



Was Leisnig einer Katastrophe entging

eine Dokumentation von Klaus Schumann und Horst Ries

Als **LEISNIG** einer Katastrophe entging und die Einwohner der Nachbar-Dörfer mit dem Schrecken davonkamen

eine Dokumentation von Klaus Schumann und Horst Ries

Untertitel

Segeant Marlyn Bonackers kurzer Krieg

Ihm sei diese Niederschrift gewidmet – seine Erinnerungen gaben den nüchternen Fakten Leben

Im Selbstverlag
Klaus Schumann & Horst Ries
Layout Horst Ries
Stuttgart

The 384th Bomb Group is indebted to the authors, Klaus Schumann and Horst Ries, for their research into the loss of our two aircraft on 6 April 1945, and for their generosity in making the resulting book available to all through our website.

An English translation of the text will be made available as soon as possible.

Fred Preller, Webmaster

384thbombgroup.com

5 July 2012

Der Chronist Max Grimmer hat in der Leisniger Stadtchronik folgendes festgehalten:

Am 6.4.1945 hatten wir durch den Absturz zweier amerikanischer viermotoriger Bombenflugzeuge in der Nähe Leisnigs eine besondere Sensation. An genanntem Tage überflogen (wie man sagte etwa 600) Feindflugzeuge bei nebligem Wetter in den Vormittagsstunden Leisnig und kreisten hier. Dabei sind zwei derselben zusammengeprallt und stürzten nacheinander ab.

Klaus Schumann und Horst Ries, beide 1939 in Leisnig geboren und aufgewachsen, gingen als Freizeithistoriker diesem Ereignis nach, welches nur noch älteren Leisnigern in Erinnerung sein dürfte. Sie wollten so viele Tatsachen und Hintergründe wie möglich dazu recherchieren. Sie fanden heraus, dass beide Flugzeuge nach einem Bombeneinsatz gegen Leipzig, in der Nähe von Leisnig zusammenstießen und abstürzten. Sie konnten den Weg dieser Maschinen vom Start bis zum Absturz und das Schicksal der beiden Besatzungen nahezu lückenlos nachzeichnen.

Und das waren nicht irgendwelche Flugzeuge. Es handelte sich um zwei B-17G - sogenannte „Fliegende Festungen“ - die schwersten Bomber des 2. Weltkrieges.

Einer explodierte in der Luft und die Teile prasselten auf Hetzdorf und Naundorf. Die andere Maschine stürzte oberhalb der Einertbrücke auf ein Feld. Zum Stadtzentrum Leisnig sind das nur ca. 1,5 km Luftlinie.

Die Idee

Im Frühsommer des Jahres 2010 saßen zwei Leisniger Schulfreunde abends gemütlich zusammen. Klaus Schumann: „Wir schwatzten über Gott und die Welt - und Leisnig - und den 2. Weltkrieg. Dabei erwähnte Horst einen Flugzeugabsturz in Leisnig 1945, den er als kleiner Junge selbst miterlebt hatte.“

Klaus Schumann – als Hobby-Militärhistoriker im Metier bewandert - hatte die Idee, dieses Ereignis aufzuarbeiten.

Da waren beide sofort Feuer und Flamme und beschlossen, dieser Idee zur Substanz zu verhelfen.

————— ? —————

Der Grimmer'sche Text war der ganze Wissenstand, als wir Ende Juni 2010 anfangen zu planen: Ob, und wo und wie noch einiges mehr zu erfahren war als das, was bisher in und um Leisnig zu diesem Flugzeugabsturz bekannt war.

Was geschah wirklich an diesem Tag, an dem unsere Heimatstadt Leisnig und die Dörfer drüben über der Mulde, an einer möglicherweise verheerenden Katastrophe knapp vorbeischrämten? Gibt es für diesen Absturz noch Zeitzeugen? Was geschah mit den Besatzungen dieser "Fliegenden Festungen" aus Amerika? Könnte jemand von den Besatzungen noch leben? Warum stürzten diese beiden Flugzeuge gerade bei Leisnig ab und was war die Ursache?

Zweifellos, eine spannende Geschichte - und wir wollten es genau wissen. Es begann eine umfangreiche Recherche. Zuerst in und um Leisnig und dann auch in den USA.

Wir haben in deutschen und amerikanischen Archiven „gewühlt“ und noch lebende Zeitzeugen gefunden und befragt.

Ohne die großzügige und engagierte Hilfe einer ganzen Reihe dieser noch lebender Zeitzeugen rund um Leisnig und den Historikern und Archivaren in den USA, wären wir sicher nicht sehr weit gekommen.

Bei unseren Nachforschungen stießen wir auf hochinteressante und bisher weitgehend unbekannt Details, Fakten, Dokumente und Bilder.

Leisnig Anfang April 1945

Der 6. April 1945 war ein Freitag. Am Morgen war es noch etwas trüb mit Hochnebel, der sich aber bald auflöste. Danach zeigte sich ein sonniger Frühlingstag.

Das Wochenende vorher war Ostern gewesen. Der furchtbare 2. Weltkrieg ging auf deutschem Boden, von wo er ausgegangen war, seinem Ende entgegen.

Die amerikanischen Truppen, die später Leipzig besetzen sollten (das V. US Corps der 1. US Army, u.a. mit der 69. Infanteriedivision) und die mit einem kleinen Kommando auch kurz in Leisnig waren, befanden sich am 6. April 1945 noch auf der Verlegung vom "Ruhrkessel" nach Mitteldeutschland im Raum Warburg und bei Kassel. Diese Truppen erreichten am 10. April Nordthüringen. Der Widerstand der deutschen Wehrmachtsverbände war nur noch sporadisch und schwach.

Der "Volkssturm", bestehend aus Verwehrten, älteren Männern und Soldaten mit "Heimatpass" und die "Wehrwolfgruppen" der Hitlerjugend, sollten das Deutsche Reich noch retten. Von den sich auf dem Rückzug befindlichen deutschen Wehrmachtseinheiten und von deren Heimatverbänden, wurden Brücken gesprengt und Panzersperren gebaut. Eine Panzersperre entstand auch in der Chemnitzer Straße in Höhe der Friedhofsmauer. So wollte man den übermächtigen Feind aufhalten.

Die Einertbrücke und die Fischendorfer Brücke standen Anfang April noch und wurden erst später gesprengt.

Das LEISNIGER TAGEBLATT erschien seit Januar schon nicht mehr. Angst machte sich allmählich breit unter der Leisniger Bevölkerung. Was soll werden? Wie soll das enden? Heimlich wurden verbotene Feindsender gehört – überdrüssig der Endsiegmeldungen des Reichsdeutschen Rundfunks.

Wer kommt zuerst nach Leisnig, die Amerikaner oder die Russen? Letzteren eilte kein guter Ruf voraus. Flüchtlinge aus Schlesien und Ostpreußen waren in Leisnig eingetroffen und erzählten Schreckliches – oder konnten gar nicht darüber sprechen.

Dann doch lieber der Ami.

Das waren täglich diskutierte Fragen unter der verängstigten Bevölkerung. Klar, dass es auch jede Menge Gerüchte gab. Viele Menschen hatten schon Lebensmittel gehortet – für noch schlechtere Zeiten. Denn auch auf die bei Kriegsbeginn im September 1939 eingeführten Lebensmittelkarten gab es längst nicht alles zu kaufen. Immer noch gab es häufige Fliegeralarme und die Menschen duckten sich dann in die Luftschutzkeller. An das furchtbare Heulen der Sirenen, die die Feindgeschwader ankündigten, können sich die Älteren noch erinnern.

Die Straßen in Leisnig Nächten waren menschenleer und stockdunkel, die Straßenbeleuchtung durfte wegen der anfliegenden feindlichen Fliegerverbände schon lange nicht mehr eingeschaltet werden. "Licht aus" brüllte der Luftschutzwart bei seinem Rundgang, wenn jemand seine Fenster nicht ordentlich verdunkelt hatte. Dazu mussten an allen Fenstern von innen spezielle Verdunklungsrollen angebracht sein. Manche Leute trugen an der Kleidung einen phosphoreszierenden, etwa zwei Zentimeter großen Knopf, um im Dunkeln nicht übersehen zu werden. Über manchen Kellerfenstern prangte ein weißer ein Pfeil mit drei dicken Buchstaben **LSR** – „Luftschutzraum“ - für die Retter Verschütteter. An manchen Häusern in Leisnig sind diese Zeichen auch heute noch schemenhaft zu sehen - nur die Älteren kennen deren Bedeutung noch. In den Kellern waren Durchbrüche zu den Kellern der Nachbarhäuser gestemmt. Luftschutzschulungen waren Pflichtveranstaltungen. Die Dächer der Kasernen, der Zigarrenfabrik und anderer wichtiger Gebäude waren mit Tarnfarben angestrichen worden und sollten für die feindlichen Flieger Ruinen vortäuschen. Auf dem Dach des Krankenhauses prangte ein dickes rotes Kreuz.

In Richtung Leipzig sah man nachts die gespenstischen Finger der Suchscheinwerfer der Flak über den Himmel huschen. Und das untergehende Dresden färbte auch in Leisnig den Horizont rot. Tagsüber zeichneten die Kondensstreifen riesiger Fliegerpuls den blauen Himmel und gelegentlich segelte eine Art Lametta herab. Damit sollte die deutsche Flak-Abwehr gestört werden. Und wenn es ganz still war, hörte man ständig das beängstigende Brummen der Flugzeuge.

Auf dem Schießplatz wurde der Volkssturm im Umgang mit der Panzerfaust geschult – auf dem Sportplatz am Schützenhaus zeigte man auch Vorführungen mit dieser Waffe.

Im Vorgarten des Grundstückes Chemnitzer Str. 64 schachteten Soldaten eine MG-Stellung aus. Der Krieg war zuhause in Leisnig angekommen.

Unsere Suche beginnt

Zuerst wussten wir nicht so recht, wo wir eigentlich anfangen sollten. Die Auskunft aus der Grimmer-Chronik war recht mager. So wollten wir zuerst unser Glück an der "Heimatfont" versuchen.

Die ersten Fragen stellten wir uns selbst:

- Wer könnte sich noch an den Tag des Absturzes erinnern?
- Wer hat was gesehen und selbst erlebt?
- Wen könnten wir als Zeitzeugen nach über 65 Jahren noch finden?
- Welche Unterlagen oder Berichte könnte es in irgendwelchen Archiven geben? Stadtarchiv – Fehlanzeige – keine Berichte über dieses Ereignis.
- Gibt es eventuell irgendwo Fotos?

Unsere Anlaufadresse war diesbezüglich der „Leisniger Geschichts- und Heimatverein“. Wir bauten darauf, dass in dem Archiv des bekannten früheren Fotografenmeisters und Heimatfotografen Richard Hertzsch, welches heute im Besitz des Heimatvereines ist, eventuell Aufnahmen über den Absturz zu finden sein könnten. Leider war das auch ein Spur ins Leere, da der Bestand 1933-1945 schlichtweg nicht vorhanden ist.

Uns wurde immer klarer, welche schwere logistische Aufgabe wir uns gestellt hatten.

Wo und wie sollten wir anfangen. Eine Stecknadel im Heuhaufen zu finden ist einfacher – da weiß man wenigstens, wonach man sucht.

Wir hatten nichts, wonach wir suchen konnten - keinerlei Angaben über die beiden Maschinen. Horst konnte sich zwar erinnern, dass das Flugzeug an der Einertbrücke einen dunkelgrünen Tarnfarbenanstrich hatte. An eine Kennnummer erinnerte sich natürlich niemand.

Horst graste nächtelang das Internet nach Informationen über dieses Unglück ab – nichts. Es gibt zwar Webseiten, die sich speziell mit der B-17 und detailliert mit ihren Abschüssen und Unglücken befasst. Aber die Abstürze bei Leisnig gab es einfach nicht.

Auch eine diesbezügliche Anfrage an die US-Botschaft blieb ergebnislos.

Endlich stießen wir – mehr durch Zufall – auf einer amerikanischen Website auf eine kleine Notiz:

„1945-04-06. collision between 43-38801 and 43-39164 happened about 120 miles southwest of Frankfurt, near Lipsnig Germany.“

Das Datum stimmte, zwei Flugzeuge stürzten ab - und mit „*Lipsnig*“ konnte nur Leisnig gemeint sein. Diese Annahme erwies sich als richtig, wie wir später mehrfach bestätigt bekamen. Bei den Amerikanern hieß Leisnig eben „*Lipsnig*“.

Jetzt hatten wir zwei Flugzeugnummern und damit den Anfang einer erfolgreichen Spur. Nun, wo wir wussten, wonach wir suchen mussten, konnte Klaus Schumann seine guten Beziehungen zu Historikern in den USA nutzen, um den Faden weiter zu verfolgen.

Als nächste Quelle haben wir einfach das aktuelle Telefonbuch "angezapft", Hetzdorf rausgesucht und uns an Vornamen orientiert, die möglicherweise zu älteren Personen gehören könnten.

Auf gut Glück haben wir als erstes eine Frau Herta Kretzschmar angewählt. Beim Lotto würde man so etwas als Hauptgewinn bezeichnen. Schon am Telefon sprudelte diese freundliche Frau buchstäblich über, an dem, was sie als junges Mädchen am 6. April 1945 selbst erlebt hatte. Damit hatten wir den Anfang eines wahrhaftig langen Fadens in Händen.

Dieses „Klingelputzen am Telefon“ setzten wir auch in Naunhof, Altenhof und aus gutem Grund später auch in Leipzig fort und waren erstaunt, wie viele der älteren Bewohner sich noch erinnern konnten und spontan bereit waren, uns zu helfen. Viele der guten Helfer reichten uns einfach weiter oder wurden für uns selbst aktiv.

Wir sprachen auch einfach ältere Bürger in den Dörfern auf der Straße an und fast jeder konnte sich erinnern, wusste irgendwas, hatte zumindest was darüber gehört. Wir spürten, welch einschneidendes Erlebnis die Katastrophe vor 65 Jahren für die Einwohner gewesen sein muss.

Von Freunden erfuhren wir, wer irgendwann – im Betrieb, am Stammtisch - mal was über den Flugzeugabsturz erzählt hatte - wo wir noch nachfragen könnten. Das Telefon kam nicht zur Ruhe.

Und auch persönlich suchten wir viele Einwohner auf, die uns über eigene Erlebnisse berichten konnten - oder über die Erzählungen der Eltern.

Herr Eckehart Klotsche brachte uns zu Herrn Kurt Pönitz nach Naundorf, welcher uns zur Absturzstelle an der Einertbrücke führte und auch noch viele wertvolle Erinnerungen über niedergegangene Fallschirmspringer parat hatte. Doch dazu später.

Codename „Haddock“

Grafton-Underwood ist auch heute noch ein kleines beschauliches englisches Dörfchen, rundum durch Landwirtschaft geprägt und ca. 110 Km nordöstlich von London gelegen.

Beschaulich ist relativ, denn 1945 war noch Krieg und neben diesem Dorf befand sich ein Flugplatz auf dem die 384. Bombergruppe / heavy („schwer“ - d.V.) der US Air Force, die zur 8. USAAF (United States Army Air Forces d.V.) gehörte, stationiert war.

Einer der vielen amerikanischen Luftwaffenstützpunkte in Großbritannien während des Krieges.

Von hier wurden Kriegsziele in Polen, Belgien, Frankreich, Tschechoslowakei und natürlich Deutschland angefliegen. "Grafton-Underwood Airfield, Station 106" war die offizielle Bezeichnung.

Und hier waren nicht nur einfach Kriegsflugzeuge der Amerikaner stationiert, auf "Station 106" waren die damals größten und modernsten Fernbomber der Welt, die B-17 in der Version 17F und 17G, stationiert.

Nicht umsonst haben sie den Kriegsnamen "Flying Fortress" - fliegende Festung - bekommen und das sind sie im wahrsten Sinne des Wortes gewesen.

Schwerst bewaffnet und mit Panzerung versehen (s. Anhang), hatten sie den Ruf, selbst schwer beschädigt, immer noch flugfähig zu sein, um einen sicheren Landeplatz zu erreichen

Die deutsche Luftverteidigung hatte ihnen zu Kriegsende nicht mehr viel entgegenzusetzen.

Diese viermotorigen Maschinen von "Station 106", mit jeweils 8 bis 10 Mann Besatzung, trugen am Heckleitwerk ein weißes Dreieck mit einem schwarzen "P" (s. Foto). Darunter die Nummer der Maschine.



Boeing B-17G 'Flying Fortress'
USAF Museum Photo Archives

Foto: "Courtesy of Edwards AFB History Office"

Mancher Pilot gab „seiner“ Maschine auch noch einen persönlichen Namen – der dann am Bug aufgemalt wurde.¹³

Die Besatzungen und das Bodenpersonal wohnten in Wellblechbaracken unter einfachen Bedingungen. Der 6. April 1945 begann in Grafton-Underwood mit schlechtem Wetter. Es war neblig trüb, kaum gute Sicht, eigentlich schlechtes Flugwetter. Um 3:00 Uhr war wecken, danach das typisch amerikanische Frühstück mit Rührei, Schinken und Cornet Beef.

Anschließend Vorbereitung für den Einsatz. Jede Maschine wurde mit rund 10.500 Litern Flugkraftstoff betankt und die Bomben in die Schächte eingehängt sowie die bis zu 8 Bordgeschütze aufmunitioniert. Danach erfolgte das "Briefing", die Einweisung in den Flugauftrag.

Die gesamte Angriffsoperation hatte den Codenamen "Disney" erhalten. Das "Target" - also Bombenziel, wurde aus Gründen der Geheimhaltung nur den Piloten, Co-Piloten und den Navigatoren mitgeteilt. Der Rest der Besatzung erfuhr das Angriffsziel erst nach dem Start und nach Erreichen der Marschflughöhe.

Leipzig hatte den Codenamen " Haddock" (Schellfisch - d.V.) und das Target für den 6. April 1945 lautete "MY's" und stand für marshaling-yards (Verschiebebahnhöfe - d.V.). Gemeint waren die Rangierbahnhöfe in Wahren, Mockau und Engelsdorf. Die Nachschubwege der deutschen Wehrmacht sollten zerstört werden.

Vom Airfield Grafton-Underwood sind es ca. 950 Km Luftlinie bis Leipzig. Die Flughöhe konnte bis über 10.000 m betragen und die Flugreichweite der B17G - um diese Version handelte es sich - lag bei über 3.000 Km. Der Start muss so gegen 6.00 Uhr englischer Zeit erfolgt sein, da war es in Deutschland schon 7.00 Uhr.

Beim schnell aufeinanderfolgenden Start der vielen Maschinen kam es in Grafton-Underwood zu einem schweren Unfall:

Jules Levison, Funker der Jerry „Jerome Crew“:

*„Es war Mission # 27 (Großangriffe mit Flugzeugen wurden als „Mission“ bezeichnet – d.V.) nach Leipzig. Wir flogen unser eigenes Flugzeug, die 43-38673 und wir trugen achtzehn 250 lb „GPs („Allzweck-Bomben“ – d.V)) und zwei Brandbomben. Wir hatten ein grünes Licht aus dem Turm und rollten auf die Start- und Landebahn. Dann blitzten sie uns ein rotes Licht und Pilot Jerry Jerome musste auf die Bremse. Da waren wir wieder im Rollen und sahen plötzlich den ganzen Himmel erleuchtet mit einer Serie von Explosionen. Wir wussten, dass ein Flugzeug vor uns explodiert war, wussten aber nicht, wer es von der Mission war.
Wenn achtzehn 250-lb GPs und zwei Brandbomben explodieren, das ist wie das Ende der Welt. Es war stockdunkel, und im nächsten Augenblick alles hell orange“.*

So begann die „Mission“ mit einem schlechten Omen

Geflogen wurde auf einem Umweg über Frankreich und in einem Zick-Zack-Kurs, um die deutsche Luftabwehr zu täuschen.

Diese Taktik wurde auch beim Rückflug beibehalten. So ist es erklärbar, dass die Formation nach dem Bombenabwurf in Leipzig, nach Südost abdrehte und in dieser Richtung Leisnig überquerte.

Erste Sucherfolge

Während zwischenzeitlich unsere Anfragen und Nachforschungen, auf der Suche nach den Namen der beiden Besatzungen und möglichen Überlebenden der abgestürzten Flugzeuge, in den USA angelaufen waren, machten wir uns auf den Weg nach Hetzdorf und Naundorf.

Wir hatten uns bei Frau Kretzschmar in Hetzdorf angemeldet und waren sofort beeindruckt vom dem warmherzigen freundlichen Empfang dieser äußerst rüstigen und aufgeschlossenen Bauersfrau. Sie hatte damals, als fast elfjähriges Mädels, die Katastrophe in Hetzdorf miterlebt und sie freute sich, dass sich jemand dafür interessierte.

In Hetzdorf wusste natürlich inzwischen das ganze Dorf, dass da „Zweie kämen“, die Nachforschungen über das abgestürzte Flugzeug machten. Das hätte den Vorteil, dass wir heute wahrscheinlich auch alle zu Hause antreffen könnten, sagte Frau Kretzschmar

Sie wies uns auch an eine Stelle – ca. 300 m vom Hof - wo ein amerikanischer Flieger ohne Fallschirm aufgeschlagen war. Es muss sich – wie unsere Ermittlungen später ergaben – um den um den Funker Sgt. Michael Kustra gehandelt haben. Über sein tragisches Schicksal wird in einem späteren Kapitel noch berichtet werden.

Von Frau Kretzschmar erhielten wir sehr interessante Hinweise auf weitere heute noch lebende Zeitzeugen. Auch erzählte sie uns, dass bis vor einigen Jahren noch ein Stück einer Tragfläche in der Scheune aufbewahrt worden war. „Das sperrige Ding hat nur Platz weggenommen – irgendwann hat es dann der Enkel zum Schrotthandel gebracht“. – Schade.

Richtig spannend wurde es - als uns ihr Enkel Henri Hofmann, der auf dem gleichen Hof wohnt, in die Scheune führte und uns doch noch einige Teile jener Maschine zeigen konnte, welche über Hetzdorf explodiert war. Sogar den Reifen des Spornrades besitzt er noch.



Fotos: Horst Ries

"Das hat alles der Opa aufgehoben" sagte er uns nicht ohne Stolz. Außer dem Spornrad sahen wir noch eine Panzerplatte und mehrere Teile einer hydraulischen Mechanik. „Und das bleibt auch hier so liegen, wie es schon über ein halbes Jahrhundert gelegen hat“.

Ja, über ein halbes Jahrhundert ist es her...

Es entspann sich noch eine lockere Unterhaltung über die vergangene Zeit. "Gehen Sie mal dort drüben in das Gehöft von Bauer Erhard Pohle. Er kann ihnen noch mehr erzählen. Ich habe ihm schon gesagt, dass ich sie vorbeischicke".

Diesen Rat von Herta Kretzschmar nahmen wir sehr gern an und klingelten bei ihm.

Zuerst musterte er uns, über sein Hoftor blickend, recht misstrauisch, ließ uns aber dann doch ein. Als wir Herrn Pohle dann unser Anliegen vorgetragen hatten und sich gleich am Anfang herausstellte, dass der Vater von Horst Ries ("...ach, der Goldschmied aus Leisnig") und sein Vater früher wöchentlich zusammen auf dem Hof Skat klopten, hatten wir das Gefühl, einen alten Bekannten getroffen zu haben.

So entwickelte sich ein sehr langes und herzliches Gespräch und Herr Pohle packte uns mit hochinteressanten Informationen und eigenen Erlebnissen buchstäblich voll. Er zeigte uns auch ein großes Stück Blech von dem Flugzeug. Offensichtlich eine Panzerplatte: „Ich wollte mir davon vom Dorfschmied eine Abspernung machen lassen. Er konnte es aber weder sägen noch schneiden. Glühend abgewinkelt war es nach dem Erkalten wieder grade“.

Anschließend ging er mit uns zur Absturzstelle der anderen Maschine - zum Feld des Bauern Nollau oberhalb der Einertbrücke. Dort, wo Horst Ries vor 65 Jahren in das Flugzeug kletterte. Nachdenklich standen wir an diesem Schicksalsort. Wird da noch manches unterm Acker liegen?...

Herr Pohle schilderte uns sehr anschaulich, was er damals am 6. April 1945 als 15-jähriger Bursche erlebt hatte und er hatte ganz viele unerwartete Informationen für uns.

Bevor wir jedoch näher darauf eingehen, schalten wir sozusagen noch einmal auf die Geschehnisse um die 384. Bombergruppe zurück.

Flug in den Tod

Nachdem die ersten Ergebnisse unserer Anfragen aus den USA eingetroffen waren, begannen sich die Geschehnisse wie ein Puzzle, langsam zu einem Bild zu entwickeln. So gelangten wir auch an die Namen der beiden Besatzungen, der abgestürzten Maschinen vom Typ B-17G.

Beide Bomber hatten je 8 Mann Besatzung:

Pilot und Co-Pilot; einen Navigator, einen Funker, einen Bombenschützen, einen Bordingenieur, einen Kugelturmschütze und ganz hinten saß der "Tail-Gunner" - Spitzname „Tail-end Charlie“ – (auf deutsch ungefähr: „Heckschwein“).

In dieser äußerst engen und unbequemen Kanzel saß der Schütze vor einem Browning-M2-Zwillings-Maschinengewehr Kaliber .50 BMG (12,7 x 99 mm). Es war die gefährlichste Position im Flugzeug, da Bomberformationen durch Jagdflugzeuge oft von hinten unten angegriffen wurden.

Die beiden uns interessierenden Maschinen trugen die Registriernummern

- **43-39164**
und
- **43-38801**. Diese war dazu noch auf den Namen **Ruth** „getauft“ - am Bug aufgemalt. Der Pilot Leutnant David Hastings hatte den Vornamen seiner Frau dazu verwendet.

Beide Maschinen gehörten in dieser Bombergruppe zur 544. Squadron (zu deutsch Staffel – 1945 mit jeweils 12 Maschinen pro Staffel - d.V.).

Die Zahlenangaben der am 6. April in England aufgestiegenen Maschinen für den Angriff auf Leipzig schwanken zwischen 600 (Chronik Grimmer) und 300 (verschiedenen Angaben im Internet). In den originalen amerikanischen Dokumenten sind insgesamt 632 Maschinen verzeichnet. Davon flogen 324 auf "Haddock" Leipzig und 308 auf Staßfurt, Halle und Gera.

Nach dem Start in Grafton-Underwood am 6. April 1945, wurde auf die erforderliche Marschflughöhe aufgestiegen und oberhalb der Wolkendecke erfolgte das Sammeln mit den Maschinen anderer Verbände, u.a. der 100. Bombergruppe, zu einem großen Bomberverband.

Über dem Raum Leipzig erwartete diesen Fliegerpulk heftiges Flakfeuer, ohne dass jedoch eine einzige Maschine getroffen wurde.

Das Unglück kam in ganz anderer Form!

Nach dem Abwurf der Bomben über dem Verschiebebahnhof Engelsdorf, schwenkte der Verband östlich hinter Leipzig nach Süden für den Rückflug nach England.

Am geografischen Koordinatenpunkt 5115 Grad Nord / 1250 Grad Ost - das ist ca. 3,5 Km südöstlich von Nerchau - stießen die beiden vorgenannten Maschinen in einer Höhe von etwa 29.000 Fuß - das sind ca. 8.800 m - gegen 11.15 Uhr deutscher Zeit, zusammen und stürzten ab.

Die Maschine 43-39164 explodierte schon in großer Höhe kurz nach dem Zusammenprall in der Luft und die Wrackteile prasselten weit verstreut auf Hetzdorf, Naundorf und Umgebung.

Wie durch ein Wunder wurde von den Einwohnern niemand verletzt.

Das andere Flugzeug, die **43-38801**, - Nickname „Ruth“ - ging in steile Abwärtskurven und schlug in Naundorfer Gemarkung auf dem Feld des Bauern Nollau oberhalb der Leisniger Einertbrücke auf.



Grimmer schreibt darüber:

„Das eine flog sehr tief über die Eintracht-Siedlung und landete am Berghang rechts der Mulde unweit der Einertbrücke.“

Foto: Horst Ries Die Absturzstelle oberhalb der Einertbrücke heute – im Hintergrund Leisnig

Das hätte ein „schwarzer Freitag“ für unsere Heimatstadt werden können. Leisnig entging damals nur knapp einer Katastrophe. Denn rechnerisch hatte jede der beiden Maschinen noch ca. 5.500 Liter

Flugkraftstoff für den Rückflug in den Tanks der Tragflächen. Wäre diese Maschine auf die Stadt Leisnig abgestürzt, es wäre mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer riesigen Explosion mit verheerenden Folgen gekommen.

Offensichtlich hatte Pilot Hastings noch eine Notlandung auf freiem Feld versuchen wollen, er kam aber nicht mehr über den Hügel. Der Aufprall kostete allen Insassen das Leben. Darüber später mehr.

Weitere Nachforschungen

Betreffs der Daten der beiden Flugzeuge und deren Besatzungen hatten wir uns Zugang übers Internet zu den „**SORTIE REPORTS**“ verschafft (Ausfall-Protokolle über nicht zurückgekehrte Maschinen). Auch erhielten wir die **REPORTS** aus den USA zusätzlich noch schriftlich.

Die Grundpfeiler unserer Ermittlungen standen nun. Wir hatten die Flugzeuge identifizieren können und die Namen der Besatzung.

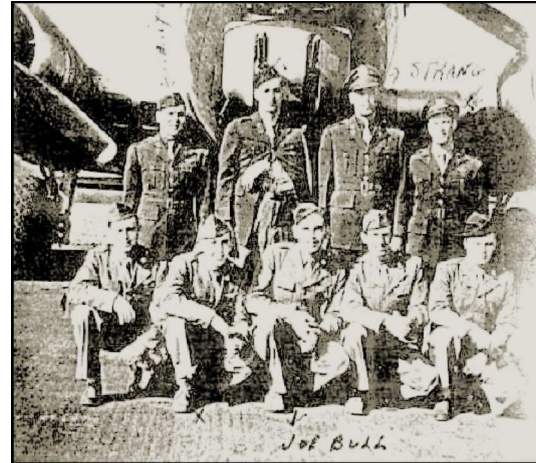
Wir fanden z.B. sogar die Friedhöfe samt den Grabnummern für fast jedes der getöteten Besatzungsmitglieder. Aber wohlgemerkt, der endgültigen Beisetzung. Denn zuerst wurden die Getöteten in Tragnitz und Altenhof begraben. Und hier gestaltete sich die Datensuche wesentlich schwieriger.

B-17G Bomber 43-39164 – welcher über Hetzdorf explodierte und mit Wrackteilen überschüttete

SORTIE REPORT			
MISSION			
DATE	8 th AF MISSION #	384 TH BG MISSION #	TARGET
1945-04-06	930	305	LEIPZIG, GERMANY
SORTIE			
NUMBER *	STATUS		
10964	FAILED TO RETURN		
COMMENTS	COLLIDED W 8801 AFTER TARGET AT 1018 HRS; A/C PEELED OFF TO RIGHT; #3 ENGINE FELL OFF AND #4 WAS ON FIRE; A/C WENT INTO A FLAT SPIN AND FELL APART; NO CHUTES OBSERVED; CR LEIPZIG; 5KIA 3POW; MACR 13850;		
* SORTIE NUMBER REFERS TO DATABASE LOCATION, NOT A HISTORICAL IDENTIFICATION.			
AIRCRAFT			
SERIAL NUMBER	NAME	SQ CODE	TYPE
43-39164	NOT KNOWN	SU*F	B-17G
CREW			
POSITION	CREWMEMBER	UNIT	STATUS
PILOT	GRAY, FRED P	544	KIA
COPILOT	STRONG, WALTER D	544	POW
NAVIGATOR	MARRION, DAVID F	544	POW
TOGGLIER	POULSEN, LEONARD IRVIN	544	KIA
ENGINEER/TOP TURRET	MCCULLOUGH, JOHN R	544	KIA
RADIO OPERATOR	KUSTRA, MICHAEL	544	KIA
BALL TURRET	DONINI, JOSEPH	544	KIA
TAIL GUNNER	BALL, JOE W	544	POW
RELATED DOCUMENTS			
TYPE	IDENTIFICATION		
MACR	13850		

Report provided by 384thBombGroup.com
 SortieEngine.php Rev. 1.1, 19 September 2009
 SortieReport.php Rev. 2.0, 14 March 2009

Sogar ein Foto konnten wir dank unserer Freunde in den USA auftreiben:



Crew der 43-39164 (von den 9 abgebildeten, kamen nur 8 zum Einsatz) – Drei konnten sich mit dem Fallschirm retten

Im SORTIE REPORT sind Fehler: Der Copilot heißt Walter D Strang und nicht *Strong*. Und der Tail Gunner Joe W Bull und nicht *Ball*.

B-17G-Bomber 43-38801, Nickname „Ruth“ – welcher an der Einertbrücke niederging

SORTIE REPORT			
MISSION			
DATE	8 th AF MISSION #	384 TH BG MISSION #	TARGET
1945-04-06	930	305	LEIPZIG, GERMANY
SORTIE			
NUMBER *	STATUS		
10959	FAILED TO RETURN		
COMMENTS	COLLIDED W 9164 AFTER TARGET AT 1018 HRS; A/C HAD TAIL DESTROYED AND A HOLE IN THE TRAILING EDGE OF THE RT WING; HE HELD CONTROL FOR A MINUTE, THEN WENT INTO A STEEP DIVE; NO CHUTES WERE OBSERVED; CR LEIPZIG; 7KIA 1POW (TG); MACR 13851		
* SORTIE NUMBER REFERS TO DATABASE LOCATION, NOT A HISTORICAL IDENTIFICATION.			
AIRCRAFT			
SERIAL NUMBER	NAME	SQ CODE	TYPE
43-38801	RUTH	SU*M	B-17G
CREW			
POSITION	CREWMEMBER	UNIT	STATUS
PILOT	HASTINGS, DAVID SHOVE	544	KIA
COPILOT	MARTINO, DOMINICK T	544	KIA
NAVIGATOR	JOHNSON, THORSTON J	544	KIA
BOMBARDIER	CRAWFORD, RAYMOND H	544	KIA
ENGINEER/TOP TURRET	GATTO, STEPHEN L	544	KIA
RADIO OPERATOR	WEEKS, THOMAS C	544	KIA
BALL TURRET	MAY, FRANK D	544	KIA
TAIL GUNNER	BONACKER, MARLYN R	544	POW
RELATED DOCUMENTS			
TYPE	IDENTIFICATION		
MACR	13851		

Report provided by 384thBombGroup.com
 SortieEngine.php Rev. 1.1, 19 September 2009
 SortieReport.php Rev. 2.0, 14 March 2009

Auch hierzu konnten wir über Freunde in den USA ein Foto finden:



Crew der 43-38801 (von den neun abgebildeten, kamen nur acht zum Einsatz) - Bonacker überlebte als Einziger

Natürlich wollten wir weiter versuchen herauszufinden, was die Einwohner Hetzdorf's und Naundorf's uns für Einzelheiten zu diesen beiden Abstürzen erzählen könnten.



"Dort, neben der Esse, hat er festgehangen" - Foto: Ries

Bleiben wir zuerst noch bei Herrn Pohle und seinem beeindruckenden Bericht:

"Wir arbeiteten gerade in der Hofscheune als es draußen auf dem Hof unseres Bauernhofes ein furchtbares Krachen gab. Wir rannten raus und sahen neben dem Wohnhaus ein großes Eisending liegen und Teile des Daches und des Giebels unseres Wohnhauses waren beschädigt. Während wir uns das noch besahen, hörten wir über uns ein Rauschen und plötzlich ein lautes Plumpsen auf das Dach des Wohnhauses.

Wir waren natürlich über beide Ereignisse sehr erschrocken, denn schließlich war ja Krieg, da wusste man ja nie...

Schnell erkannten wir, dass auf dem Dach ein großer weißer Fallschirm lag und ein Mensch daran hing. Unser Nachbar, der das auch bemerkt hatte, kam mit seinem Jagdgewehr angerannt und versuchte es zu laden. Er war aber so aufgeregt, dass er gar nicht die Patronen in den Lauf bekam.

Meine Mutter drückte dem Nachbarn das Gewehr weg und verbot ihm mit lauter Stimme, damit herumzufuchteln. Ebenso resolut rügte sie einige mit Mistgabeln bewaffnete herbeilaufende Männer.

Mein Vater holte dann eine Leiter und wir ließen den Fallschirmspringer herabsteigen. Dieser versuchte uns verständlich zu machen, dass er Amerikaner sei. Dann ging meine Mutter mit ihm in unser Haus, wo er sich hinlegen musste. Sie gab ihm auch zu trinken und zu essen und kümmerte sich um seine Schmerzen. Man merkte, dass er innerlich irgendwie verletzt war.

Da ich nicht mit in die Stube durfte, weiß ich natürlich nicht, welche Verletzungen er hatte und was er meiner Mutter erklärte.

Ich sah mir unterdessen die Teile an, die auf dem Hof lagen. Ich bin sicher, mich erinnern zu können, dass es Teile einer Kanzel waren, aus der Blut heraus sickerte. Ob da Tote drin waren, habe ich nicht gesehen.

Na ja, ich war ja erst 15 Jahre alt und ziemlich aufgeregt. Neben unserem Wohnhausgiebel lag dann auch noch ein großer Flugzeugmotor. So etwas technisch Tolles hatte ich noch nie gesehen".

Soweit Herr Pohle mit seinem anschaulichen Bericht, der sich genau in unsere Erkenntnisse aus den USA einfügte. Dort fanden wir auch den Namen dieses Fallschirmspringers. Es handelte es sich um den Co-Piloten der **49-39164, Leutnant Walter D. Strang** aus New York.

Strang war aus jener Maschine noch herausgekommen, welche in großer Höhe explodierte und auseinander fiel.

Und wir fanden in den USA-Dokumenten noch eine menschlich sehr bewegende Niederschrift von ihm über seine Rettung auf dem Bauernhof Pohle.

Leutnant Strang war nach dem Krieg, wie alle Überlebenden der beiden Abstürze, zu seinen Erlebnissen von der US Air Force ausführlich befragt worden.

In diesem Zusammenhang hat er einen handschriftlichen Brief hinterlassen, in welchem er sich für die Hilfe durch diese Bäuerin bedankte, die ihn vor dem Erschießen bewahrte.

Der Brief ist im Anhang im Original abgebildet - hier die Übersetzung:

Falls die Frau, die mir das Leben gerettet hatte, indem dass sie sich bei den aufgeregten Bauern quer stellte, verhört wird, möchte ich ihren Namen und ihre Wohnanschrift mitgeteilt bekommen.

Auf eigenes Lebensrisiko schob sie die Waffen zur Seite, die auf mich gerichtet waren und half mir mit in ihr Haus zu kommen. Sie gab mir zu essen, und behandelte meine Wunden und dafür bin ich ihr ewig dankbar. Falls möglich, wäre ihr Name und Ihre Wohnanschrift mir als persönliche Erinnerung sehr wertvoll.

Danke ergebenst und Hochachtungsvoll

Ltn. Walter Strang (Res.)



Privatfoto der Familie Strang

Dieser Brief erreichte natürlich nie seine vorbestimmte Empfängerin

Nun, nach über 65 Jahren, konnten wir aber eine Kopie des Briefes an Herrn Pohle übergeben.

Er war sehr gerührt, nach so vielen Jahren Post zu erhalten - die eigentlich an seine Mutter gerichtet war.



"Der Brief" - Foto: Horst Ries

Durch die nach dem Krieg eingetretenen politischen Veränderungen, blieb es Walter D. Strang leider verwehrt, sich bei Frau Pohle selbst zu bedanken oder ihren Sohn kennen zu lernen. Walter Strang ist in den USA bereits verstorben.

Sensation in Leisnig

Dass eine der beiden „Fliegenden Festungen“ bei der Einertbrücke aufgeschlagen war, ist bereits beschrieben. Horst Ries selbst kann sich noch sehr gut erinnern:

"Ich war damals nicht mal 6 Jahre alt und mit meinen beiden älteren Cousins bei dem abgestürzten Flugzeug oberhalb der Einertbrücke. Wachposten sicherten das Gelände. Ich kletterte aber heimlich hinten in das zerstörte Flugzeug. Überall war Blut. Als interessantes Andenken brach ich mir ein kleines Anzeiginstrument aus dem Cockpit".

Hunderte Leisniger wanderten damals über die Einertbrücke, den Döbelner Berg in Fischendorf oder über den Riedelsteig zur Absturzstelle.

Herr Dieter Wittwer, der damals in Fischendorf wohnte, berichtete uns folgendes:

"Am bewussten Tag war Fliegeralarm. Jedenfalls war aus diesem Grund schnellstens der nächste Luftschutzkeller aufzusuchen. Mein Weg, von der Tragnitzer Schule - vorbei an Fa. Bernhardt Richtung Fischendorfer Brücke - endete jedoch plötzlich vor der Ecke von Rügers Lebensmittel-handlung. Am voran liegendem Haus schnappte mich ein Gendarm und fauchte mich an: "warum bist du noch nicht im Keller ?" und zog mich durch den Hauseingang in den Keller. Ich kannte ihn vom Ansehen, eine große, respektable Person.

Nach einiger Zeit im Keller gab es einen großen Bums mit einer starken Erschütterung, sie war also in Tragnitz zu spüren. Erst wurde vermutet, dass eine Bombe gefallen sei. Später aber stand schon fest, dass wohl ein Flugzeug (welches natürlich abgeschossen sein musste) herunter gefallen ist. Mit der Entwarnung hatte ich schnell den Weg zu unserer Wohnung erreicht.

Also Schulranzen weg - denn es war bekannt geworden, dass in der Nähe von Naundorf der Flieger liegen soll. Das waren entlang der Landstraße ja nur 2 - 3 km zu laufen, was ich auch unternahm.

Nahe des Gasthofes Naundorf - Richtung Hetzdorf war die Straße schon abgesperrt. Verschiedene Gegenstände und auch Lebensmittel waren auf den umliegenden Feldern und Gräben zu sehen, es wurde aber verboten, etwas aufzuheben oder anzufassen - weil es ja vergiftet sein sollte.

Das Interessanteste war, dass an einer zur Straße quer stehenden Scheune ein Fallschirm sich am Dach verfangen hatte und daran ein menschlicher Körper zu erkennen war. Lebend oder nicht, ich weiß es nicht.“

Soweit der eindrucksvolle Augenzeugenbericht von Herrn Dieter Wittwer.

Auch vor der Post in Leisnig auf der Bergstraße, standen die Menschen dicht bei dicht um zur Absturzstelle Richtung Einertbrücke hinüberzublicken. Zu sehen war allerdings nicht viel. Natürlich brodelten auch die Gerüchte. "Abgeschossen" war die überwiegende Meinung. Auch von "Hitlers Wunderwaffe" wurde gefaselt, die die feindlichen Flugzeuge auch aus 10.000 m Höhe herunterholen konnte.

An dieser Stelle stellt sich natürlich die Frage, wie es tatsächlich zu den beiden Abstürzen kam.

Um diese Frage zu beantworten, bemühte nun Klaus Schumann seine hilfsbereiten Kontakte nach den USA – und Horst Ries recherchierte im Internet. Beide ohne konkretes Ergebnis - Ursache unbekannt. Vorerst

Der Schlag

Wir hatten herausgefunden, dass sich von der Maschine, die an der Einertbrücke strandete, der **43-38801**, einer vor dem Aufschlag mit dem Fallschirm retten konnte, und dieser sollte angeblich noch irgendwo in den USA leben.

Es handelt sich dabei um Sergeant Marlyn Bonacker. Doch wie sollten wir ihn in dem riesigen Land ausfindig machen? In Deutschland half uns immer die Telefon-CD weiter. Gibt es auch so was in den USA – mit den vielen Telefongesellschaften?

Dank des amerikanischen Historikers Mr. Dirk Burgdorf in Washington, der sich für uns als sehr hilfsbereiter und unermüdlicher Helfer erwiesen hat, konnten wir ihn tatsächlich in Florida im hohen Alter von 86 Jahren finden. Und noch „top-fit wie ein Turnschuh“, wie wir erleben durften. Ohne Mr. Burgdorf wären wir nie zu solchen außerordentlichen Ergebnissen gekommen und Marlyn Bonacker wäre für uns unauffindbar geblieben.

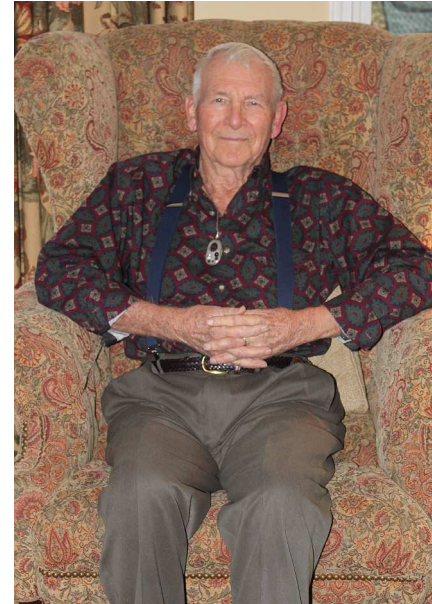
Mr. Burgdorf hat Marlyn Bonacker mehrfach für uns am Telefon befragt und ihn auch persönlich in der Nähe von Washington getroffen und interviewt. Aus einem Video wissen wir, wie lebendig und gestenreich Marlyn Bonacker erzählt - das ist ein Genuss, auch wenn man nicht alles versteht. Aber zum Glück hat uns Mr. Burgdorf das Interview übersetzt zukommen lassen. Wir haben uns zwar mit Erfolg durch viele englische Dokumente durchgehangelte – aber eine ganze Stunde Englisch-Interview wäre für uns doch etwas problematisch geworden.

Dank Marlyn Bonacker wissen wir in vielen Einzelheiten, wie sich alles zugetragen hatte. Ausführlich und anschaulich berichtete Marlyn Bonacker uns bis ins Detail seine Kriegserlebnisse – er war damals 21 Jahre alt. Auszugsweise und ergänzend wollen wir daraus zitieren:

"Es war ein heller, wolkenloser Tag als wir über Leipzig waren. Unsere Flugposition in der Formation nannte man "Sarg-Ecke", also die, die ganz links hinten war, und daher beim Feindfliegerangriff am gefährlichsten.

Als wir nach dem Bombenabwurf nach rechts abdrehten, um zurück zu fliegen, merkte ich, dass wir mit dem Rest der Gruppe nicht Tempo hielten. In dem Moment spürte ich einen Stoß und hörte, wie einer über die Sprechanlage plötzlich schrie. Ich rief über die Anlage, um zu fragen, was los sei, erhielt aber keine Antwort. Also schloss ich meine Maske an einer tragbaren Sauerstoffflasche an und kroch nach vorne, um zu sehen, ob jemand verletzt wurde. Ich kam soweit, dass ich den Radoraum und die Kanzel blicken konnte, alles sah normal aus. Also ging ich zurück, und schloss mich wieder an die feste Sauerstoffleitung an.

Die Außentemperatur bei ca. 8200 m Flughöhe war minus 43 Grad Celsius (umgerechnet). Ich merkte dann, wie ich begann ohnmächtig zu werden, und ich wusste sofort, jetzt erwischt es mich. Ich wünschte in dem Moment, ich hätte meiner Mutter am vorigen Abend noch mal geschrieben.



Ich habe eine bruchstückhafte Erinnerung, dass Dinge um mich herum auseinanderflogen, wie in Zeitlupe, und dann spürte ich nichts mehr. Ich weiß auch nicht wie ich aus dem Flugzeug kam. Ich kam erst wieder bei etwa 2.200 m zu mir und zog die Fallschirmschnur. Es fielen silberne Wrackteile um mich herum. Dann sah ich, wie das Heckteil der B-17 an mir vorbeifiel, es flatterte wie ein Baumblatt.

Ich machte "Inventur" und stellte fest, dass mein Helm, Sauerstoffmaske, meine Handschuhe, rechter Schafspelzfutterstiefel samt elektrischer Pantoffel, alle fehlten. Das Innenfutter meiner Wolljacke war auf dem rechten Arm, und der Reißverschluss am rechten Bein meiner Hose war von der Leiste bis zum Fuß aufgerissen. Ich bemerkte auch Blut auf der linken Hand und auf der Brustgegend, spürte jedoch keine Schmerzen. Es war alles sehr still.

Jetzt konnte ich inzwischen auch feststellen, wo ich etwa landen würde. Also fing ich an, mir zu überlegen, was ich zu machen habe.

Es war auf dem Lande unweit eines Wohnorts, und ohne jegliche Deckungsmöglichkeit. Als ich immer tiefer kam, stellte ich fest, dass es sich um eine Landfläche um einen Bauernhof handelte, und ich würde den Boden etwa 100 Meter entfernt von drei Männern und zwei Frauen erreichen, welche auf einem Feld arbeiteten.

Ein jüngerer Mann aus der Gruppe lief zum Bauernhaus, und ich wusste sofort, worum es bei ihm ging. Ich fing auch gleich an, mich von meinen Waffen zu trennen, d.h., eine 45 Kaliber-Pistole und ein Messer. Und dann traf ich auf den Boden - nicht einmal ein halben Meter von einem Misthaufen entfernt. Ich versteckte die Waffen sofort unter dem Misthaufen, hatte ich doch keinerlei Absicht, jemanden zu erschießen.

Der Mann der ins Haus gelaufen war, kam auf mich zugelaufen, mit einem wunderschönen Jagdgewehr über der Schulter, richtete es aber nicht auf mich. Die Anderen kamen auch und sahen, dass ich blutete und boten Hilfe an. Sie nahmen mich mit zum Bauernhof und übergaben mich an zwei alte Männer in Uniform (vermutlich Volkssturm – d.V.), die mich die Straße entlang gut drei Kilometer aus dem Ort heraus marschieren ließen.

Wir waren etwa eine halbe Stunde unterwegs, da traf ein Offizier zu uns und gab zu verstehen, dass ein Bomber hinter einem Hügel abgestürzt war, er würde es mir aber nicht erlauben, dorthin zu gehen. Er führte mich etwas weiter und zeigte mir das Rumpfteil, das ich vorher an mir vorbeiflattern gesehen hatte. Es fehlte bei diesem das Höhenruder sowie der vertikale Stabilisator."

Soweit der erste Teil der lebendigen Schilderung des Tail Gunners Marlyn Bonacker.

Zwei „Fliegende Festungen“ waren in großer Höhe zusammengestoßen. Was war aber die Ursache für diese Kollision, die Bonacker aus seinem Flugzeug schleuderte und in dessen Folge beide Maschinen abstürzten?

Marlyn Bonacker erfuhr über die ganzen unglücklichen Zusammenhänge erst in der nachfolgenden Gefangenschaft in Hartmannsdorf von Lt. Strang, dem Co-Piloten der anderen Maschine.

Weder in den "confidentials" (den vertraulichen Befragungen – d.V.) der Überlebenden durch die Air Force noch in anderen US Dokumenten, die wir durchforsteten, ist ein Hinweis darauf zu finden. Alle müssen geschwiegen haben.

Wir können nun jedoch dieses Geheimnis lüften und der Wahrheit zumindest ziemlich nahe kommen. In einem späteren Teil des Berichts werden wir das ausführlich darlegen.

POW - Kriegsgefangener

Vier Besatzungsmitglieder beider Flugzeuge konnten sich mit dem Fallschirm retten - so die Dokumente aus den USA. Als Prisoner of War - also Kriegsgefangener, oder eben auf gut amerikanisch als POW, kamen sie in deutsche Kriegsgefangenschaft. Dass auch dieser Weg recht lang sein konnte, zeigen die authentischen Schilderungen von Marlyn Bonacker. Nur mit seiner Hilfe war es uns möglich, diesen Weg – vom Absprung mit dem Fallschirm bis in die Gefangenschaft - annähernd nachzuvollziehen.

Leider konnten wir nicht alle Details ermitteln. So ist es uns nicht gelungen, für jeden Fallschirmspringer seinen Landeort eindeutig und genau zu lokalisieren. Die einzige Ausnahme ist natürlich, wie bereits geschildert, Co-Pilot Lt. Strang.

Herr Kurt Pönitz aus Naundorf schilderte uns, dass auf dem Feld hinter dem Wohnhaus seiner Eltern ein Fallschirmspringer niederging, der offensichtlich hart aufgeschlagen war und sich verletzt hatte, denn er war bewusstlos.

Dabei handelt es sich mit Sicherheit um den Tail Gunner Joe W Bull, der sich bei der Landung drei Rippen brach. Joe Bull wörtlich: „Ich kam herunter wie ein Sack Steine“.

Der Vater und noch andere Helfer transportierten ihn auf einem Tafelwagen ab, da er nicht laufen konnte. In Naundorf wurde er auf einen mit Heu beladenen Pferdewagen gelegt.

Dort kam dann noch der Navigator David F Merriam hinzu.

Merriam war zwischen Naunhof und Altenhof herunter gekommen. Bonacker berichtet, was er ihm erzählte:

„Als er nach unten schwebte und landete, war da ein junger Mann, der ihn immer wieder mit einer Kleinkaliberwaffe beschoss, er vermutete, so wie eine Kaliber .22. Merriam duckte sich und rannte, duckte und rannte, um den Kugeln auszuweichen. Endlich tauchte der Volkssturm auf, nahm dem Jungen sein „Spielzeug“ weg und nahmen ihn ordentlich gefangen.“

Unser amerikanischer Freund und Übersetzer bemerkte dazu: „Ein jedes braves, begeistertes HJ-Mitglied damals hätte vermutlich genauso gehandelt, das wäre eine einmalige Chance für ihn gewesen, den Feind direkt zu bekämpfen, der sein Land bis zu dem Zeitpunkt so sehr zerstört hatte“.

Zu diesem Vorfall gibt es auch noch eine andere Version. Herr Kurt Pönitz aus Naundorf berichtete uns, dass er folgendes von Herrn Hermann Ludwig aus Altenhof mitgeteilt bekam: Ein Volkssturmmann bedrohte den Springer mit der Waffe und wollte ihn offensichtlich erschießen. Aber der HJ-Führer von Leisnig, Eberhard Schlorke, der in Altenhof wohnte, kam herbeigelaufen und hielt seinerseits den Volkssturmmann mit einem Kleinkalibergewehr in Schach und verhinderte so, dass dieser sein Vorhaben ausführen konnte. Zwischenzeitlich machte sich der Springer von seinem Fallschirm los und rannte in Richtung Wald. „Die haben ihn nicht eingefangen und er entkam“ was später mit ihm geschah konnte Herr Pönitz nicht in Erfahrung bringen.

Eine ähnliche Version wurde uns vorher auch schon von Herrn Schlorke selbst erzählt, den wir noch kurz vor seinem Ableben im Oktober 2010 interviewen konnten.

Welche der beiden Versionen nun den wirklichen Realitäten entspricht, wird sich nicht mehr klären lassen.

Marlyn Bonacker's Landeplatz konnten wir leider nicht ermitteln. Es muss im Umkreis von etwa 3 km um Naundorf sein. Wir konnten es, trotz seiner detailreichen Schilderung, nicht herausfinden.

Der Leser stelle sich einmal vor, wenn er in einem fremden Land an in einer unbekanntem Gegend mit dem Fallschirm landen würde und dann 65 Jahre später ganz genau erklären soll, wo das war. Und das im hohen Alter von 86 Jahren.

Deshalb zollen wir Mr. Bonacker alle Achtung für seine nachfolgende Beschreibung, die er nach seiner bereits beschriebenen Landung wie folgt fortsetzte:

"Wir gingen dann zu einem anderen Haus, wo ich einen pferdegezogenen Heuwagen sah, es saßen oben drauf zwei amerikanische Offiziere und ein Unteroffizier.“ (Es handelte sich hierbei um Lt. Strang, Lt. Merriam und Sgt. Bull – alle Drei aus der anderen Maschine, die über Hetzdorf explodiert war – d.V.).

„Wir nickten uns gegenseitig zu, sagten aber nichts. Es liefen auch sechs bewaffnete deutsche Soldaten hinter dem Wagen, sowie ein deutscher Offizier, der das Sagen hatte. Der Offizier befahl mir, ich sollte mich auf eine Treppe vor dem Haus hinsetzen.

Mir fiel auf, dass es kein Bauernhaus war und es führten auch einige Stufen nach oben. Dann befahl er mir, mich vor dieses Haus zu stellen, ihm den Rücken zuzudrehen und meine Hände zu heben. Ich schaute ängstlich nach Kugelspuren an der Wand. aber er filzte mich lediglich.

Dann kam einer in schwarzer Uniform mit einem Motorrad angefahren. Ich dachte, dass das ein SS-Mann war. Er stritt sich mit dem Offizier. Scheinbar wollte er die Übergabe der Gefangenen erreichen. Das lehnte der Offizier aber ab. Der SS-Kerl war richtig sauer und wollte in Eile mit dem Motorrad wegfahren. Dabei kippte es ihm fast um und die Drei auf dem Pferdewagen lachten.

Der Heuwagen fuhr bei uns vorbei, ich wollte ebenfalls oben aufsteigen, aber mir wurde befohlen, dicht hinter dem Wagen zu gehen. Ich trug auf dem einen Fuß lediglich einen ‚Fliegerpantoffel‘, auf dem anderen einen mit Schafspelzfutter versehenen Schuh. Da ich direkt hinter dem Wagen gehen musste, konnte ich gar nicht sehen, was die Pferde vorne machten. Erst im letzten Moment also konnte ich sehen, als Pferdekot auf einmal unter den Wagen auftauchte, und ich musste hin und her hüpfen, um nicht hinein zu treten, die Soldaten haben sich sehr darüber lustig gemacht.

Es wurde dann auch eine Brücke über einen Fluss überquert. Ich konnte die Umgebung nicht gut erkennen, weil ich dicht hinter dem Wagen laufen musste und keine Sicht hatte. Etwa bei der Flussbrücke kam ein Mann und sprach mich in fließendem Englisch an. Ich schätze heute, dass er vielleicht 25 Jahre alt gewesen sein könnte. Er erzählte mir, dass er Amerikaner sei und aus Deutschland stamme und hier auf Urlaub war. Wegen des Krieges durfte er aber Deutschland nicht mehr verlassen. Es wurde ihm dann verboten, weiter mit mir zu sprechen und er ging weg. Seinem Akzent nach könnte er aus Chicago gewesen sein.

Als ich durch den Ort geführt wurde, haben die Einwohner auf der Straße mich mit Stöcken und Steinen beworfen.“ (Marlyn lacht ein bisschen als er weiter erzählt) „Wie konnte ich das denen übel nehmen? Ich hatte mit meiner Besatzung gerade versucht, diese Leute zu bombardieren!

Als wir dann an dem Gefängnis ankamen, war es noch hell. Der Weg zum Gefängnis hatte etwa 2 Stunden gedauert. Es war ein Ortsgefängnis.

Am Abend erschienen dort zwei deutsche Offiziere von höherem Dienstgrad und nahmen mir eine meiner Erkennungsmarken ab. (amerikanische Soldaten trugen, im Gegensatz zu deutschen Wehrmichtsangehörigen, zwei Kennmarken – d.V.). Mit gutem Englisch sagte der Eine mir, was für einen guten deutschen Namen ich hätte. Er hat diesen sogar richtig ausgesprochen.

Obwohl wir einzeln in getrennten Zellen waren, konnte ich mit den anderen Kameraden sprechen. Ich konnte durch diese herausfinden, was alles nach dem Bombenwurf passiert war. Diese Männer stammten aus der gleichen Bomber-Formation.

Nach einiger Zeit in dem Ortsgefängnis - ca. 1 bis 2 Tage - wurden wir zu anderen Stellen hingebacht. Zuerst zu einer Turnhalle danach zu einem Zug und endlich zu einem deutschen Fliegerhorst“ (möglicherweise war dies der Fliegerhorst Oschatz, s. Seite 45 – d.V.).

„Dort wurde ich von einem deutschen Major verhört. Er war sehr ruhig, schrie mich nie an, aber man merkte, bei ihm war es eine ernste Sache. Es war uns natürlich eingeschärft worden, lediglich Name, Dienstgrad, und Erkennungsmarkennummer mitzuteilen. Ohne mir mit Erschießung direkt zu drohen, gab er trotzdem absolut klar zu verstehen, dass mir nichts Gutes passieren würde, wenn ich ihm keine näheren Infos anbieten würde. Man lässt in dem Moment alles durch den Kopf gehen - ob die mich morgen dann bei weiterem Schweigen meinerseits doch erschießen würden?

Zum Glück kam es nicht so.

Danach wurden wir in einem Zug in das Kriegsgefangenenlager "STALAG IVF" nach Hartmannsdorf bei Chemnitz. gebracht.“

Wir gehen anhand unserer Nachforschungen, den lokalen Gegebenheiten sowie dem geschilderten Zeitablauf davon aus, dass es sich bei dem o.g. Gefängnis um das damalige Stadtgefängnis auf der Burg Mildenstein in Leisnig gehandelt haben muss. Leider ist es und nicht gelungen diesbezügliche Akten dazu zu finden, obwohl dieses Gefängnis auch nach dem Krieg noch einige Jahre existierte.

Überhaupt fanden wir zu beiden Flugzeugabstürzen keinerlei schriftliche Unterlagen in deutschen Archiven, so dass anzunehmen ist, dass diese wegen dem Näherrücken der feindlichen Truppen und dem bevorstehenden Ende des Krieges, gar nicht mehr angefertigt oder dass sie vernichtet wurden.

KIA - Im Einsatz getötet

Wie vorstehend bereits geschildert, haben sich von beiden Flugzeugbesatzungen von je 8 „Air Men“, insgesamt nur 4 mit dem Fallschirm retten können.

Drei aus der Maschine **43-39164**, die über Hetzdorf zerplatzte und einer aus der Maschine **43-38801** die anschließend an der Einertbrücke aufschlug. Die anderen Zwölf fanden beim Absturz den Tod.

Im deutschen Sprachgebrauch heißt das umschrieben „gefallen“. „KIA“ heißt es kurz und knapp in den amerikanischen Dokumenten - killed in action – im Einsatz getötet.

Ein besonders tragisches Schicksal ereilte dabei den „Radio Operator“ (Funker) Sergeant Michael Kustra. Dazu jedoch später in unserem Bericht.

Wir konnten bei unseren Nachforschungen nicht von allen der ums Leben gekommene Flieger ermitteln, wo sie aufgefunden wurden. Zeitzeugen, die direkt an der Bergung beteiligt waren, gibt es nicht mehr. Unsere heutigen Zeitzeugen waren damals noch Kinder oder Jugendliche und die waren natürlich von solchen Bergungen ausgeschlossen.

Fest steht aber, dass die Toten auf den Friedhöfen Altenhof und Tragnitz bestattet wurden. Das richtete sich nach dem Auffinde- bzw. Sterbeort, da damals die Grenze zwischen den beiden Kirchengemeinden mit dazugehörigen Friedhöfen, entlang der Straße nach Döbeln verlief. Die Hetzdorfer Flur gehörte demnach zu Tragnitz. und die Flur jenseits der Straße zu Altenhof.

Es wurden vier der getöteten Besatzungsmitglieder in Tragnitz und acht in Altenhof bestattet.

Interessant sind die Einzelheiten, die wir zu den vier Bestatteten auf dem Friedhof Tragnitz herausfanden.

Herrn Pfarrer i.R., Johannes Magirius aus Böhlen verdanken wir, dass wir aus den kirchlichen Unterlagen nun endlich erfahren konnten, welche der toten Flieger in Tragnitz bestattet sind.

Die Eintragung im Kirchenbuch ist von 1947.

Anlass war die Exhumierung der Gefallenen durch US-Militär. Die Beisetzung war


ohne Särge erfolgt. Die Getöteten waren lediglich mit ihrer Fliegeruniform bekleidet.

Versehen mit diesem Wissen, wandten wir uns an die zuständigen amerikanischen Stellen und den Historiker Dr. Craig Luther in den USA.

*Namen der auf dem Friedhof in Tragnitz beigesetzten 4
Besatzungsmitglieder des am 6.4.1945 auf Heßdorfer Flur abge-
stürzten Focke-Wulf:*

I Fred. P. Gray, Erk.-Marke Nr. 0822695 T43-43 A
II Leonhard Poulsen, " 37533708 T43-43 A
(oder 44A?)
III Johan R. Bullough keine Erk.-Marke (alle Nr. 39 022 864)
IV Michael Kuster, Erk.-Marke Nr. 13 177 385 T43-44
I-IV am 1. Oktober 1947 von amerik. Soldaten wieder ausgegraben und
beigesetzt.

Begr.-Buch
1945/10^a - d



Ev.-luth. Pfarramt
(10b) Tragnitz ob. Leisnig 1.9.47
H. Wächter, Pfarrer

So erfuhren wir, dass am 1. Oktober 1947 bei Bürgermeister Wendt in Tragnitz und dem Pfarrer Wächter, ein Umbettungskommando der US Army, unter Leitung von Sgt. Alexander Altman, mit mehreren Militärfahrzeugen erschien und sich die Gräber zeigen ließ. Nach der äußeren Besichtigung und Anfertigung einer Lageskizze (s. Anhang), begannen sie sofort mit der Exhumierung.

Bei allen Bestatteten wurden auch die Kennmarken gefunden, anhand derer alle vier eindeutig identifiziert werden konnten. Bestattet wurden dort:

1. **Ltn. Fred P Gray**
2. **S/Sgt. Leonard I Poulsen**
3. **Sgt. Michael Kustra**
4. **Sgt. John R McCullough.**

Die Ausgebetteten wurden dann auf den „US Military Cemetery Neuville-en-Condroz“ in der Nähe von Liege / Belgien überführt.

Die Familie des Leutnant Fred Grey, ließ ihren Sohn jedoch am 22.Juni 1949 auf den „Arlington National Cemetery Fort Meyer, Virginia“ in die Section 34 Grab Nr. 4003“ bei Washington umbetten. Hier hat er seine letzte Ruhestätte gefunden. Arlington ist der zentrale US Friedhof für die weltweit Gefallenen der USA. Hier ruhen auch der frühere US Präsident Kennedy und andere berühmte Amerikaner.



US Military Cemetery Neuville-en-Condroz in Belgien

Bei unseren Recherchen zu den Gräbern in Tragnitz beschäftigte uns auch die Frage, woher die Amerikaner überhaupt von diesen Gräbern wussten.

Auch das konnten wir dank amerikanischer Dokumente aufklären: In Zennewitz bei Bockelwitz lebte ein Herr Heinz Schramm, welcher dort nach dem Krieg als Lehrer arbeitete. Herr Schramm hatte während des Krieges selbst bei der deutschen Luftwaffe gedient.

Seine Frau war 1945 verstorben und auf dem Friedhof in Tragnitz beerdigt. Herr Schramm hatte vor dem Krieg eine Brieffreundschaft mit der Amerikanerin Jean Motter in San Francisco. Nach seiner Rückkehr aus dem Krieg nahm er diesen Kontakt wieder auf und schrieb seiner amerikanischen Brieffreundin von den besagten Gräbern in Tragnitz, die sich ganz in der Nähe des Grabes seiner Frau befanden. Oft stellte er auch Blumen auf diese Gräber und nun wünschte er sehr, dass die Hinterbliebenen in Amerika von den Gräbern erfahren sollten.

Miss Motter leitete die Nachricht an das Amerikanische Rote Kreuz weiter und so kam die Sache ins Laufen. Leider ist Heinz Schramm schon verstorben und wir konnten nicht erfahren, ob er bei der Ausbettung zugegen war.–

In der Maschine, die hinter der Einertbrücke aufgeschlagen war, also die 43-38801, aus welcher sich nur Bonacker mit dem Fallschirm retten konnte, befanden sich noch seine restlichen sieben Kameraden – sieben Tote. Um sie kümmerte sich die Heimbürgerin Frau Schlorke aus Altenhof. Ihr damals 17-jähriger Sohn Eberhard half ihr dabei.

„Es war ein schrecklicher Anblick“, beschrieb er uns leise dieses Erlebnis. „Einen der Soldaten hatte es total zerfetzt“. „Überall lagen Körperteile“, erinnert er sich noch.

Herr Eberhard Schlorke ist leider Ende 2010 verstorben - kurz nach unserer Befragung im Oktober.

Die sieben Toten aus dieser Maschine wurden, wie uns Herr Wilhelm Wolf aus Naundorf berichtete, von seinem Vater mit einem Pferdewagen zum Friedhof Altenhof gebracht und dort vom Totenmeister Hänsel in einem Gemeinschaftsgrab beigesetzt. Ebenfalls dort bestattet, wurde ein in der Tautendorfer Flur gefundener Toter ohne Fallschirm. Bei ihm handelt es sich, wie wir später ermitteln konnten, um Joseph Donini, Ball Turret Gunner aus der anderen Maschine - der 43-39164.

Unsere Suche bezüglich des Nachweises der in Altenhof bestatteten, verlief allerdings nicht ganz so glatt. Das Kirchenbuch von Altenhof enthielt nämlich keine Angaben über die Erkennungsmarken und wir waren erst mal ziemlich ratlos. Auch wenn es nach der Identifizierung der Toten von Tragnitz logisch war, welche der Toten dort liegen mussten, wollten wir den Beweis.

Zum Glück bekamen wir dann aus den USA die Exhumierungsprotokolle von Altenhof. Allerdings konnten damals vor Ort nur zwei Besatzungsmitglieder identifiziert werden:

1. **Pilot Leutnant John M Hastings** und
2. **Sergeant Frank D May.**

In Altenhof waren es den amerikanischen Dokumenten zufolge der Bürgermeister Keller und Vikar Pfarrer Meyer, welche die US Army über die Gräber informiert hatten.

Aus dem Exhumierungsprotokoll: „Alle Getöteten waren in Särgen in einem Gemeinschaftsgrab bestattet worden. Auf dem kleinen Grabfeld stand ein weißes Kreuz mit der Inschrift:

„Zum Gedenken der 8 amerikanischen Piloten, gefallen 6.4.45“.

Aus den Friedhofsunterlagen zitiert das amerikanische Protokoll: „Died at Naundorf, 6.April 1945, buried at Altenhof without religious services“ (gestorben bei Naundorf, 6. April 1945, begraben in Altenhof ohne religiösen Dienst).

Und weiter wird erwähnt, dass die Bestattung auf polizeiliche Anordnung erfolgte. Über die vorgefundenen persönlichen Gegenstände der Gefallenen wurde genau Buch geführt. Interessant ist bezüglich des Piloten Hastings, dieses Übergabeprotokoll, welches wir in seiner Exhumierungsakte fanden:

Dieses deutsche Schriftstück kann die US Army logischerweise nur vom Pfarrer Meyer oder Bürgermeister Keller bekommen haben.

Dieser Zettel könnte ein Hinweis darauf sein, dass der Fliegerhorst, zu dem die Gefangenen vom Gefängnis gebracht wurden – wie Bonacker beschreibt - der Fliegerhorst Oschatz gewesen sein könnte.

Das Protokoll über die Exhumierungen in Altenhof trägt das Datum vom 24. September 1947 und ist von Lt. Eric E. Unagar unterschrieben.

Aus den Exhumierungsunterlagen geht hervor, dass die zwei Identifizierten, Hastings und May, ebenfalls – wie die Toten aus den Gräbern in Tragnitz - zum „US Military Cemetery Neuville-en-Condroz“ Belgien überführt wurden.

9. 4. 45

Übernahmekommando
O s c h a t z / Sa.

Verzeichnis über beschlagnahmte Gegenstände des
 Toten 2nd Lt. H a s t i n g s , David
 Erk.Marke O -836778 T 43-44 A
 Abschuß: B 17 G , 6.4.45, 10.15 Uhr, Flur Naundorf,
 b/Leisnig, 10 km südl. Oschatz

8 1-Pfundnoten	1 10-Schillingnote
2 Briefe	16 Zettel
1 Bild	1 Ausweis
5 Silbermünzen	5 Kupfermünzen
1 Bleistifte (zerbr.)	1 Kette
1 Zahnbürste	1 Taschentuch

7. A.

283 Hastings, David S.
 O-836778

Meyer, P. M.
 31.10.1947
 M. H.

Wenn wir auch nur die Identifizierungsunterlagen von diesen Zwei besitzen, kann es doch als sicher gelten, dass die restlichen 6 der insgesamt 8 in Altenhof Bestatteten ebenfalls dorthin überführt wurden und erst dort weitere Identifizierungsversuche gemacht werden konnten. Die Identifizierung geschah damals hauptsächlich über den Zahnstatus – DNA-Analysen gab es noch nicht.

Die Protokolle lassen auch sehr umfangreiche Schlüsse über die Art der Verletzungen zu. Wir enthalten uns aber aus Gründen der Pietät der Veröffentlichung von Details.

Jedenfalls fanden wir auf diesem Militärfriedhof in Belgien auch die Gräber von

3. **Ltn. Dominick T Martino**
4. **Ltn. Thorston J Johnson** und
5. **T/Sgt. Stephen L Gatto**

Die sterblichen Überreste von

6. **Ltn. Raymond Crawford**
7. **S/Sgt. Thomas C Weeks** und
8. **Sgt. Joseph Donini**

konnten wahrscheinlich nicht mehr identifiziert werden und wurden vermutlich als „Unbekannt“ beigesetzt.

Alle vorstehenden Informationen zu den Exhumierungen in Tragnitz und Altenhof hätten wir nicht ohne die unermüdlichen Bemühungen und die großzügige Unterstützung durch die beiden Historiker Mr. Dr. Craig Luther und Mr. Dan Lee aus Amerika erlangen können.

STALAG IVF im Gefangenenlager

Wie bereits erwähnt, konnten wir den tatsächlichen Weg der vier Gefangen in das Kriegsgefangenenlager Hartmannsdorf leider nicht nachzeichnen. Wir fanden dazu keinerlei Dokumente. Marlyn Bonacker berichtet, dass sie mit dem Zug gefahren und auch einen langen Marsch hinter sich bringen mussten.



Färberei Reh während des Krieges - Bild z.V.gest.v. Heimatforscher Junghans

großen Industriebau, war von den Nazis buchstäblich enteignet worden und wurde zu einem Gefangenenlager umfunktioniert, zum „Stammlager IVF“.

Dabei trugen sie auch abwechselnd einen schwerverletzten Mitgefangenen aus einer anderen Einheit, der Angst hatte, zurückgelassen zu werden.

Hartmannsdorf, nur wenige Kilometer nördliches des Stadtrandes von Chemnitz, an der damaligen Reichsstraße 95 (heute Bundesstraße 95) in Richtung Leipzig gelegen, war ein kleiner Ort mit ca. 6000 Einwohnern, man kann sagen ein richtiges Industriedorf. Es gab die typische erzgebirgische Textilindustrie und einigen Maschinenbau sowie eine Brauerei.

Die „Färberei Reh“ in der Ziegelstraße, einem für diese Gegend sehr typischen

Hier waren Kriegsgefangene aus allen möglichen besetzten Ländern und von allen Fronten eingesperrt. Sehr viele waren Engländer. Im gewissen Sinne war es aber auch ein offenes Lager, denn teilweise waren die Gefangenen auch privat untergebracht, besonders zur Arbeit in der Landwirtschaft. Die Gefangenen in der „Färberei Reh“ selbst, wurden überwiegend zu Arbeitseinsätze in der umliegenden Industrie gezwungen - bis nach Plauen, nach Weißenfels und auch im Bergbau des Erzgebirges. Es kam auch zu Todesfällen, meistens Arbeitsunfälle, einzelne auch durch Erschießung nach Fluchtversuchen.

Die vier gefangenen Amerikaner aus Leisnig werden etwa zwischen dem 9. Und 11. April 1945 dort angekommen sein. Sie wurden nicht mehr zur Zwangsarbeit eingesetzt, dafür waren die amerikanischen Truppen schon zu weit auf Chemnitz vorgerückt und die Wachmannschaften bereiteten sich offensichtlich schon auf die Auflösung des Lagers vor.

Bei den Gefangenen kam der Verdacht auf, dass sie kurzfristig in ein anderes Lager geführt werden sollten. Deshalb wurden Fluchtpläne geschmiedet.

Die vier „Leisniger“ Amerikaner versteckten sich am Ende unter ihren Bettgestellen, sodass sie nicht mit nach Osten abtransportiert wurden. Wenige Stunden später befreite sie die einrückende US-Army. Das Lager STALAG IVF wurde am 16. April 1945 von den amerikanischen Truppen erreicht.

Während der kurzen Zeit im Lager fanden sie trotzdem Zeit, ihre Erlebnisse über die Abstürze auszutauschen. Und nun erfuhr Marlyn Bonacker endlich, warum beide Maschinen zusammenstießen.

Walter Strang erzählte ihm, dass es bei den amerikanischen Fliegern üblich war, dass Pilot und Co-Pilot nach Erledigung des „Target“, also des Bombenabwurfes, die Plätze tauschten und der Co-Pilot den Rückflug übernahm.

Hier ist noch voraus zu schicken, dass damals während des Bombenabwurfs der Togglier, der Bombenschütze das Kommando im Flugzeug hat und die Maschine kommandierte. Der Zusammenstoß geschah etwa 10 Minuten nach dem Bombenabwurf. Es gibt Protokollnotizen über Kritik am Bombenschützen – dass der Einsatz vergeblich war, weil alle Bomben ihr Ziel verfehlt hätten. Gab es vielleicht Unstimmigkeiten - Missverständnisse bei der Übergabe der Steuerung?

Offensichtlich steuerte Copilot Strang noch nicht die Maschine.

Strang: „Ich sah, dass Gray versuchte, sich von seinem Flakanzug zu befreien“. Der Flakanzug war ein starrer schwerer Panzer, der die Flieger vor MG-Geschossen und Granatsplittern schützen sollte. Es war üblich, dass er nur bei Gefahr durch Beschuss feindlicher Flugzeuge oder Flak getragen und anschließend wieder abgelegt wurde.

So kamen sich Strang und der Pilot Lt. Fred Grey im engen Cockpit der Maschine 43-39164 beim Pilotenwechsel wahrscheinlich ins Gehege. Das Flugzeug geriet kurz außer Kontrolle. Strang sprang noch zum Steuerruder, verriß es aber wohl - die Maschine kam kurz ins Taumeln und stieß in diesem Moment mit der Maschine 43-38801 von Pilot David Hastings - „er kam im toten Winkel von unten“ - im Bereich des Heck-Ruders zusammen.

Beide Maschinen wurden stark beschädigt. Augenzeugenberichte von anderen Maschinen sagen in der Nachbesprechung aus, dass das Heck der 43-38801 zerstört war und es war ein Loch in der Hinterkante des rechten Flügels. „Pilot hielt einen Moment die Kontrolle und ging dann in einen steilen Sturzflug.“ Ein Fallschirm wurde gesehen. - (Und das war Marlyn Bonacker – d.V.)

Die gleichen drei Zeugen beschrieben das Schicksal der 43-39164 mit Feuer in Motor Nr.4. - Motor Nr.3 fiel aus.

Das Flugzeug ging in einen flachen Spin und fiel dann auseinander. Sechs Fallschirme entfalteteten sich. (Aber nur 3 Besatzungsmitglieder überlebten – d.V).

Das ist die Realität, wie es zu den beschriebenen Abstürzen der beiden B-17G-Bomber kam. Also kein Flaktreffer und auch keine „Wunderwaffe“. Einfach ein Missgeschick – welches 12 Fliegern das Leben kostete. Leutnant Strang wird ein Leben lang daran zu tragen gehabt haben – doppelt zu tragen, wenn wir an das Schicksal seines Funkers Kustra denken.

Der tragische Tod des Sergeanten Michael Kustra

Und eine wahrlich dramatische Geschichte erfuhr Marlyn Bonacker noch von Walter Strang während der kurzen Gefangenschaft.

Es ist der äußerst tragische Tod des Radio Operators (Funker) Sgt. Michael Kustra aus der Maschine von Strang. Als sie sich des unvermeidlichen Absturzes bewusst wurden, versuchten die Besatzungsmitglieder in Panik ihre Fallschirme anzulegen. Kustra kam jedoch nicht mehr an seinen Fallschirm heran. Da bot ihm Strang an, er solle sich an ihn klammern und beide wollten gemeinsam mit Strang's Fallschirm springen.

Das ging solange gut, bis sich der Fallschirm von Strang nach dem freien Fall mit starken Ruck öffnete, Kustra sich nicht mehr halten konnte und buchstäblich von Strang abgerissen wurde. Man stelle sich den seelischen Schock Strang's vor, hilflos mit ansehen zu müssen, wie sein Kamerad unter ihm in den Tod stürzt, während er sicher am Fallschirm nach unten gleitet.

Wir fanden heraus, dass Kustra etwa 300 m entfernt vom heutigen Grundstück der Frau Herta Kretschmar in Hetzdorf, neben der Kirschallee auf freiem Feld aufschlug.

Der Sohn des Bauern Kreyser in Hetzdorf (er wurde 1945 enteignet) – war damals 13 Jahre alt: „Wir hatten einen Knecht auf unserem Hof, der hat den Toten mit der Schubkarre dort abgeholt, er soll sehr schlimm ausgesehen haben. Er wurde dann in Tragnitz mit drei weiteren seiner Kameraden bestattet“.

Walter Strang hat nach dem Krieg nie wieder von dieser Tragödie gesprochen. Sein Sohn erfuhr davon erst 2010 - in einem Telefongespräch mit unserem Historiker Dirk Burgdorf (USA). Dieser hatte es vorher von Marlyn Bonacker, während des Interviews für uns erfahren.

Strang's Sohn war total erschüttert. Sein Vater hatte nur wenig über seinen Kriegseinsatz gesprochen. Die Ereignisse müssen ihn ein Leben lang bedrückt haben.

Sgt. Bonackers kurzer Krieg

Der soldatische Einsatz des Sergeant Marlyn Bonacker dauerte, abgesehen von der Gefangenschaft, genau zwei Tage. Für ihn ist der 6. April 1945 in zweifacher Hinsicht ein denkwürdiger Tag.

Seine 544. Squadron war bereits am Vortage, dem 5. April 1945 zu einem Angriff auf Deutschland gestartet. Beim Flug über den Kanal Richtung Frankreich bekam seine Maschine einen Triebwerksschaden und musste umkehren. Es wäre sein erster Kriegseinsatz gewesen.

So erfolgte dann erst am 6. April 1945 Sergeant Marlyn Bonackers tatsächlich erster und zugleich letzter Kriegseinsatz - und der endete in Leisnig – als einziger Überlebender seiner Maschine.

Ungeklärtes

Wir haben Hunderte von Dokumenten, Briefen, Urkunden – meist in englischer Sprache - gesichtet und ausgewertet. Ein einstündiges Interview mit Marlyn Bonacker – gedolmetscht durch Dirk Burgdorf – geführt. Das waren für unsere Geschichte wohl die aufschlussreichsten Informationen.

Leider bleiben noch viele Fragen offen und werden sich nicht mehr klären lassen. Nach 65 Jahren wohl verständlich. Schon im Text haben wir auf einige Ungereimtheiten hingewiesen, die wir wohl so stehen lassen müssen.

Es ist uns auch nicht gelungen, drei weitere, uns glaubhaft geschilderte Fallschirmabsprünge aufzuklären oder zuzuordnen.

Das betrifft auch je einen Fallschirmabsprung in Leipzig und in Kreisewitz. Drei ohne jeden Zweifel glaubhafte Zeitzeugen, schilderten uns ausführlich, detailgenau und unabhängig von einander, wie dort zwei amerikanische Fallschirmspringer landeten und gefangengenommen wurden.

Herr Weichert aus Leipzig berichtete uns, dass in einem Garten in Leipzig ein Fallschirmspringer in einem Apfelbaum runterkam und dabei ein großer Ast abbrach. Der Zimmermann schlug ihm zornig eine Latte über den Rücken, doch Hinzukommende nahmen ihm das „Schlagzeug“ weg.

Herr André aus Kreisewitz ist sich sicher, er habe insgesamt 4 Fallschirme kommen sehen. Er war auch dabei, als man einen Fallschirmspringer in Kreisewitz, nicht weit von der Mühle seiner Eltern, festnahm. Er konnte uns auch die Stelle zeigen. Er hat dann den neben der Mühle Gelandeten, bis zum Bürgermeister nach Leipzig mit begleitet. Ein SS-Mann Kühn soll dort Misshandlungen der beiden Gefangenen verhindert haben.

Dann hat er gesehen, das "sein" Gefangener und der andere, in Leipnitz gefangen genommene Springer, durch den SS Mann Kühn - wer noch dabei war weiß er nicht - mittels eines Pferde-Leiterwagens, auf dem Heu lag, nach Leisnig gebracht wurde. Beide waren am Leben und nicht verletzt.

Wer waren die beiden? Alle Überlebenden aus den beiden Flugzeugen, sowie ihr Schicksal haben wir lückenlos zuordnen können! Ein in Kreisewitz oder Leipnitz Gefangengenommener ist da nicht dabei.

Wir ermittelten: Ein Herr Kurt Kühn, Angehöriger der Waffen-SS, war über Ostern 1945 auf Heimaturlaub in Leipnitz. Seine Frau erzählte Klaus Schumann am Telefon:

Ja, sie war damals verheiratet mit dem Waffen-SS Mann Kühn und sie hat die Gefangenen selbst gesehen. Ihr Mann Kurt Kühn hat die beiden Abgesprungenen davor bewahrt, gelyncht zu werden. Er bekam dafür 2 Tage Sonderurlaub. Wie die Gefangenen nach Leisnig kamen, weiß Frau Kühn nicht. Er ging dann wieder an die Front zu seiner Einheit.

In einem amerikanischen Bericht fanden wir folgende Aussage eines Fliegers Hope:

Hope saw one chute and we were later to find out that four men got out. They were captured by civilians who killed two of them. The other two were rescued by German soldiers and taken to a POW camp, from which they later escaped.

„They were captured by civilians who killed two of them“ – Zwei sind von Zivilisten erschlagen worden? Woher hat Hope diese Information?

Das lässt auch wieder an die Aussagen von Augenzeugen anderer Flugzeuge in der Nachbesprechung denken: „Sechs Fallschirme entfalteten sich“ — aber nur drei Besatzungsmitglieder überlebten.

Über diese Fälle könnte man natürlich spekulieren. Zumal wir von den in Tragnitz Bestatteten nur bei Michael Kustra genau wissen, wo er aufgefunden wurde.

Und weiterhin gibt es eine Mitteilung von Frau Hannelore Richter geb. Beuschold zu einem, auf dem Dach eines Grundstückes am „Donnerberg“ in Leisnig, gefundenen Fallschirm. Bewohner des Hauses hatten ein lautes Poltern auf ihrem Dach gehört. Als sie später, nachdem sich ihre Angst gelegt hatte nachsahen, fanden sie auf dem Flachdach, hinter einem Schornstein versteckt, einen zusammengerollten Fallschirm.

Leider kann Frau Richter dieses Ereignis nicht genau datieren – schließlich war sie damals noch ein Kind von 6 Jahren.

Möglicherweise haben diese Fälle auch gar nichts mit den beiden über Leisnig abgestürzten Maschinen zu tun. Dazu kommt noch, dass es einen weiteren Bericht von Herrn Andrä zu einem im Thümmnitzwald gefundenen und verlassenen Fallschirm gibt (s. Übersichts-Karte im Anhang).

Es fand an diesem Tage angeblich auch ein Luftkampf über Muschau statt, in dessen Folge ein deutscher Jagdflieger bei Kieselbach notlanden musste.

In keinen amerikanischen Akten haben wir allerdings einen Vermerk über einen Luftkampf über diesem Gebiet in der fraglichen Zeit gefunden.

Wir haben uns sehr bemüht – aber manches wird leider ungeklärt bleiben.

Was blieb

Die Wrackteile, die über die Dörfer herunterprasselten wurden von den Einwohnern geborgen. Auf einem Bauernhof findet alles irgendwann eine nutzbringende Verwendung.

Auch die Maschine an der Einertbrücke wurde nach und nach „abgebaut“. Nach einem Jahr war nichts mehr davon zu sehen.

Herr Herbert Grunert - heute in Köln beheimatet - wohnte damals am Bahnhof in Leisnig und berichtete uns: „Die Tanköffnung war gerade so groß, dass man eine Bierflasche an einem Faden herunterlassen konnte. So haben wir nach und nach den Sprit herausgeholt – ließ sich aber nicht mal im Traktor verwenden. Einen großen Teil haben wir verkokelt...“

5.500 Liter? Es wird sich schon noch eine andere Verwendung gefunden haben – und wenn's zum Heizen war. Kohlen oder anderes Heizmaterial gab's nach dem Krieg ja kaum.

Herr Pohle erzählte uns, dass die Tanks aus dickem Gummi bestanden. „Das war aber ein solches Teufelszeug, dass es sich mit keinem Werkzeug verarbeiten ließ – nicht mal Schuhsolen ließen sich draus machen“. Irgendwo sollen noch „bei Einem“ große Stücke davon rumliegen, wir sind aber nicht fündig geworden.

Herr Wilhelm Wolf erinnert sich noch, dass sich ein Bauer aus Naundorf – an den Namen kann er sich nicht mehr erinnern – die Reifen für seinen Traktor holte. „Gingen aber nicht zu verwenden, weil der Gummi zu weich war“.

„Ein Flugzeugmotor“ - so erinnert sich Horst Ries - „lag noch Monate oder gar Jahre am Güterbahnhof Leisnig – dort wo die Russen ihre Kohlenhalden hatten“. Vielleicht ging von dort auch einiges Richtung Sowjetunion.

„Das kleine Ampère-Meter, was ich mir heimlich aus dem Cockpit herausbrach, ist leider auch in den Zeitläuften verschwunden“.

Einige Flugzeugteile - wohl größerer Art - lagerten auch lange Zeit bei der Schlosserei Starke am Kinoberg.

„Bis der Großvater eines Tages beim Obstpflücken vom Baum – und in die Teile hineinfiel. Dann wurde der Schrott entsorgt“, beschrieb uns am Telefon seine Enkelin, Frau Gisela Stephan - Ehefrau des Leisniger „Alt“-Bürgermeisters - den Verbleib der Teile.

Nach 65 Jahren noch etwas Aussagekräftiges von den Flugzeugen zu finden, konnten wir nicht erwarten. Nicht mal Fotos existieren, mussten wir feststellen.

Nur wenige Einzelteile, Bruchstücke haben sich bis heute erhalten, wie in unserem Bericht zu lesen und zu sehen ist.

So bleibt von der Katastrophe hauptsächlich die Erinnerung einiger Weniger – damals noch Kinder oder Jugendliche – heute hochbetagt.

Letzte Erinnerungen an eine Flugzeug-Katastrophe - eine Beinahe-Katastrophe für Leisnig - die wir mit unserem Bericht für die Nachwelt festhalten wollten.

Einige notwendige Nachbemerungen

Wir haben uns bei unserem Bericht strikt an uns bekannt gewordene und für unser Anliegen relevante Tatsachen gehalten. So wie wir sie historischen Dokumenten entnehmen konnten oder wie sie uns von heute noch lebenden Zeitzeugen geschildert wurden. Jedwede Ausschmückung haben wir vermieden und enthalten uns jeder Bewertung der historischen Ereignisse.

Selbstverständlich haben wir bei unseren Nachforschungen nicht übersehen, dass bei dem Bombenangriff auf Leipzig am 6. April 1945 etwa 360 Leipziger umkamen, denn die Bomben fielen bei dem beschriebenen Angriff nicht alle auf den Verschiebebahnhof in Engelsdorf, sondern auch auf den Leipziger Hauptbahnhof und die Stadt selbst. Berichte zu den Bombenopfern wurden jedoch von anderen Historikern schon ausführlich beschrieben.

Wir wollten einen Schicksalstag des Krieges nachverfolgen, der unsere Heimatstadt Leisnig unmittelbar betraf. Ein Schicksalstag eines langen schrecklichen Krieges.

Mancher wird vielleicht die Frage stellen, warum wir diesen Bomberpiloten, die unsere Städte Schutt und Asche legten, soviel Aufmerksamkeit zuwenden. Wir meinen, nach 65 Jahren muss eine wertfreie Betrachtung der historischen Ereignisse möglich sein.

Es war Krieg!

In den Bombern saßen junge Burschen um die 20 - zu Hause Mutter, Vater - eine Freundin. Ob sie sich Gedanken machten, was ihre Bomben - weit unten - für Leid anrichteten, weiß man nicht. Sie sahen ihre patriotische Pflicht darin, die Heimat, die Freiheit zu verteidigen. Das gilt natürlich ebenso für die deutschen Soldaten - auch wenn das heute nicht „politisch korrekt“ klingt.

Verbrecher sind diejenigen, die den Krieg auslösen und junge Menschen zum Töten veranlassen.

Wir wollten beschreiben, wer waren die anonymen Bombersoldaten hoch oben. Welches Schicksal ereilte diese Flieger aus Amerika. Welche Gefühle, Gedanken hatten sie, als sie - nicht mehr durch ihre „Fliegenden Festungen“ geschützt - sich unabwendbar dem Feindesland unter sich ausliefern mussten.

Es war auch unser Ziel, vor Augen zu führen, was hätte geschehen können, wenn auch nur eines dieser schweren Bomber direkt auf Leisnig oder der umliegenden Siedlungen gestürzt wäre. Welch verheerendem Unheil die Ortschaften, die Menschen gerade noch entgangen sind.

Wir wollten dieses Ereignis der letzten Kriegstage für die Nachwelt festhalten, bevor sich niemand mehr erinnern kann.

Wir hoffen, dass uns dieses Anliegen einigermaßen gelungen ist.



Dank

Unser Bericht wäre nicht zustande gekommen, ohne die freimütigen mündlichen Berichte vieler Leisniger, Hetzdorfer, Naundorfer, Altenhofer, Leipnitzer Einwohner und deren Nachfahren. Ihnen gilt unser herzlicher Dank

Neben den bereits im Text benannten Personen sind wir außerdem nachstehenden Unterstützern zu großem Dank verpflichtet:

Mr. Dirk Burgdorf, USA

Mr. Dr. Craig Luther, USA

Mr. Daniel Lee, Militärhistoriker, USA

unser besonderer Dank gilt Marlyn Bonacker. Der mit 86 Jahren - unseren ständigen Fragen ausgesetzt - immer bereitwillig und freundlich antwortete.

Für die freundliche und hilfreiche Unterstützung mit Informationen bei unseren Forschungen bedanken wir uns auch bei :

Mr. Fred Preller, USA

Herrn Jürgen Möller, Militärhistoriker

Herrn Johannes Magirus, Pfarrer i.R.,

Frau Beyer Pfarrerin, Großweitzschen

Frau Fritzsche e.v. Kirchenamt Leisnig

Frau Müller, Stadtarchiv Leisnig

Frau Monika Hönigschmid, Klosterbuch

Herrn Gert Junghans, Hartmannsdorf

Herrn Günter Hänsel, Döbeln

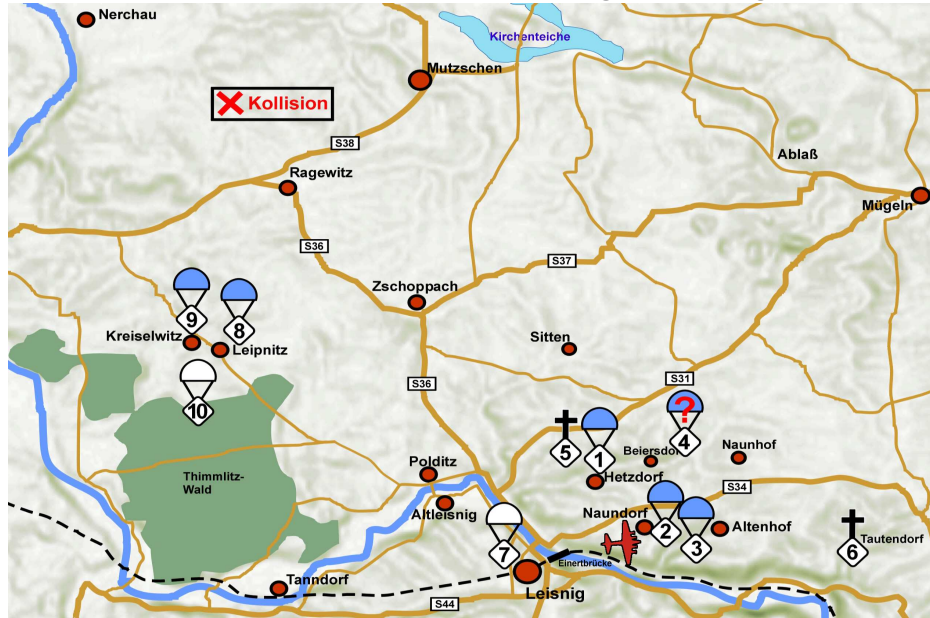
Herrn Gerhard Haupt, Leisnig

Unser Dank gilt auch dem Geschichts- und Heimatverein Leisnig

Sehr gute Informationen entnahmen wir auch aus Birgit Horn, „Angriffsziel Haddock“

Anhang

Landstellen der Fallschirme, bzw die Fundorte der getöteten Flieger



1. Walter D Strang
2. Joe W Bull
3. David F Marriam
4. Marlyn Bonacker
5. Michael Kustra
6. Joseph Donini
7. leerer Fallschirm
8. unbekannt
9. unbekannt
10. leerer Fallschirm



Nahe der Einertbrücke aufgeschlagene B-17G Nr. 43-39164 mit 7 Toten

Die B-17G

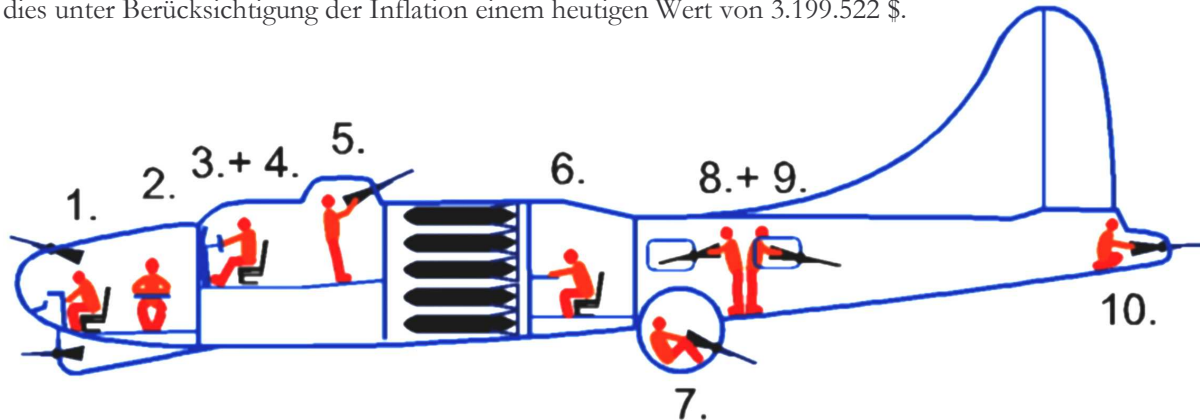
Um eine Vorstellung zu haben, „was“ da bei Leisnig abstürzte, ein paar Informationen zur „Fliegenden Festung“ B 17G

Technische Daten

Länge:	22,80 m	Reichweite: 2.897 km mit normaler Beladung,
Höhe:	5,85 m	1.760 km mit maximaler Beladung
Flügelspannweite:	31,63 m	Dienstgipfelhöhe: 11.920 m
Tragflügelfläche:	141,90 m ²	Besatzung: mindestens sechs Mann, im allgem. zehn Mann
Leergewicht:	14.855 kg	Bewaffnung: 13 Browning MGs des Kalibers 50 BMG, Zwill.-MGs im vorderen Kinnurm, vorderen Deckturm, mittlerer Bodenkanzel und im Heck; Einzel-MGs an den seitlichen Bugfenstern an den Seitenfenstern
Startgewicht (max):	29.700 kg	Bombenzuladung: maximal 5.800 kg
Antrieb: vier Curtis-Wright R-1820-97 Cyclone ...Neunzylinder-Sternmotoren mit je 1.200 PS bei 2300 U/min		Standardbeladung: 2.724 kg)
Höchstgeschwindigkeit:	485 km/h	
Marschgeschwindigkeit:	296 km/h	
Maximale Reichweite:	6.034 km ohne Bomben	

Die B-17 wurde in mehreren aufeinanderfolgenden Versionen hergestellt. Am 21. Mai 1943 war der Erstflug der letzten Serienversion der schweren Bomber der USA – der **B-17G**.

Das Modell wurde bis Mitte 1945 insgesamt 8.680-mal gebaut – zu Spitzenzeiten waren es 16 Maschinen täglich. Der Stückpreis betrug ca. 250.000 US-\$. Bezogen auf das Jahr 1943 entspricht dies unter Berücksichtigung der Inflation einem heutigen Wert von 3.199.522 \$.



- | | |
|--|---|
| 1. Togglier (Bombenschütze) - bediente auch das Kinnturmgeschütz | 6. Radio Operator (Funker) |
| 2. Navigator | 7. Ball Turret Gunner (Kugelturmschütze) |
| 3. Pilot – links im Cockpit | 8. Rumpfschütze rechts |
| 4. Copilot – rechts im Cockpit | 9. Rumpfschütze links – gegen Ende des Krieges wurde auf die Rumpfschützen verzichtet |
| 5. Engineer (Techniker) - gleichzeitig Dachturmschütze (Top Turret Gunner) | 10. Tail Gunner (Heckschütze) |

Die Besatzung und ihre Aufgaben

Durch eine Luke im Fußraum zwischen den Piloten gelangt man in den tiefer gelegenen Bugraum. Hier



befinden sich ein Kartentisch für den Navigator und in der Plexiglas-Bugkanzel der Drehstuhl des Bombenschützen. Während des Zielanfluges bei Einsätzen bediente der Bombenschütze das in der Kanzel montierte Bombenvisier, die Luken des Bombenschachtes sowie den Auslöser zum Abwurf der Bombenladung.

Das Bombenvisier wurde jedoch nur im Leitflugzeug eines Geschwaders benutzt; die Bombenschützen aller übrigen Flugzeuge warfen ihre Bombenladungen gleichzeitig mit der des Leitflugzeugs ab.

Zur übrigen Zeit der Einsätze bediente der Bombenschütze das „Kinn-turm-Geschütz“ (Chin Turret Gunner), den elektrisch

betriebenen vorderen Geschützturm, ebenfalls mit einem Zwillings-MG ausgestattet.

Der Navigator hatte die in den Seitenfenstern des Bugraums nach vorne weisend montierten MGs zu bedienen (Nose Gunner).

Im Cockpit sind die Sitze für den Piloten und den Co-Piloten. Die Sicht von diesen Plätzen ist durch den langen Bug des Flugzeugs eingeschränkt, so dass die Cockpit-Besatzung nur geradeaus nach vorn und zu den Seiten ungehinderte Sicht hatte. Besonders bei Starts und Landungen waren die Piloten auf die Hilfe der Crew-Mitglieder im Bugraum angewiesen.



Bombenschachtluke, deren nach unten öffnende Klappen vom Bombenschützen kurz vor dem Bombenabwurf geöffnet wurden. In diesem Bereich war auch der Großteil der Sauerstoffflaschen für die Atemgeräte der Besatzung montiert.

Auf einem Podest im hinteren Teil des Cockpits war bei Einsätzen der Platz des Technikers, der auch als Schütze des oberen MG-Turms fungierte (Top Turret Gunner). Er sollte auftretende technische Probleme beheben und außerdem im drehbaren oberen Turm, der auch mit einem Zwilling-MG ausgestattet war, den Luftraum oberhalb des Flugzeuges sichern.

Durch einen Durchgang ist das Cockpit vom dahinterliegenden Bombenschacht getrennt. Hier befinden sich in der Mitte ein Laufsteg und rechts und links davon die Halterungen für die Bomben.

Unterhalb des Laufstegs liegt die

Zum Bombenschacht hin angrenzend befindet sich der Raum des Funkers. Frühe Baureihen waren mit einem einzelnen, im Deckenfenster auf Lafette montierten Maschinengewehr in Heckrichtung ausgestattet, mit dem der Bereich hinter und über dem Flugzeug beschossen werden konnte. Ab der Baureihe „G“ wurde aus Gründen der Gewichtseinsparung darauf verzichtet.



Luftraum in alle horizontalen Richtungen sowie nach unten. Er „klebte“ gewissermaßen unten am Bauch des Flugzeugs.

Weiter in Richtung Mitte des Rumpfes befinden sich rechts und links die Positionen der Rumpfschützen (Waist Gunners). Jeder der beiden Schützen bediente ein auf einer Lafette befestigtes MG, das aus einem mit Plexiglasscheibe verschlossenen Seitenfenster feuerte und sicherte so das Flugzeug zu den Seiten ab.

Gegen Ende des Krieges wurde auf die Rumpfschützen verzichtet und die B-17G flog nur mit 8 Mann Besatzung.

In Heckrichtung ist auf dem Bild der Kugel-Geschützturm im Rumpfboden zu erkennen - zur Absicherung des

Der Kugelturmschütze (Ball Turret Gunner) hatte auch die Aufgabe, das Öffnen und Schließen des Bombenschachtes und den Bombenabwurf zu bestätigen. Der mittels eines Elektromotors um seine



horizontale und vertikale Achse drehbare Turm ist mit einem Zwillingen - MG ausgestattet. Der Schütze lag auf dem Rücken, schaute aus mehreren kleinen Fenstern aus dem Turm und zielte zwischen seinen Beinen hindurch. Da der Raum im Kugelturm sehr beengt ist, kamen hier vorrangig kleine Männer zum Einsatz.

Auch diese Position war bei Einsätzen besonders gefährlich: zum Verlassen des Turms benötigte der Schütze – auch mit fremder Hilfe – etwa eine Minute. In einer abstürzenden B-17 war nicht genug Zeit, um den Schützen aus seinem Gefängnis zu befreien. Dazu kam,

dass der Kugelturmschütze aufgrund der räumlichen Enge keinen Fallschirm tragen konnte und nur mit einem an der Trägerkonstruktion der Kuppel befestigten Gurt mit Karabinerhaken gesichert war. Auch bei einer „Bauchlandung“ war die Überlebenschance gleich Null.

Im äußersten Heck des Flugzeugrumpfes ist die Position des Heckschützen (Tail Gunner). In dieser äußerst engen und unbequemen Kanzel saß der Schütze vor einem Browning-M2-Zwillings-Maschinengewehr Kal. .50 BMG (12,7x99 mm). Es war die gefährlichste Position im Flugzeug, da die Bomber-Formation durch Jagdflugzeuge oft von hinten unten angegriffen wurde.

Von den beiden bei Leisnig abgestürzten Maschinen haben beide Tail Gunner überlebt. Allerdings sind diese ja auch nicht abgeschossen worden.

Tail Gunner Marlyn Bonacker wie auch Tail Gunner Joe W Bull konnten sich mit dem Fallschirm retten.



Der Brief von Lt. Walter P Strang, Copilot des über Hetzdorf explodierten B-17-Bombers
an seine Retterin, Frau Pole in Hetzdorf – Kopie des Originals.

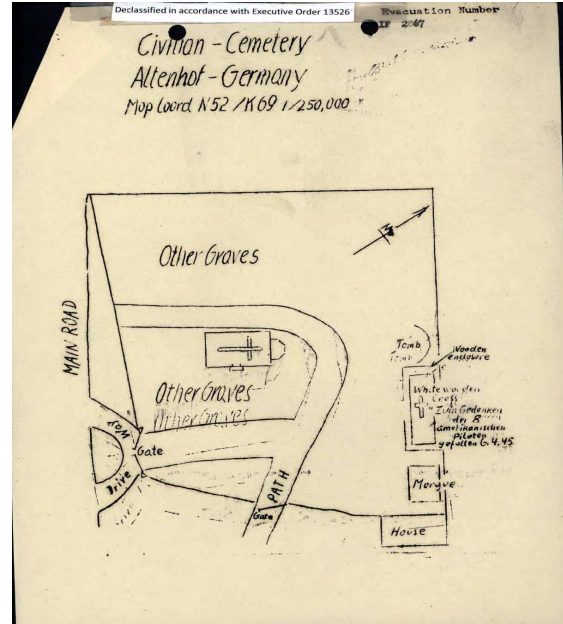
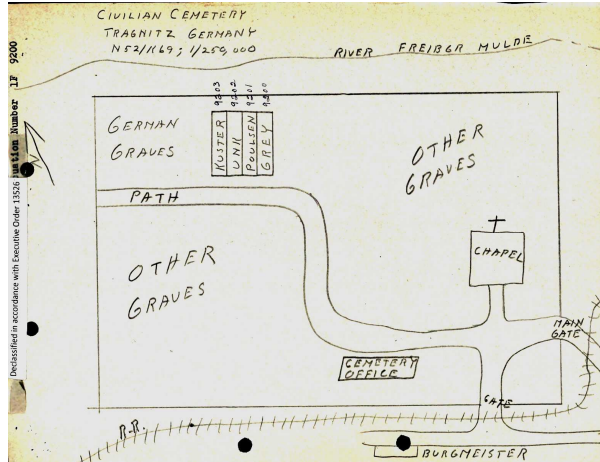
If the woman and children saved
my life, by arguing for my
life with the angry Germans, is
interrogated I would like to know
the name and location.

At the risk of her own life
pushed aside guns that were
being pointed at me and helped
me in to her house. She fed me
tended my wounds and I
therefore am forever indebted.
If possible her name and
location would be valuable
to me as a personal remembrance

Thank you
Sincerely and
Respectfully
Lt. Walter P. Strang (Ret.)

P.S. I hope my statements are
complete enough and please refer S.

Die Grablageskizzen zu Tragnitz und Altenhof, die 1947 vom US-Exhumierungskommando angefertigt wurden:



© 2011 Klaus Schumann & Horst Ries

Alle Rechte vorbehalten

sofern sie nicht folgenden Lizenzbedingen
unterworfen sind

Die Bilder im Anhang Kapitel „Die B-17G“ - Seiten 62-66
entstammen dem Zentralen Medienarchiv
Wikimedia Commons und werden weitergegeben unter
GNU Free Documentation License

