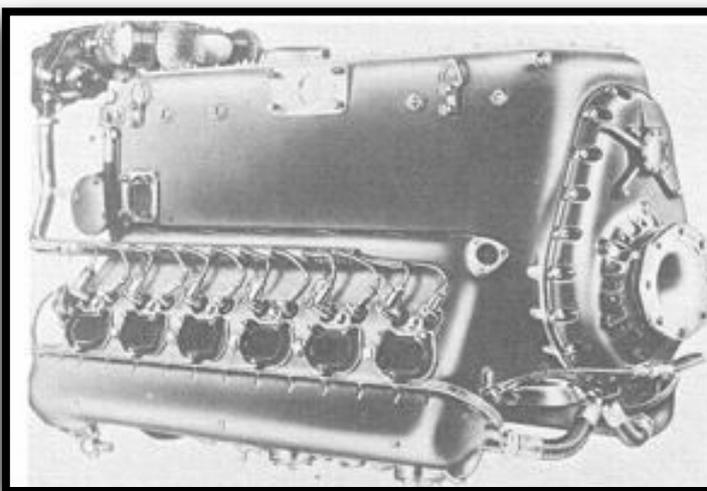
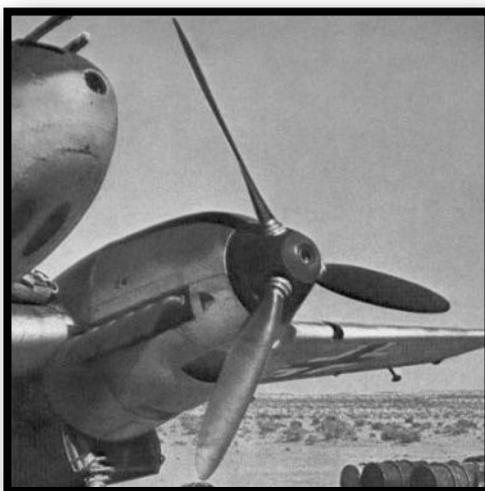
Beim Absturz fielen Teile des Bombers weit verstreut zu Boden; angeblich auch Schokolade. Von einer Bäuerin aus Grabing soll diese Schokolade mit nach Hause genommen worden sein. Inwieweit dies aufgrund der großen Hitze beim Brennen des Bombers tatsächlich der Fall war, bleibt offen.

2. deutscher Jäger (Me 110)

a) Motor

Am Absturzort des deutschen Jägers im „Lohholz“ herrschte eine Art „Goldgräberstimmung“; denn der im Boden verbliebene zweite Motor war offensichtlich in der Zeit knappen Rohstoffes ein wertvolles und rares Produkt.

Glaublich nach dem Krieg versuchten der Anderl **Riebesecker**, der ein etwa stubenhohes Loch grub, die Gebrüder Sepp und Peter **Greiml** sowie der „Maier-Ruß“ (laut „Vilsbiburger Anzeiger“ Johann **Kosatschkow**, Tierheilkundiger, 1951 mit seiner Frau, einer Tochter des Hias **Maier**, in die USA ausgewandert) den Motor zu bergen.



Dies gelang schließlich aus einer Tiefe von vermutlich vier Metern den Gebrüdern **Mundigl**, die den Motor im Hof des Schmied lagerten.

Nicht abwegig erscheint, daß hierzu sechs Rösser eingesetzt worden sein sollen; denn es handelte sich hierbei um ein Fabrikat von Daimler-Benz, DB 605, Länge ca. 1,80 m, flüssigkeitsgekühlt, 1475 PS. Das Gewicht desselben war 756 kg; abhängig von den Aggregaten (z.B. Auspuffanlage, Anlasser, Luftschaube), die normalerweise mit dem Motor verbunden waren.

Der „Verlust“ seiner „Beute“ veranlasste den Maier-Ruß zu zornigen Äußerungen: „Du nix mehr Schmiede!“ und zum Knecht, dem „Kurz“ Karl gewandt: „Du nix mehr Bulldog!“ „Ich kommen mit Flieger, machen alle tot!“

b) Kabinendach

Die auf das Dach des Kuhstalls vom Untergaulinger gefallene Glaskabine wurde vermutlich von der Technischen Kompanie aus Straubing mitgenommen.

c) sonstige Teile

Mittels einer Metallsonde fand ein Hobbysucher noch vor kurzem verschiedene Kleinteile, wie Munitionshülsen oder Aluprofile.

Der „Zahn der Zeit“ macht aber auch hier nicht halt.

Absturz eines US-Bombers bei Haarbach

Am 25.02.44 kam bei den Luftkämpfen westlich von Haarbach (Ammersöd) ein weiterer amerikanischer Bomber zum Absturz.

Der Pilot des „Hauslweiderer-Bombers“, Normann Pierce, erwähnt in seinem Bericht zwei brennende US-Flugzeuge, die zu Boden gingen und nannte deren Nummern mit 42-31628 sowie 42-31703. Die erstgenannte Maschine war seine eigene, die zweite war bereits in Österreich, Ramsau/Schladming abgeschossen worden.

Von ihm nicht erwähnt wurde der nachgenannte Bomber, der wahrscheinlich von Uffz. Heinz Riese vom 3./ZG. 76 um 12.35 Uhr in der Salzburger Gegend (?) von dessen Me 110 in Brand geschossen worden war und bei Ammersöd abstürzte.

Anhand von Daten auf einem „Mikrofiche“ (Quelle: National Archives and Records Administration, Maryland) ergibt sich zu diesem Flugzeug und seiner Besatzung, gen. „Haarbacher Bomber“ folgendes:

a) Technische Daten

Typ B-17G, Nr. 42-31664



Identifizierte Besatzungsmitglieder; (hi. links) Joe D. Tate, (vorne 2. links) Yick W. Joe

b) Besatzung

Pilot	2nd Lt. David F. Paxton	
Co-Pilot	2nd Lt. Joseph R. Baughman † Haarbach (als Unbekannt)	
Waist Gunner	Sgt. Charles H. Alexander	† Langquart
Bombenschütze	Lt. Frank H. Mullen	
Navigator	2nd Lt. Joseph J. Chapas	
Bordmechaniker	T/Sgt. Yick W. Joe	
Funker	S/Sgt. Horace K. Greenwood 7026267 † Haarbach	
Kugelturmschütze	S/Sgt. Jack C. Frost	3828553 † Haarbach
Heckschütze	S/Sgt. Joe D. Tate	† Vilsbiburg, Krankenhaus
Fotograf	Sgt. Timothy O'Connor	† Haarbach (als Unbekannt)

Einzelchicksale

a) Überlebende

Vier von insgesamt zehn Besatzungsmitgliedern konnten sich per Fallschirmabsprung retten und überlebten: **Paxton, Mullen, Chapas** und **Yick W. Joe**. Letzterer erreichte am 25.02.44 seinen 50. Einsatz und hätte in die Heimat zurückkehren können.

Stattdessen kam er in das Stalag Luft III nach Schlesien und im Frühjahr 1945 ins Stalag VII A nach Moosburg, wo er am 29. April 1945 von amerikanischen Truppen befreit wurde. Der Verbleib der anderen Überlebenden ist unbekannt.

Der Tod von den übrigen sechs Besatzungsmitgliedern lässt sich mit dem Trefferpunkt des deutschen Jägers im hinteren Bereich des Bombers erklären.

b) Gefallene

Das Standesamt Bonbruck datiert unter dem 1. März 1944 zum „Waist Gunner“: „Der amerikanische Luftpilot **Alexander Charles**, Religion und wohnhaft unbekannt, ist am 25. Februar nachmittags in Langquart auf freiem Feld verstorben.“

Der Eintrag im Sterbebuch der Pfarrei Bonbruck lautet:

„Charlie Alexander Hughes, Sergeant, amerikanischer Flieger aus Canapolis, Erkennungsnummer 34036654. Bei einem Luftkampf am 25. Februar 1944 zusammen mit mehreren Kameraden abgeschossen, mit Fallschirm abgesprungen und in Nähe des Huber- (Lechner) Anwesens in Langquart mit Brustdurchschuß und abgetrenntem Unterarm aufgefunden. Aufgrund eines Herz-Jesu-Bildes, das sich bei seinem Wehrpaß befand, wurde angenommen, daß er katholisch ist und wurde am 28. Februar im Friedhof kirchlich begraben.

Hi. Messe am 12.3.44 10h . Kohl“

S/Sgt. Robert E. Barkham gab zwei Tage nach dem Abschuss zu Protokoll:

„Ich flog am 25.02.1944 als Heckschütze im Flugzeug #42-31886 auf einem Einsatz über Regensburg... Flugzeug #42-31664 („Haarbacher Bomber“) flog an unserem rechten Flügel, dieses Flugzeug wurde ungefähr... 12.30 Uhr... von Jägern getroffen, alle vier Motore brannten und das Feuer tobte innen und außen über die ganze Länge des Flugzeuges. Ein Mann sprang mit brennender Kleidung aus dem Flugzeug und als er seinen Fallschirm öffnete, fing auch der zu brennen an... Das brennende Besatzungsmitglied könnte S/Sgt. Alexander¹³ gewesen sein...“

Nach seiner Exhumierung am 27.06.1946¹⁴ wurde Charles H. Alexander, Staff Sergeant, US-Army Air Forces, 32.nd Bomber Squadron, 301st Bomber Group, Hea-

¹³ Josef Huber von Langquart berichtet von einer offensichtlich sehr harten Landung des Abgesprungenen, denn im Boden zeigte sich eine deutlich wahrnehmbare Vertiefung. Dies lässt sich mit dem verbrannten Fallschirm in Übereinstimmung bringen.

¹⁴ ITS Bad Arolsen 70254943 - Exhumierung durch eine amerikanische Kommission

vy in Neupre, Belgien, im Ardennes American Cemetery (Plot C Row 9 Grave 10) beerdigt.

An Auszeichnungen hatte er für sieben Einsätze die Medaille der Luftwaffe mit sieben Eichenblättern und das Verwundeten-Abzeichen bekommen.

Anzumerken ist, dass Alexander laut „Mikrofiche“ irrtümlich dem „Hauslweiderer Bom-ber“ zugeordnet wurde. Die oben angeführte Liste der Crew weist ihn jedoch klar dem „Haarbacher Bomber“ zu.

Zu Charles Alexander berichtet die amerikanische Zeitung „Salisbury Post“ vom 9. November 2000 (Auszug):

„Der Bürgermeister von Kannapolis paßt auf die Gedenksteine von Soldaten auf

In einer kleinen Herbstprise flattert eine Miniatur-Fahne, frisch plaziert am Gedenkstein für Soldaten... Ein Kupferstich in... grauem Stein, im Friedhof von Cannon Memorial YMCA, beerdigt an der Seite seiner Mutter (Maggie) und seinem Vater (John). Seine sterblichen Überreste sind in einem U.S. Militär-Friedhof in Neuville-en Condroz, Belgien.

Ein paar Tage bevor diese Nation seine lebenden militärischen Helden ehrt, stand der Bürgermeister Ray Moss an dem Gedenkstein und erinnerte sich an einen jungen Mann, der in den Weltkrieg musste und niemals zurückkam... Moss... war 12 Jahre alt als Alexander 1942 in den Krieg musste. Alexander war nicht viel älter als 19 Jahre...



MARKER: Kannapolis Mayor Ray Moss keeps a fresh flag on the memorial to Charles Alexander, a soldier killed in World War II.

Auf einem der täglichen Spaziergänge erweckte die Aufschrift auf dem Gedenkstein von Alexander seine Aufmerksamkeit... Die Kuriosität führte Moss dazu, in der in der Nähe gelegenen Cannon-Gedenk-Bücherei nachzuforschen... Er bekam einen Schlag, als... der Bücherwart... fragte, ob dieser den Namen von Alexanders Vater kenne.

Er kannte ihn... Praither fand John Alexanders Todesanzeige und Moss konnte seine Suche fortsetzen.

Moss lernte den 1940 an der alten Cannon-Hoch-Schule graduierten Alexander kennen... er spielte Fußball... Moss entdeckte 1998, dass Alexanders älterer **Bruder**

Thomas (81 Jahre) in Concord lebt. **Thomas Alexander** begann mit Moss an den Erkenntnissen teilzunehmen und sammelte Informationen seiner Familie über seines Bruders Kriegserfahrungen und dessen Tod.

Er sagte, sein jüngerer Bruder trat nach der Hochschule in die U.S.-Lufwaffe ein...

Nach dem Krieg nahm die Familie mit einem von Alexanders Besatzungs-Mitgliedern einen Kontakt auf. **Yick Joe**, der in Greenville, Missouri, lebte, war einer von vier, die den fatalen Flug überlebten.

Er schrieb an die Alexanders, dass die Besatzung der B-17 „Flying Fortress“ einen von 44 U.S. Fliegern auf einen Bomben-Auftrag nach Deutschland flog. Der Flug war Alexanders 46. Auftrag. Zur Erfüllung seiner Pflicht benötigte er 50.

Als die Bomber die Grenze Jugoslawiens überflogen zählten sie 500 deutsche Jäger.

„Es war ein Selbstmord-Auftrag... schrieb Joe. „Wir bekämpften sie den ganzen Weg... bis sie 10 Minuten Scheibenschossen.“

Das ist es, als Alexanders Flieger einen Schuß erhielt... Joe sprang ab, wurde Gefangener und sah Alexander niemals wieder.

Sechs Mitglieder waren vermutlich beim Aufprall tot. Offiziell war Alexander bei der Aktion als vermisst gemeldet. Zwei Jahre nach dem Krieg überreichte das U.S. Verteidigungsministerium seinem Vater ein purpernes Herz (Auszeichnung).

Nach einigen Anfragen von seiner Familie, überprüfte das Verteidigungsministerium einen unbekanntem Soldaten, gefunden auf einem Friedhof in Bonbruck, Deutschland, wieder Alexanders Zahn-Schema. Es paßte.

Das war 1952, ein Jahr zu spät für seinen Vater, der 1951 starb. Die Familie setzte den Gedenkstein im Friedhof von Kannapolis...“

Timothy **O'Connor** hielt sich während eines Angriffs der deutschen Jäger als Rumpfschütze im hinteren Reil des Bombers auf; dann fiel der Bordsprechfunk und mit ihm der Kontakt innerhalb der Besatzung aus. Um ungefähr 12.15 Uhr meldete Sgt. Alexander nach einem Beschuss der deutschen Jäger, O'Connor als ersten Toten im Bomber.

Joseph R. **Baugham** verließ auf Anweisung des Piloten um ungefähr 12.44 Uhr seinen Sitz, weil der Sprechfunk ausgefallen und das Flugzeug vollkommen außer Kontrolle war und ging nach hinten. Vermutlich kam er im Bomber bei der Kontrolle, ob die Glocke als Zeichen zum Absprung funktionierte, ums Leben.

Nach einem Brand in der Nähe des Funkraumes befahl Lt. Mullen dem Funker Horace. K. **Greenwood**, einen Feuerlöscher in den hinteren Teil des Flugzeuges zu werfen. Er kam beim Absturz der B-17 ums Leben und wurde nach seiner Bergung am 1. März 1944 auf dem Friedhof von Holzhausen beerdigt.

Ebenso der Kugelturmschütze, Jack C. **Frost**, der sich kurz vor dem Absturz im hinteren Rumpf der B-17 befand und ein seitliches Bordgeschütz bediente, weil er in seinem Turm keine Munition mehr hatte. Nach einem angeblichen Raketenbeschuss von einer Me 110, fing das Flugzeug Feuer.

Mit hoher Wahrscheinlichkeit kam auf einem Hügel, ca. 200 Meter vom Limmerschen Anwesen (neben der Kirche Wolferding), schwer verwundet Joe D. **Tate** zu Boden. Bürger des Ortes¹⁵ trugen ihn in die beheizte Werkstatt des Wagners Peter **Betz**, wo sich der auf

Urlaub weilende Aigner (Hofname) Wast mit seiner Pistole gegen nicht gerade wohlgesonnene Wolferdinger Respekt verschaffte und diese aus der Werkstatt verwies. Der als Sanitäter ausgebildete Peter zog dem Verwundeten einen Stiefel von einem heftig blutenden Bein. Später kam als Sanitäter Georg **Kapsreiter** von Vilsbiburg, der Erste Hilfe leistete und glaublich den Soldaten mit einem Sanka ins Krankenhaus Vilsbiburg verbrachte. Der Verwundete verstarb nach Empfang der Letzten Ölung durch Pater Olaf angeblich am 28.02.1944.

Kategorie II. Form. 4 (Alle Formulare sind in flüssiger Ausfertigung einzureichen.)

Land- Kreis: Vilsbiburg Gemeinde: Vilsbiburg
 Stadt: Vilsbiburg Amstellende Behörde: Stadt Vilsbiburg

List of all graves in the community Vilsbiburg including localities of mass graves of those who died on transports or marches.
 Liste aller Gräber derjenigen Personen, deren Identität nicht feststellbar ist, einschl. der Angaben über Massengräber und Grabstätten derjenigen, die auf dem Transport oder auf Märschen verstorben sind.

Nationalität: USA
 (Für jede Nationalität ist ein besonderes Formblatt zu verwenden.)
 (Falls Nationalität unbekannt, ist besonderes Formblatt mit „Unbekannt“ als Nationalität zu verwenden.)

Locality of Grave (Bezeichnung der Grabstätte)	Number of people buried (Anzahl der darin Beerdigte Personen)	Date of Death (Todesdatum)	Cause of Death (Todesursache)	Name and Sex (if known) (Name und Geschlecht, falls bekannt, of No. der Erk.-Marke)	Unit POW, KE, etc. (Einheit, Kriegsgef., KE-Bez. etc.)	Other Information (Weitere Identifizierungsmittel, Flaklöcher, veränd. Lage der Gräber, sonstig. Bemerkungen)
1	2	3	4	5	6	7
Pfarrfriedhof Vilsbiburg 4. Wandreihe Nr. 842	1	28.2.44	infolge nicht bekannt Verletzungen	männlich	Kgf. abgestürzter Flieger	./.

Die Leiche des vorstehend aufgeführten Fliegers wurde am 28.6.1946 vom amerikanischen Gräberdienst ausgegraben und an einen Militärfriedhof überführt.

DOCUMENTS STORING COPY
 Categ. II / 145

¹⁵ Angaben Thomas Hiermer und Ferdinand Limmer, Wolferding

Mit Schreiben vom 17.08.1946 bestätigte Bürgermeister **Wöhrl** von Vilsbiburg den Tod eines unbekanntes US-Soldaten. Die Exhumierung des Soldaten erfolgte am 28.06.1946 durch einen amerikanischen Gräberdienst und dessen Überführung an einen Militärfriedhof.¹⁶

Handelt es sich bei dem Verstorbenen um den Heckschützen S/Sgt. Joe D. **Tate**, weil dieser als im Krankenhaus Vilsbiburg Verstorbenen genannt ist (siehe Seite 45 und 49)?

Keiner der Überlebenden konnte später angeben, wo das Flugzeug abgestürzt ist; ein Bericht des Luftwaffenkommandos A aus Straubing stellt dies klar:

- Zeit: 25.02.1944
- Ort: westlich von Haarbach
- Typ: Boeing Fortress Nr. 42-31664
- Gefallene: Frost, Jack C. Nr. 38268353

Zwei unbekanntes amerik. Soldaten; beerdigt am 01.03.44 auf dem Friedhof in Holzhausen.

Einträge im Sterbebuch der Pfarrei Holzhausen bestätigen die Beerdigung von Jack G. **Frost**, Horace K. **Greenwood** und zwei weiteren, namentlich unbekanntes US-Soldaten; vermutlich Timothy **O`Connor** und Joseph R. **Baughman**.

Es ist unklar, ob um 1951 neben Teilen des bis dahin tief im Boden verschwundenen Bombers angeblich auch ein Gefallener geborgen werden konnte.

¹⁶ Meldung der Stadt Vilsbiburg mit „Bild“ vom Internationalen Suchdienst

Schlusswort

Die Recherche zum oben angeführten Bericht wurde nach bestem Wissen durchgeführt, was aber nicht ausschliesst, dass Details aufgrund unbekannter Erkenntnisse anders waren.

Die einzelnen Abhandlungen sollen an unmittelbar spürbar gewordene Geschichte erinnern und auch anregen, dass alle Menschen gemäß ihrer Menschenwürde zu behandeln sind. Um des Friedens willen wurden Erkenntnisse eines kritischen Verhaltens nur angedeutet, wobei allgemein jedoch eine erfreuliche Menschlichkeit im Umgang mit dem „Feind“ festzustellen ist.

Mein Wunsch, ehemalige Gegner zumindest in direktem, schriftlichen Kontakt wieder friedlich zusammenbringen zu können, lässt sich aus natürlichen Gründen, obwohl noch vier US-Soldaten am Leben¹⁷ sind, leider nicht mehr verwirklichen.

Jeder Leser möge aus der Geschichte lernen und als Konsequenz seine demokratischen Rechte und Pflichten wahrnehmen, um nie wieder ein verbrecherisches Regime zuzulassen.

Aber auch die Volksvertreter sind gefordert, die Meinung des politisch Andersdenkenden zu respektieren und einen Konsens zum Wohle des Volkes herbeizuführen.

Den Opfern des Krieges gebe der Herr den Frieden, der ihnen hier nicht vergönnt war.

Bilder: Örtliche Photographien stammen vom Verfasser und vermutlich Anton Weixlgartner aus Hauslweid.

Das Foto der Grabstätte Mahn stellte Daniel Studener zur Verfügung.

Daneben besorgte Daniel Studener Daten des Nationalarchivs Washington bzw. führte einen Briefverkehr mit dem Bombardier Lankenau und organisierte auch den Besuch von Marchi in Bodenkirchen (Neffe des tödlich verunglückten Caesar Marchi).

Nicht ausfindig gemacht werden konnten die Urheber von Bildern aus dem Internet.

Mein herzlicher Dank gilt uneingeschränkt allen Urhebern.

¹⁷ um 2004. Vergleiche Bericht „Spurensuche“ S. 21/22