

„Bisch du do owwe rumfloge?“ Luftkämpfe im Raum Heidelberg-Mannheim am 12. Mai 1944

Gerhard Kaschuba

Was geschah am 12. Mai 1944? – Augenzeugen berichten

Am 12. Mai 1944, einem strahlenden Frühlingstag, flogen wieder schwere amerikanische Bomber und Jäger ihre Angriffe gegen das Deutsche Reich. Die Luftkämpfe mit deutschen Jagdflugzeugen wurden wie so oft von der deutschen Zivilbevölkerung vom Boden aus verfolgt. Besonders für die Kinder waren diese Kämpfe am Himmel ein besonderes Ereignis.

Walter Winterbauer aus Lobenfeld, Ldkrs. Heidelberg, erinnert sich:

„Ich war im Hof der elterlichen Wohnung in der damaligen Mühlstraße, heute Klosterstraße, und sah zwei amerikanische Jagdflugzeuge vom Dorf her (Richtung Süd nach Nord). Gerade über uns war ein deutsches Flugzeug, das ich an den Balkenkreuzen erkannte. Jetzt sah ich, wie ein deutscher Flieger herunterging, fast senkrecht hochzog und schoss. Eines der beiden Flugzeuge begann zu brennen, zog eine Rauchwolke hinter sich her und flog Richtung Spechbach. Dann sahen wir, wie da oben einer am Fallschirm hing und Richtung Spechbacher Wald herunterpendelte. Er trieb auf einen Baum zu. Hausherr Johann Christen und der Förster Georg Edinger liefen, mit Pistole und Gewehr bewaffnet, Richtung Absprungplatz und wir Kinder natürlich hinterher. Wir wollten auch einen „Ami“ sehen, denn wir wussten gar nicht, was ein „Ami“ genau ist. Die Männer jagten uns zurück, aber wir folgten bis zum Waldrand. Oben am Weg zum Sperbelbaum sahen wir einen Fallschirm am Baum hängen und daran den Piloten. Die Fliegerhose hing in Fetzen herab. Der Pilot hatte Brandwunden an den Beinen. Die beiden Männer forderten den Amerikaner auf herunterzukommen. Der Mann ließ sich den Stamm hinuntergleiten und auf den Boden fallen. Er wurde gefangen genommen und ins Dorf Lobenfeld geführt. Dort brachte man ihn in das Haus der Familie Christen.

Der deutsche Pilot flog eine große Schleife, kam ganz tief herunter und wackelte mit den Tragflächen. Da sagte unsere Oma: ‚Was ist denn jetzt mit dem, freut der sich noch, weil er den abgeschossen hat?‘ Ich entgegnete: ‚Ja, sicher!‘ Der hat uns bestimmt gesehen, wie wir da unten standen.

Wir Buben gingen nach der Festnahme des Piloten hinauf zur vermeintlichen Absturzstelle auf dem Spechbacher Berg (Seeberg), wir waren bei den ersten, die dort ankamen. Wir sahen einen Krater. Es lagen Räder und sonstige Teile herum. Die Maschine stak ganz drinnen im Erdreich, nur das Heck mit dem Seitenleitwerk ragte noch aus dem Boden heraus, so tief hatte sie sich in den Acker hineingebohrt. Man sah nicht mehr sehr viel, es war ein riesiges Loch, das war alles.“

Elisabeth Schmitt, geborene Christen, aus Spechbach, früher Lobenfeld, Ldkrs. Heidelberg, die Tochter von Johann Christen erzählt:

„Bei dem Amerikaner handelte es sich um einen riesigen Mann mit Brandwunden an Händen und Beinen. Er äußerte den Wunsch sich hinzulegen. Man brachte ihn in unser Haus und legte ihn auf das Sofa. Meine Mutter wandte ein altes Hausre-

zept an. Sie rieb rohe Kartoffeln und bedeckte damit die Brandwunden. Danach verband sie den Amerikaner.“

Ein weiterer Augenzeuge, Fritz Schramm (†) aus Spechbach, berichtet:

„Ich war damals Schreiner bei Hugo Braun in der Hirtenstraße. Die Fenster der Werkstatt waren geöffnet. Wir hörten Maschinengewehrrattern und schauten aus den Fenstern. Wir sahen zwei Flugzeuge – eines davon trudelte in Richtung Dorf. Wir dachten schon, es stürzt mitten ins Dorf hinein. Die andere Maschine konnten wir dann nicht mehr sehen. Darauf sahen wir zwei Fallschirme am Himmel. Kurz vor dem Dorf änderte das Flugzeug seinen Kurs und flog Richtung Lobenfeld. Hugo Braun ist gleich mit seinem Jagdgewehr raus und den Berg hochgelaufen, wir hinterher. Einer der beiden mit dem Fallschirm Abgesprungenen ist zwischen Lobenfeld und dem Spechbacher ‚Sperbelbaum‘ mit seinem Schirm in einem Baum hängen geblieben. Der Pilot hatte Brandwunden im Gesicht.“

Edgar Berberich aus Lobenfeld berichtet:

„Der andere Pilot kam beim Kloster Lobenfeld herunter. Nachdem er gelandet war, befreite er sich von seinem Fallschirm und versuchte nach Westen in Richtung Langenzeller Wald zu entkommen. Zwischen den Feldern und dem Waldrand verläuft ein Feldweg, der ‚Schaftrieb‘ genannt wird. Dort fuhr Herr Rudy, der Besitzer einer Konservenfabrik, mit seinem Auto. Vermutlich hatte er den Absprung des Piloten beobachtet und versuchte, ihm den Weg zum Wald abzuschneiden. Der Amerikaner erkannte die Aussichtslosigkeit seiner Flucht.“

Hilde Holdermann aus Lobenfeld schrieb in ihr Tagebuch:

„Ich und der sich auf Heimaturlaub befindliche Wehrmachtsangehörige Erwin Gimber erblickten einen Fallschirm am Himmel. Hinten beim Brücke sahen wir, wie der Mann sich von den Gurten befreite und den Hang hinauf lief, Richtung Langenzeller Wald. Als Erwin rief: ‚Stopp, halt, Hände hoch!‘, blieb er stehen und hob die Hände. Er hatte Brandwunden an den Händen. Wir nahmen ihm den Gürtel ab, um einen Fluchtversuch zu verhindern und gingen zurück zum Kloster Lobenfeld, wo er am Brunnen etwas Wasser trank. Ein ganzer Zug Schaulustiger schloss sich uns an. Als wir bei uns (= Gasthaus zum Kloster) vorbeikamen, stand die vierjährige Gisela auf der Treppe. Plötzlich lief sie auf den Mann zu, wir hielten an, das kleine Mädchen schaute ihn an und sagte: ‚Bisch du do owwe rumgfloge?‘ Trotz Schmerzen und Angst versuchte er ein kleines Lächeln.“

Edgar Berberich aus Lobenfeld berichtet weiter:

„Karl Engel aus Lobenfeld war damals gerade als Soldat im Urlaub zu Hause. Er stand am Kreuzweg (heute Verkehrskreisel) und sah die Gruppe, die den amerikanischen Piloten zum Rathaus eskortierte, auf sich zukommen. Als sie auf seiner Höhe angekommen war, bot er dem Gefangenen eine Zigarette an.“

In der Zwischenzeit hatte man den anderen Amerikaner, der im Haus der Familie Christen verarztet worden war, ebenfalls zum Rathaus gebracht. Die dort versammelte Menge war aufgebracht und stand den beiden Piloten in feindseliger Haltung gegenüber. Der eine der Amerikaner wagte es, die von Engel geschenkte Zigarette zu rauchen. Ein Mann, damals Vorarbeiter im Hofgut, ging zu ihm hin und schlug ihm die Zigarette aus dem Mund. Der Bürgermeister Emil Fellmann, der etwas Englisch konnte, verfrachtete schließlich beide Piloten in sein Auto, einen Holzvergaser, und brachte sie nach Neckargemünd ins Wehrmachtlazarett.

Über die Luftkämpfe gibt es auch eine Schilderung von Colonel Hubert Zemke, dem damaligen Kommandeur der 56th Fighter Group. Er hatte eine neue Taktik, den sog. „Zemke-Fächer“ entwickelt, der an diesem Tag zum ersten Mal erprobt werden sollte. Dazu wurde die 56th FG in zwei Gruppen geteilt. Die aus 24 Flugzeugen bestehende Gruppe A flog Richtung Koblenz und sollte von dort in einen Halbkreis auffächern. Jeweils aus vier Maschinen bestehende Schwärme hatten die Aufgabe, einen Sektor von 30 Grad nach Feindflugzeugen absuchen. Die mit kurzem Abstand nachfolgende Gruppe B sollte ebenfalls entsprechend auffächern und der vor ihr fliegenden Gruppe bei Bedarf zu Hilfe eilen.

Colonel Hubert Zemke berichtet:

„Ich führte vier Maschinen P-47 Thunderbolt der Gruppe „A“. Lieutenant Willard Johnson flog als mein Rottenflieger. Lt. Colonel Preston Piper war Führer der zweiten Rotte mit Lt. John McDonnell als Rottenflieger. Bei Erreichen des Festlands musste McDonnell wegen technischer Schwierigkeiten umkehren. Piper schloss sich mir nun als dritter Rottenflieger an. Wir setzten den Steigflug fort und erreichten eine Höhe von 6500 Metern, als sich unter uns die auffällige Rheinbiegung zeigte. Von dort drehten die Schwärme der 61st Squadron nach Norden Richtung Marburg und die Schwärme der 62nd Squadron nach Süden Richtung Mannheim, während ich meinen Schwarm geradewegs nach Gießen führte.

Nach etwa 65 Kilometern wendete ich, um in Nord-Süd-Richtung aufzuklären. Wir drei durchsuchten systematisch den dunstig-blauen Horizont. Regelmäßig wippten wir mit den Flügeln, um nach unten bessere Sicht zu haben. So hofften wir, feindliche Flugzeuge im Steigflug zu entdecken. Nichts Verdächtiges war zu sehen. Plötzlich vernahm ich im Kopfhörer einen alarmierenden Schrei: „Fairbank“= Rufzeichen von H. Zemke), nach links wegziehen! Instinktiv riss ich am Steuerknüppel und trat in die Fußpedale. Beim Herumkurven der Thunderbolt nahm ich das Mündungsfeuer der Bordwaffen wahr. Im nächsten Sekundenbruchteil erblickte ich die Konturen einer Me 109 und darüber weitere Maschinen gleichen Typs. Mit Vollgas auf den Gegner zu. 'Fairbank an Daily White Flight (= Rufzeichen von Zemkes Schwarm). Aufschließen. Bildet einen Abwehrkreis.'

Diese Maßnahme war allerdings ein Fehler, denn wir nahmen zu langsam Fahrt auf. Ich sah etwa 1500 Meter über uns sieben Me 109. Sie warteten nur darauf, uns anzugreifen. Den Vorteil von Höhe und Geschwindigkeit ausnutzend, stürzten sich jeweils zwei Feindmaschinen herab, beschossen uns und zogen sich wieder zurück; dieselbe Taktik hatten wir oft bei von uns überraschten deutschen Jägern angewandt. Während des Kreisflugs rief ich wiederholt um Hilfe. Plötzlich stieß eine einzelne Me 109 durch unseren Abwehrkreis und feuerte auf Johnsons Flugzeug. Flammen umhüllten den Rumpf, die Thunderbolt drehte sich und verschwand aus dem Blickfeld. Wo war Hilfe? Ich rief wieder. Piper und ich flogen einen engeren Abwehrkreis.

Während ich nach einer Fluchtmöglichkeit Ausschau hielt, hatte mich eher Verzweiflung als Furcht ergriffen. Beim Versuch zu stürzen wäre unsere Anfangsbeschleunigung zu langsam. Der Gegner würde uns festnageln, bevor wir genügend Geschwindigkeit gewonnen hätten. Dann wiederholte die einzelne Me 109 den vorhergehenden Angriff: sie stieß durch unseren Abwehrkreis und feuerte auf Piper. Wieder sah ich Rauch und Flammen aus der Maschine schlagen. Zwei Abschüsse, noch einer übrig.

Laut fluchend ergriff ich die Flucht. Mit einer heftigen Bewegung der Steuerorgane legte ich meine Maschine auf den Rücken und stürzte senkrecht in Richtung Boden. Um meinen Verfolgern ein schwieriges Ziel zu bieten, flog ich Rollen. Nach unten,

Vollgas, bis an die Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit. Als sich der Höhenmesser schon mehrfach gedreht hatte und der Geschwindigkeitsanzeiger am Anschlag stand, schüttelte und vibrierte die Thunderbolt so stark, dass sie bald auseinander zu brechen drohte. Es war Zeit, in eine normale Fluglage überzugehen; ich nahm das Gas zurück und zog am Steuerknüppel, so dass sich der Boden unter mir in 1500 Meter Entfernung befand. Ein kurzer Blick über jede Schulter und ein langer Blick nach hinten zeigte mir, dass ich wieder alleine war.“

Welche Schlüsse sind zu ziehen? – Die historischen Hintergründe

Den erhaltenen deutschen Unterlagen zufolge befand sich am 12. Mai 1944 im Luftraum von Heidelberg eine deutsche Jagdgruppe: die in Herzogenaurach bei Nürnberg stationierte I. Gruppe des Jagdgeschwaders 5, abgekürzt I./JG 5. Der Verband war mit dem Höhenjäger Me 109 G-6 ausgerüstet und soll im Raum 05 Ost, S/TS-1, das entspricht dem Gebiet von Heidelberg, drei P-47 Abschnüsse erzielt haben. Die erfolgreichen deutschen Piloten waren der Oberleutnant Walter Krupinski, der Leutnant Otto Jahn sowie der Gefreite Herbert Lieberknecht.

Olt. Walter Krupinski war erst seit kurzem Kapitän der 2. Staffel. Er hatte sich in Russland das Ritterkreuz erworben. Nach dem Krieg bekleidete er in der Bundesluftwaffe Generalsrang. Lt. Otto Jahn gehörte zur 3. Staffel und war seit 1942 bei der I./JG 5. Er war ebenfalls ein erfolgreicher Jagdflieger und erhielt kurz vor Kriegsende noch das Ritterkreuz. Der 20-jährige Gefreite Herbert Lieberknecht gehörte zur 1. Staffel.

Die deutschen und amerikanischen Angaben stimmen hinsichtlich der Abschnüsse und der Abstürze nicht überein. Folgt man den wahrscheinlicher scheinenden deutschen Angaben, dann fand der von Zemke geschilderte Luftkampf nicht im Raum Gießen statt, wie sein Bericht vermuten lässt, sondern in der Gegend von Heidelberg. Dies wird durch die zwei US-Flugzeugabstürze im Raum Spechbach – Lobenfeld und Epfenbach – Reichartshausen eindeutig belegt. Zemke befand sich offenbar wegen eines Navigationsfehlers nicht wie geplant unmittelbar vor dem einfliegenden Bomberstrom im Raum Gießen, sondern deutlich abgesetzt an dessen südlicher Flanke. (Siehe Karte S. 72).

Auch die von H. Zemke geschilderte Reihenfolge der Abstürze bedarf vermutlich der Korrektur. In seiner Schilderung und der ihm folgenden Literatur wird als erster Abschnuss 2nd Lt. Willard D. Johnson angegeben, während Colonel Preston Piper angeblich das zweite Opfer der deutschen Jäger wurde. Dem widerspricht eine zeitgenössische Notiz im MACR 4806, nach welcher Preston Piper zuerst abgeschossen worden sein soll.

Nach Zemkes Gefechtsbericht und den offiziellen deutschen Unterlagen fanden diese Luftkämpfe übereinstimmend in einer Höhe von 7000 bis 4000 Metern statt. Die Erzählungen von Walter Winterbauer und von Lt. Otto Jahn zeigen jedoch deutlich, dass sich die Gefechte teilweise bis in niedrige Höhen fortgesetzt haben müssen. Allein schon Zemkes gelungener Fluchtversuch ist ein Beleg hierfür.

Den ersten Abschnuss erzielte laut deutschen Angaben Olt. Walter Krupinski in 7000 m Höhe gegen 11.52 Uhr. Demnach müsste er Lt. Col. Preston Piper abgeschossen haben. Dessen Thunderbolt schlug vermutlich zwischen Epfenbach und Reichartshausen im Gewinn Schimmel auf. Der Pilot blieb nach dem Fallschirmabsprung in einem Baum hängen und wurde gefangen genommen. Er hatte die schwereren Verletzungen der beiden abgeschossenen Piloten. Daher dürfte es sich bei Preston Piper um denjenigen Amerikaner handeln, der von Frau Christen gepflegt wurde.

Knapp darauf, in 4000 m Höhe, erzielte Lt. Otto Jahn bereits um 11.55 Uhr den zweiten Abschuss.

Otto Jahn erinnert sich:

„Ich war am 12. Mai 1944 als Leutnant der I./JG 5 im Einsatz und flog eine Me 109. Wir befanden uns mit unserer Gruppe im Raum Heidelberg. Damals waren bei Mannheim Sperrballone aufgezogen. Diese Fesselballone wurden von starken Drahtseilen gehalten. Ihre Verankerungsseile konnten zu Beschädigungen an Propellern und Tragflächen der angreifenden Flugzeuge führen. Es gab zwei unterschiedlich große Ballonmuster, deren Einsatzhöhe zwischen 800 und 1800 bis 2400 Metern betrug.

Mir gelang an diesem Tag der Abschuss einer P-47 Thunderbolt; es war mein erster Kontakt mit einer Maschine dieses Typs. Ich erinnere mich noch gut an den grünen Tarnanstrich des Flugzeugs. Der Amerikaner flog auf die Sperrballone zu, ich dicht hinter ihm her. Er riss seine Maschine rauf und runter, um mich abzuschütteln. Der US-Pilot war ein ausgezeichneter Mann. Im Messerflug raste er durch die Ballonsperrren hindurch. Ich konzentrierte mich vollständig auf den Gegner und sagte mir: ‚Wenn der das kann, kannst Du das auch!‘ Schließlich befand ich mich über der niedrig fliegenden Thunderbolt, kurvte auf sie ein und gab einen Feuerstoß ab.

Nach diesem Einsatz meldete sich bei meiner Dienststelle in Herzogenaurach eine im Raum Mannheim stationierte Flakeinheit, die diesen Abschuss bestätigte. Erst durch diesen Hinweis erhielt ich Kenntnis von meinem Luftsieg über eine Thunderbolt. Der Amerikaner soll angeblich bei Mannheim notgelandet sein.“

Im Raum Heidelberg-Mannheim sind für diesen Tag jedoch nur Abstürze, keine Notlandungen von US-Maschinen bezeugt. Die Bestätigung des P-47-Abschusses durch eine Flakeinheit bezieht sich aller Wahrscheinlichkeit nach nicht auf O. Jahn. Bei dem von Lt. Otto Jahn abgeschossenen Amerikaner müsste es sich eher um 2nd Lt. Willard D. Johnson handeln. Dieser landete mit seinem Fallschirm beim Kloster Lobenfeld und wurde dort von H. Holdermann und E. Gimber gefangen genommen. Vermutlich war er es, dem vor dem Rathaus vom Vorarbeiter des Gutshofes Fellmann die Zigarette aus dem Mund geschlagen wurde. Seine Maschine ist auf dem Seeberg auf Karl Freys Acker aufgeschlagen. Die von Walter Winterbauer und der Lobenfelder Dorfjugend inspizierten Überreste eines amerikanischen Jagdflugzeuges gehörten also nicht zum Flugzeug des Lt. Col. Preston Piper, sondern sind der Maschine von 2nd Lt. Willard D. Johnson zuzuordnen.

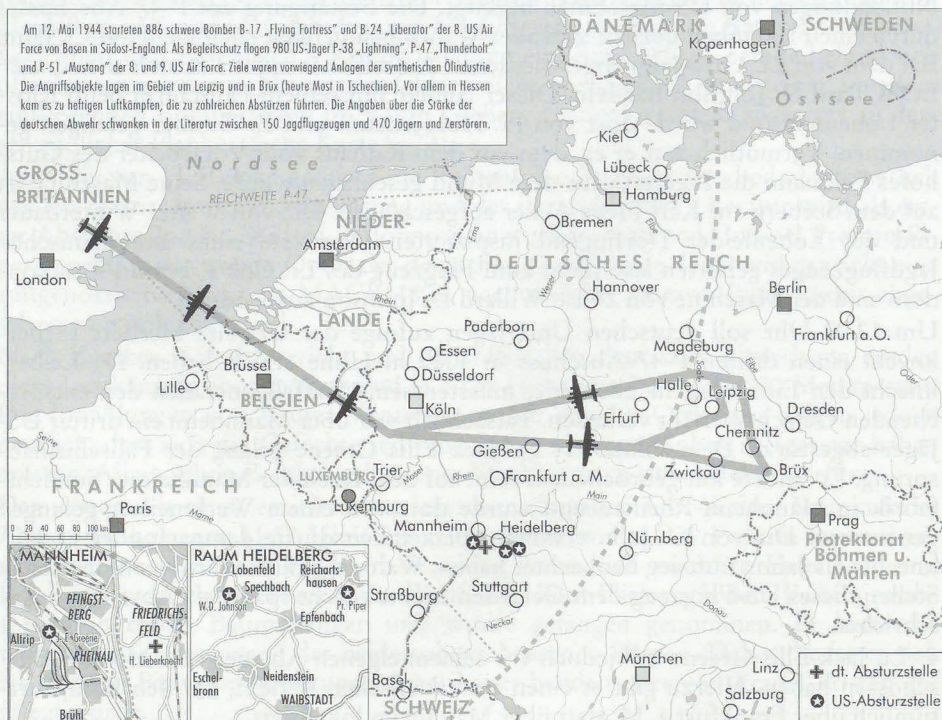
Um 12.07 Uhr soll deutschen Unterlagen zufolge der Gefreite Herbert Lieberknecht einen dritten P-47-Abschuss in 4000 m Höhe erzielt haben. Da Lieberknecht den Einsatz nicht überlebte, mussten seine Staffelnkameraden den entsprechenden Gefechtsbericht verfassen. Tatsächlich war über Mannheim ein dritter US-Jäger abgestürzt. Dem Piloten 1st Lt. Jack Ellis Greene gelang der Fallschirmab-sprung. Er landete mit gebrochenem Arm auf dem Dach der Mannheimer Sunlichtfabrik in Mannheim-Rheinau und wurde dort von einem Werkmeister gefangen genommen. Die von O. Jahn erwähnte Flakeinheit dürfte demnach eher Lieberknechts als Jahns Luftsieg beobachtet haben. Wahrscheinlich wurde von deutschen Stellen dieses US-Flugzeug dem Gefreiten Lieberknecht später als Abschuss zugeschrieben.

1st Lt. Jack Ellis Greene soll jedoch vor seinem eigenen Absturz eine Me 109 abgeschossen haben. Hierzu gibt es einen amerikanischen Bericht, der den Kampf irrtümlich über Frankfurt a. M. statt über Mannheim lokalisiert.

2nd Lt. William Davenport berichtet:

„Ich flog ‚Icejag Red Two‘ (= Rufname von W. Davenport), als sich 1st Lt. Jack Ellis Greene, 2nd Lt. George H. Buttler und ich von der 62nd Fighter Squadron auf eine in einer Höhe von 14000 Fuß (4200 m) fliegende Me 109 stürzten. Lt. Greene, der ‚Red Leader‘, griff die Me 109 an und schoss sie ab. Das Feindflugzeug stürzte unter schwarzer Rauchentwicklung zu Boden. ‚Red Leader‘ zog dann in einer Steilkurve nach oben und ich sah Flammen aus seinen Turboladerleitungen schießen. Sein Flugzeug ging in starke Schräglage über und 1st Lt. J. E. Greene sprang mit dem Fallschirm ab, wobei sich sein Schirm in etwa 14000 Fuß Höhe direkt über der Stadt öffnete. Wir flogen einen Kreis und drehten dann nach Hause ab.“

Dabei kann es sich nur um das Flugzeug des Gefreiten H. Lieberknecht gehandelt haben, der mit seiner Me 109 G-6 „weiße 12“, in der Nähe von Mannheim-Friedrichsfeld abgestürzt ist. Im Gegensatz zu Greene gelang es Lieberknecht nicht mehr die Maschine mit dem Fallschirm zu verlassen. Der Abschuss von Lieberknechts Me 109 durch Greene soll nach US-Unterlagen gegen 12.30 Uhr erfolgt sein. Ein Luftkampf als Grund für den darauffolgenden Absturz von J. E. Greene wird in dieser Quelle nicht genannt, ist aber anzunehmen. Im Raum Mannheim-Heidelberg sind keine weiteren P-47-Abschüsse durch andere deutsche Jagdflugzeuge gemeldet. Es besteht derzeit ein nicht auflösbarer Widerspruch zwischen Greenes und Lieberknechts Abschüssen bzw. Abstürzen. Nach Lage der Akten müssen sie in engem Zusammenhang gesehen werden, können aber derzeit nicht befriedigend erklärt werden.



Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen:

MACR 4689 (Jack Ellis Greene), MACR 4805 (Preston Piper), MACR 4806 (Willard D. Johnson); Tagebuchaufzeichnungen von Hilde Holdermann/Lobenfeld und Werner Schock/Edingen-Neckarhausen, Briefliche Mitteilungen von Edgar Berberich/Lobenfeld, Otto Jahn/Neustadt a. d. Weinstraße, Elisabeth Schmitt, geb. Christen/Specbach, Fritz Schramm (†)/Specbach, Walter Winterbauer/Lobenfeld. Mein besonderer Dank gilt Herrn Friedrich Krämer/Lobbach-Lobenfeld für seine tatkräftige Unterstützung.

Literatur:

- Boog, Horst, Strategischer Luftkrieg in Europa und Reichsluftverteidigung 1943–1944, in: Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hrsg.), Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg. Band 7, Stuttgart/München 2001, S. 1–415.
- Girbig, Werner, Jagdgeschwader 5 „Eismeerjäger“, Stuttgart 1975.
- ders., ... mit Kurs auf Leuna. Die Luftoffensive gegen die Treibstoffindustrie und der deutsche Abwehreininsatz 1944–1945, Stuttgart 1980. (Unveränderte Neuauflage 2003).
- Groehler, Olaf, Die Offensive der anglo-amerikanischen Luftstreitkräfte gegen die faschistische Treibstoffwirtschaft (Mai 1944 bis Januar 1945), in: Luftverteidigung 4, 1968, S. 109–122.
- Eiermann, Richard / Patrick Remm: Kraichgau 1945 – Kriegsende und Neubeginn Bd. I, Dokumente aus den Militärarchiven (Heimatverein Kraichgau, Sonderveröffentlichung 12). Ubstadt-Weiher, 1995.
- Scheuerbrandt, Arnold / Doris Ebert / Bernd Röcker: Kraichgau 1945 – Kriegsende und Neubeginn Bd. II, Augenzeugenberichte, Amtliche Dokumente (Heimatverein Kraichgau, Sonderveröffentlichung 13). Ubstadt-Weiher, 1996.
- Freeman, Roger A., War Diary of The Mighty Eighth, London–New York–Sidney 1981.
- ders., The Mighty Eighth, London 1989.
- ders., Zemke's Wolfpack. The Story of Hub Zemke and the 56th Fighter Group in the Skies over Europe, New York 1989.
- ders., The Mighty Eighth War Manual, London 1991.
- ders., 56th Fighter Group, Oxford 2000.
- Hess, William N., Zemke's Wolfpack. The 56th Fighter Group in World War II, Osceola/Wisconsin 1992.
- McLaren, David R., Beware the Thunderbolt! The 56th Fighter Group in World War II, Atglen/Pennsylvania 1994.
- Olynyk, Frank J., USAAF (European Theater) Credits for the Destruction of Enemy Aircraft in Air to Air Combat. World War 2, Aurora/Ohio 1987.
- Prien, Jochen und Rodeike, Peter, Einsatz in der Reichsverteidigung von 1939 bis 1945. Jagdgeschwader 1 und 11. Teil 2. 1944, Eutin 1994.