

Otmar Gotterbarm

## LUFTKRIEG AM BODENSEE

Der Bomberabsturz von Heiligenberg-Wintersulgen  
vom 18. März 1944<sup>1</sup>

In Heiligenberg-Wintersulgen, im Flurstück Kiebloch, nahe Betenbrunn, erinnert ein Bildstock an den Absturz eines amerikanischen Bombers am 18. März 1944 an diesem Ort. Eine Tafel auf dem daneben stehenden Granitstein nennt die Umstände des Absturzes. Demnach hatte das Flugzeug an der Bombardierung Friedrichshafens teilgenommen und war dabei von der Flak abgeschossen worden. Sechs Besatzungsmitglieder verloren ihr Leben.

### DER BOMBER UND SEINE BESATZUNG

Es handelte sich hier um eine Maschine des Typs Consolidated B-24H Liberator.<sup>2</sup> Gängig für diesen Flugzeugtyp ist die Kurzbezeichnung B-24 oder Liberator. Sie hatte 20,47 m Länge, 33,53 m Breite und 5,49 m Höhe. In unbeladenem Zustand wog sie

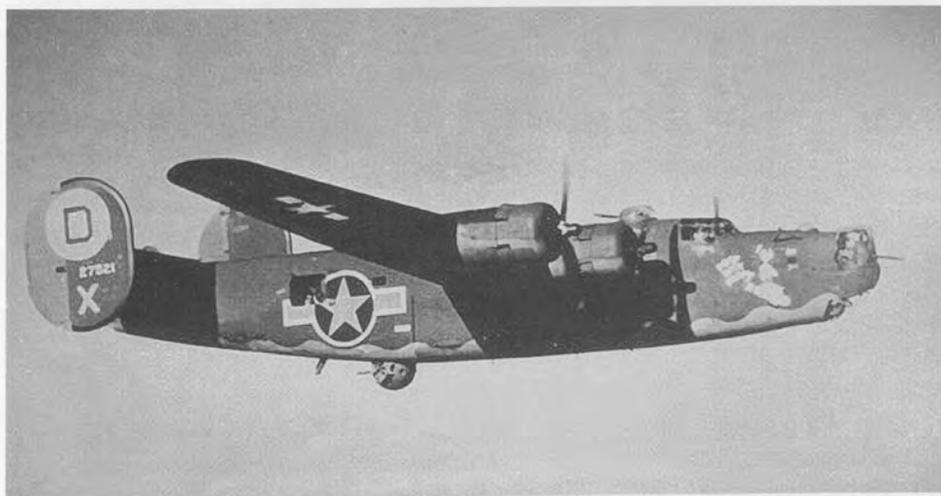


Abb. 1: B-24H Liberator

17 Tonnen, beladen maximal 30 Tonnen. Sie erreichte eine Einsatz-Flughöhe von 8540 Metern und eine Reichweite von 3540 Kilometern. Ihre Höchstgeschwindigkeit belief sich auf 467 km/h. Die vier R-1830-43-Sternmotoren von Pratt&Whitney leisteten jeweils 1200 PS. Sie verfügte über eine Bewaffnung von zehn Maschinengewehren des Kalibers 12,7 mm: jeweils zwei eingebaut in den drehbaren Geschützständen in Bug und Heck, dem oberen Geschützturm und dem Kugelturm auf der Unterseite des Flugzeugs. Aus jeder Rumpfseite ragte ein weiteres MG. Mit zehn Mitgliedern hatte die in Wintersulgen abgestürzte Liberator Standardbesatzung. Sie lautete offiziell:<sup>3</sup>

Funktion	Vornamen, Name	Rang	Heimatort
Pilot	Frank L. Albert	1 <sup>st</sup> Lt.	Stroudsburg, Pennsylvania
Kopilot	Meredyth F. McGeary	1 <sup>st</sup> Lt.	Cleveland, Ohio
Navigator	Edmund H. Donnelly	1 <sup>st</sup> Lt.	New York
Bombenschütze	Paul E. Castellotti	1 <sup>st</sup> Lt.	Corona, New York
Bordmechaniker/ oberer Turmschütze	Beauford K. Walker	T/Sgt.	Konawa, Oklahoma
Bordfunker	James K. Warvel	T/Sgt.	Toledo, Ohio
Rumpfschütze	Lloyd J. Brady	S/Sgt.	Wichita, Kansas
Rumpfschütze	David F. Andello	S/Sgt.	Girard, Ohio
Kugelturmschütze	Carl C. Bolick	S/Sgt.	Lincolnton, North Carolina
Heckschütze	Edward G. Monteleone	S/Sgt.	Mountain View, Kalifornien



**Abb. 2:** Crew, vordere Reihe v. l. n. r.: Monteleone, Donnelly, Albert, McGeary, Castellotti; hintere Reihe: Andello, Bolick, Warvel, Brady, Walker

Da der reguläre Kugelturmschütze, Carl Cecil Bolick, sich durch besondere Treffsicherheit ausgezeichnet hatte, beorderte ihn Kommandant Albert in den wichtigeren oberen Geschützturm. Der reguläre obere Turmschütze, Bordmechaniker Beauford K. Walker, nahm daraufhin die Stellung des Rumpfschützen David F. Andello ein, der in den Kugelturm am Bauch der Liberator wechseln musste.<sup>4</sup> Im vorliegenden Bericht werden sie fortan in diesen, ihren tatsächlich ausgeübten Funktionen, erwähnt.

## VON NORFOLK ZUM BODENSEE

Der abgestürzte Bomber – er trug den Spitznamen »I'll Be Back«<sup>5</sup> – war Teil einer riesigen Streitmacht der in England stationierten amerikanischen 8. Luftflotte, die am späten Vormittag des 18. März 1944 mit ihren drei Divisionen in Mittel- und Ostengland abgehoben hatte und sich über Ostfrankreich, den Schwarzwald und die Schwäbische Alb auf ihre Einsatzziele zwischen Donau, Isar und Bodensee zu bewegte. Begleitschutz boten 925 Jagdflugzeuge. Insgesamt 511 B-17 »Fliegende Festungen« der 1. und 3. Division richteten ihre Angriffe auf die deutschen Fliegerhorste südlich der Donau und die Innenstadt Münchens. Die gesamte 2. Division, die mit 227 Flugzeugen des Typs B-24 Liberator beteiligt war, hatte das wichtigste Ziel zugeteilt bekommen: Friedrichshafen am Bodensee. Hier war mehr Kriegsindustrie konzentriert, als in jeder anderen deutschen Stadt vergleichbarer Größe: Die Dornier-Werke entwickelten und produzierten Flugzeuge, die Zeppelinwerke beteiligten sich an der Herstellung von Radaranlagen und Vergeltungswaffen (V 2), Maybach lieferte die Motoren für Kettenfahrzeuge und die Zahnradfabrik (ZF) die Getriebe für Fahrzeuge aller Art.

Die Maschine, deren letzten Flug wir verfolgen, trug die Seriennummer 42-52305 und gehörte der 44. Bombergruppe, 506. Staffel, an, die auf den Seitenrudern mit einem schwarzen P auf weißem Grund gekennzeichnet war. Sie hatte ihre Heimatbasis in Shipdham, Norfolk. Mit drei Staffeln zu jeweils sechs Maschinen, also insgesamt

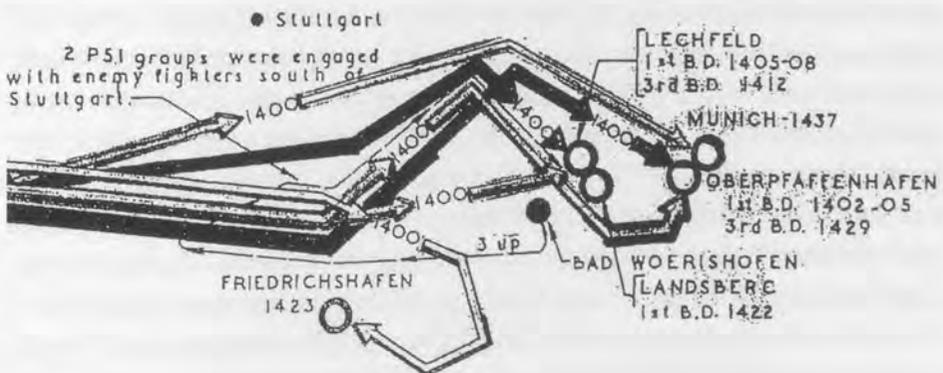


Abb. 3: Kartenausschnitt der Anflugroute

achtzehn Flugzeugen, nahm dieser Verband am Einsatz der 2. Division teil. Er hatte die Dornier-Werke in Manzell auf seiner Zielkarte – genau wie zwei Tage vorher, am 16. März 1944, als die Amerikaner das erste Mal Friedrichshafen angriffen, aber, behindert durch eine geschlossene Wolkendecke, die meisten der anvisierten Ziele verfehlten.

Die 2. Bomberdivision verließ in geschlossenen Formationen die Insel bei Dunge-ness, überquerte den Ärmelkanal und erreichte den vom deutschen Feind besetzten Kontinent bei Le Tréport. Die achtzehn Maschinen der 44. Bombergruppe – mit der Liberator von Pilot Albert – hatten sich verfrüht über dem Kanal eingefunden. Die vorgegebene Flughöhe hatten sie auch noch nicht erklommen. Daher mussten sie im Steigflug eine volle 360°-Warteschleife fliegen und gerieten dabei ganz ans Ende des Bomberstroms, der inzwischen weit voraus war. Auf der ganzen Strecke hatten sie Mühe, den Anschluss zu halten.<sup>6</sup>

Bei herrlichem Wetter wurde gegen 14 Uhr Riedlingen erreicht. Wie auf einer Drehscheibe verteilten sich die einzelnen Verbände nun und wandten sich ihren individuellen Einsatzzielen zu. Die 2. Division schwenkte nach Südosten und flog Richtung Vorarlberg. Schon da erschienen ihre viermotorigen B-24 Liberator über Heiligenberg und dem Deggenhauser Tal. Über dem Allgäu versuchten deutsche Abwehrjäger, die feindlichen Verbände anzugreifen. Der voraus fliegende Begleitschutz der Amerikaner stellte sich ihnen sofort entgegen und verwickelte sie in Luftkämpfe. Nach einer Rechtswende von hundertachtzig Grad über Bregenz leiteten die Bomber – nun unbehelligt von Südosten her, über den Bodensee – den Zielanflug auf Friedrichshafen ein. Um 14.23 Uhr<sup>7</sup> fielen die ersten Bomben auf die künstlich vernebelte Stadt.

## DIE ABSTURZBERICHTE DER ÜBERLEBENDEN CREWMITGLIEDER

Im Missing Air Crew Report, kurz MACR, finden sich zwei handschriftlich abgefasste Berichte zum Absturz der Maschine von Pilot Albert.<sup>8</sup> Sie sind nach Ende des Krieges verfasst und stammen von zwei der Überlebenden, Bordfunker James K. Warvel und Navigator Edmund K. Donnelly. Demnach erhielt ihr Verband unmittelbar vor dem Bombenabwurf den Befehl, die Bomben zurückzuhalten, da dreitausend Fuß unter ihnen eine andere Gruppe flog, die Gefahr lief, von den Bomben getroffen zu werden. Nach einer Rechtskehre und vollen 360°-Schleife erfolgte ein zweiter Zielanflug auf dem gleichen Kurs und der gleichen Höhe wie beim ersten Mal.<sup>9</sup> Kurz vor dem Ziel erhielt Pilot Alberts Maschine einen Treffer in den Rumpf, der den Kugelturmschützen D. F. Andello tötete. Navigator Donnelly bot dem Piloten einen Kurs in die nahe Schweiz an. Albert lehnte ab: *Wir haben die Bomben soweit gebracht, jetzt fallen sie auch auf das Ziel.* Drei weitere Flaktref-fer folgten: der rechte äußere Motor fing Feuer und die Flügelspitze<sup>10</sup> brach ab. Sodann wurde Motor Nr. 2, links vom Cockpit, in Brand geschossen, und schließlich durchlö-

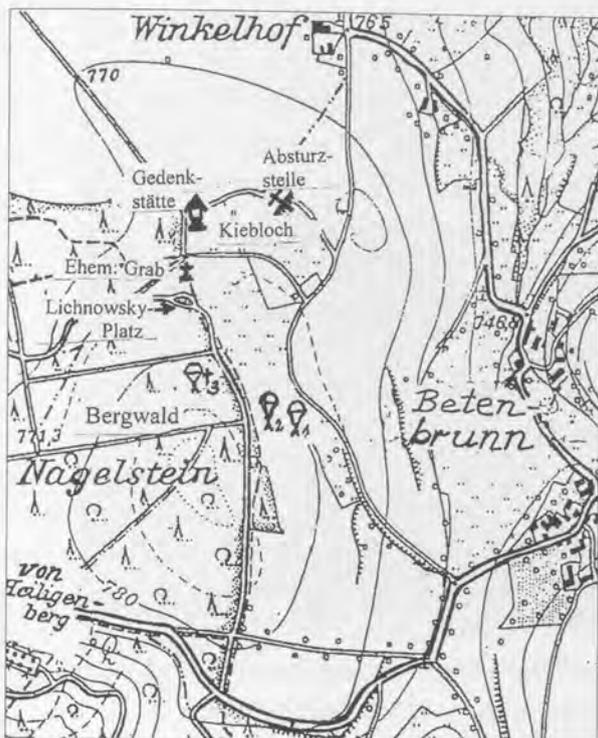


Abb. 4: Absturzort und Fallschirmlandungen (1 Warvel, 2 Bolick, 3 Monteleone +, sowie außerhalb dieses Kartenausschnittes: Donnelly bei Altenbeuren und Walker bei Lellwangen)

cherte ein weiterer Treffer einen der Treibstofftanks. Die Hydraulik war ebenfalls zerstört. Danach gab der Pilot den Befehl zum Absprung.

Da die Bugradklappen klemmten,<sup>11</sup> kamen Bombenschütze und Navigator in den Funkraum herauf, um durch die Bombenkammer abzuspringen. Dort waren aber die Türen, die wie Rollläden funktionierten, wieder zugefallen. Bordfunker Warvel gelang es mit größter körperlicher Anstrengung und Fußstritten, eine der Türen zu öffnen. Durch diese halfen er und Copilot McGeary dem verletzten oberen Turmschützen, Carl Bolick, hinaus. Navigator Donnelly sprang durch die soeben geöffnete Bombenkammer ab, Rumpfschütze Walker durch ein Seitenfenster im Rumpf. Im nächsten Moment ex-

plodierte das Flugzeug und eine Tragfläche brach ab. Funker Warvel wurde hinausgeschleudert, vielleicht auch Heckschütze Monteleone. Die anderen fünf blieben im steil abwärts stürzenden Flugzeug gefangen.

Die Erinnerung des einzigen, heute noch lebenden Crewmitglieds, Carl Bolick, beschränkt sich darauf, dass an Bord totales Durcheinander herrschte und alles sehr schnell ging. Ein Flaksplitter hatte eine klaffende Wunde an seinem rechten Fuß verursacht. Während das Flugzeug zu trudeln begann, erreichte er mit größter Mühe die Bombenkammer und fiel schließlich durch ihre Türöffnung hinaus. Die Hilfe seiner Kameraden ist ihm heute nicht mehr bewusst. Aus Angst, am Fallschirm hängend beschossen zu werden, wartete er mit dem Ziehen der Reißleine bis auf 2000 Fuß. Nach der Landung in tiefem Schnee kam schon bald Bordfunker Warvel zu ihm hingerannt. Dieser hatte bei der Explosion der Maschine das Bewusstsein verloren, kam kurzfristig zu sich, zog die Reißleine und fiel erneut in Ohnmacht. Wieder bei Bewusstsein, sah er am Boden das brennende Flugzeugwrack liegen und landete unverletzt ganz in der Nähe Bolicks. Dieser blutete stark und konnte nicht aufstehen. Somit war an eine zunächst beabsichtigte Flucht in den nahen Wald bei der Absturzstelle im Kiebloch nicht mehr zu denken. Er kümmerte sich um seinen Kameraden und wurde mit ihm zusammen gefangen genommen. In einem nahe gelegenen Dorf – es war auf dem Winkelhof, wie sich erweisen



Abb. 5: Flugzeugwrack

wird – wurde er verarztet und bekam zu essen. Er bat die Gestapo<sup>12</sup>, seine toten Kameraden begraben zu dürfen. Diese Bitte wurde ihm erwartungsgemäß abgeschlagen.

Warvel erwähnt einen Unteroffizier Otto Lion (dt. Len),<sup>13</sup> der ihn sehr gut behandelte. Er chauffierte ihn am nächsten Tag durch schöne hügelige Landschaft zu einer Flakbatterie und schließlich nach Friedrichshafen. Dort zeigte er ihm, welche Schäden sie durch die Bombardierung angerichtet hatten. Über das Dulag (Luft) Oberursel,<sup>14</sup> wo er Navigator Donnelly und Bordmechaniker Walker antraf, führte ihn sein Weg nach Groß Tychow<sup>15</sup> ins Stalag Luft IV.

Navigator Donnelly berichtet, dass er, am Fallschirm hängend, beobachten konnte, wie ein Mann in graugrüner Uniform und mit einem langen Gewehr über der Schulter in die Richtung radelte, wo er herunterschwebte und schließlich landete. Dieser nahm ihn gefangen und führte ihn in das Ortsgefängnis Salem. Nach drei Tagen gelangte auch er nach Oberursel ins Dulag (Luft). Bordmechaniker Walker, den er dort antraf, berichtete von seinem Aufenthalt bei Soldaten einer kleinen Nachrichteneinheit der Wehrmacht, die ihn gut behandelt und am Abend vor seinem Weitertransport sogar Abschied mit ihm gefeiert hätten. Nach seiner Vernehmung gelangte Donnelly schließlich ins Stalag (Luft) III in Sagan/Schlesien.

## SECHS CREWMITGLIEDER STERBEN, VIER ÜBERLEBEN

Beim ersten Zielflug, in buchstäblich letzter Sekunde vor dem Bombenabwurf, erhielt die gesamte 44. Bombergruppe den Befehl, ihre Ladung zurückzuhalten, da andere Bomber etwas tiefer ihren Weg kreuzten. Die Führungsmaschine, der die gesamte Einheit geschlossen folgen musste, leitete einen erneuten Zielflug ein und kehrte unter denselben Parametern wie vorher zurück. Dies war eine außerordentlich günstige Gefechtssituation für die Flakstellungen rings um Friedrichshafen. Sie konnten sich in Ruhe darauf einstellen und erzielten »etwa 14.38 Uhr«<sup>16</sup> einen Abschuss. Wie der MACR belegt, endete für sechs der zehn Crewmitglieder der Absturz ihrer Maschine tödlich. Nur vier überlebten.

An dieser Stelle sei der Hinweis erlaubt, dass Luftkriegsforscher Hans Willbold in seinem Buch *Der Luftkrieg zwischen Donau und Bodensee* irrt, wenn er dort schreibt, dass neun Mann abgesprungen seien und in Gefangenschaft kamen. Ob die zwei äußeren Motoren brannten, wie im MACR vermerkt ist, oder, wie Bordfunker Warvel berichtet und Turmschütze Bolick bestätigt, Motor Nr. 2 auf der linken Seite innen und Motor Nr. 4 auf der rechten Seite außen, ist nicht mehr zu klären.<sup>17</sup>

In der *Roll of Honor and Casualties*, der Ehrenchronik der amerikanischen Gefallenen, ist an mehreren Stellen davon die Rede, ein Verband von B-17 »Fliegenden Festungen« sei unterhalb der 44. Bombergruppe durchgeflogen. Diese Version muss in Abrede gestellt werden, da sich am 18. März 1944 kein Verband von B-17 Bombern im Bodenseegebiet befand. Allerdings kann man bisweilen von einer einzelnen B-17 lesen, die auf geringerer Höhe quer geflogen sei. Dies ist sehr wohl möglich, denn an diesem Tag flüchteten auch vier B-17 in die Schweiz.<sup>18</sup> Ohne ihn näher zu definieren, erwähnt dieselbe Quelle noch an anderer Stelle einen anderen Verband, der, tiefer fliegend, dabei war, seine Bomben abzuwerfen.<sup>19</sup>

## DIE ABSTURZSTELLE UND DIE SECHS GEFALLENEN

Die Absturzstelle liegt westlich von Betenbrunn, einige hundert Meter südlich des Winkelhofs, im »Kiebloch«, knapp zweihundert Meter nordöstlich des eingangs erwähnten Bildstocks (s. Kartenskizze S. 295). Die Angaben für den Zeitpunkt des Absturzes weichen in den verschiedenen Quellen nur geringfügig voneinander ab. Sie liegen zwischen 14.44 Uhr und 14.47 Uhr.<sup>20</sup>

Im Folgenden sollen die wichtigsten Erkenntnisse über die tödlich Abgestürzten kurz zusammengefasst werden.

Pilot Frank L. Albert: Obwohl schon verwundet, verharrte er im Cockpit und sorgte für die relative Stabilität der Maschine. Auf diese Weise kam er seiner Pilotenpflicht nach, der Crew den Abprung zu ermöglichen. Der überlebende Bordfunker Warvel fand ihn

nach dem Absturz leblos im Flugzeugwrack vor – im Pilotensitz angeschnallt. Er hatte demnach für sich selber keinerlei Vorbereitung getroffen, um abzuspringen. Bis zum Tag geflogene Pflichteinsätze: 22.

Kopilot Meredyth F. McGeary: Seine Hilfsbereitschaft, Bolick hinauszubefördern und Castellotti den Fallschirm anzulegen (s. u.), kostete ihn vermutlich das Leben. Er befand sich später tot im Flugzeugwrack. Geflogene Einsätze: 24. Der Tod ereilte ihn somit auf dem fünfundzwanzigsten, dem letzten Pflichteinsatz.

Bombenschütze Paul E. Castellotti: Er kam mit seinem Fallschirm nicht zurecht. Warvel und McGeary waren ihm behilflich, doch die Explosion der Maschine kam seinem Absprung zuvor. Nach dem Absturz befand er sich tot im Flugzeugwrack. Geflogene Einsätze: 22.

Kugelturmschütze David F. Andello: Er wurde schon im Flugzeug durch ein Flakgeschoss getötet. Etwa 20 Pflichteinsätze.

Rumpfschütze Lloyd J. Brady: Er befand sich zusammen mit Heckschütze Monteleone und Bordmechaniker B. K. Walker im hinteren Teil der Maschine, bereit durch eines der zwei Seitenfenster abzuspringen; Walker sprang und überlebte. Brady konnte nicht rechtzeitig abspringen, die Explosion der Maschine kam ihm zuvor. Geflogene Einsätze: ungefähr 22.

Heckschütze Monteleone: Wie Warvel berichtet, lag er mit geöffnetem Fallschirm tot in der Nähe des Flugzeugwracks. Nach Aussage von Zeitzeugen aus Heiligenberg wurde er im Waldstück Nagelstein, südlich des Lichnowsky-Platzes<sup>21</sup>, am Fuße einer großen Tanne, tot aufgefunden. Warvel, geht davon aus, dass Monteleone abgesprungen ist, sein Schirm sich aber nicht voll entfaltete. Dies wird von den Bewohnern des Winkelhofs bestätigt, die einen der drei Fallschirme schnell herunterfallen sahen. Pflichteinsätze: etwa 18. Als mutmaßlicher weiterer Grund für den missglückten Absprung der Schützen im hinteren Flugzeugrumpf gilt auch der Umstand, dass sie kein Absprungsignal bekamen. Denn sowohl der Notalarm als auch die Bordsprechanlage war, laut Bordfunker Warvel, außer Funktion.

## BEOBACHTUNGEN UND ERLEBNISSE DEUTSCHER ZEITZEUGEN<sup>22</sup>

Den Bewohnern der Höhen nördlich des Bodensees bot die Bombardierung Friedrichshafens ein schauerlich beeindruckendes Schauspiel: Vom Anflug der mehr als zweihundert viermotorigen Maschinen, über den Bombenabwurf, die Detonationen der Bomben und Flakgeschosse, den Weiterflug, die immer höher über der Stadt aufsteigenden Rauchschwaden und dazwischen die eine oder andere Rauchfahne eines von der Flak getroffenen Bombers. Heiligenberg und seine Ortsteile mit ihren Erhebungen von sechs- bis über achthundert Höhenmetern boten Aussichtspunkte

genug, um dieses Kriegsereignis mitzuverfolgen. Gastwirtin Elsa Mathilde Ramsperger vom Hotel Winter, heute Haus Hohenstein, beobachtete den Absturz von der heimischen Terrasse aus und erschreckte sich dabei so sehr, dass sie einen Herzinfarkt erlitt und starb.

Im MACR ist nachzulesen, Pilot Alberts Liberator habe versucht, Richtung Schweiz zu entkommen. Doch das genaue Gegenteil war der Fall. Zwei helle Rauchfahnen nach sich ziehend verließ sie den Verband, der nach dem Bombenabwurf geradewegs nordwestwärts weiterflog, nach rechts in eher nördlicher Richtung und verlor sehr schnell an Höhe, ein Flügelstück brach ab, sie legte sich auf die Seite und explodierte. Torkelnd fiel sie dann steil herunter. Dies alles soll – und hier stimmen die Beobachtungen der Zeitzeugen am Boden mit den amerikanischen Berichten überein – sehr schnell abgelaufen sein. Da die Maschine für die Strecke von Friedrichshafen nach Betenbrunn aber mindestens fünf Minuten Flugzeit benötigte, können sich diese Beobachtungen nur auf die letzte, unmittelbare Absturzphase beziehen: das Abbrechen des Flügels, die Fallschirmabsprünge, die Explosion und den Absturz. Drei Viertel der Strecke waren zu dem Zeitpunkt schon zurückgelegt.

Kaum dass eine schwarze Rauchsäule aufstieg, rannten die Menschen, die dem Schauspiel am Himmel mit den Augen gebannt gefolgt waren, von überall her in Richtung Absturzstelle. Josef Endres aus Heiligenberg erinnert sich, wie sich plötzlich von Süden her ein Flugzeug in Flammen und Rauch nährte, er sah das Abbrechen einer Tragfläche, mehrere Überschläge und zwei bis drei Fallschirme, die südlich von Wintersulgen zum »Bergwald« hin schwebten. Der abstürzende Motor schlug einen drei Meter tiefen Trichter in den Waldboden. Das dazu gehörige Flügelende lag daneben.

Zweihundert Meter nördlich der Absturzstelle im Kiebloch, hinter einer Bergkuppe versteckt, liegt der Winkelhof. Er wurde von Johann und Josefine Mattes zusammen mit ihren meist schon erwachsenen sechs Töchtern bewirtschaftet. Am Nachmittag des 18. März 1944 waren nur drei der jungen Frauen, Anna (21), Fini (22) und Priska (17), ihre Mutter und ein Onkel zuhause. Der Vater war mit zwei Pferden und dem Holzschlitten unterwegs. Zusammen mit ihren zwei älteren Schwestern und dem Onkel stand Priska vor dem Haus und schaute interessiert, aber nicht sonderlich beunruhigt, zu den Flugzeugen am Himmel hinauf. Der Onkel, der den Ersten Weltkrieg als Soldat mitgemacht hatte, sagte dann und wann ein erläuterndes Wort. Sie genossen die wärmende Sonne, denn die Tage vorher hatte es heftig geschneit. Irgendwann löste sich ein Bomber, von Friedrichshafen her kommend, aus seinem Verband und flog auf sie zu. Eine Tragfläche und ein Motor brannten. Diese brach ab und trudelte zusammen mit dem Motor auf ihr Haus zu. Der Onkel schrie: »Alle hinliegen!« Sie warfen sich alle hin und drückten ihre Gesichter in den Schnee. Nach einem dumpfen Schlag hoben sie vorsichtig ihre Köpfe und schielten nach oben. In der Luft schaukelten zwei Fallschirme und ein dritter fiel schnell herunter. Sie sprangen auf und liefen auf die Hügelkuppe, hinter der schwarzer Rauch aufstieg. Von dort sahen sie in der Senke vor sich – im Kiebloch – in kleinere und



Abb. 6: Winkelhof

größere Teile zerbrochen, das brennende Flugzeugwrack liegen. Ein paar hundert Meter weiter lief ein Mann in Fliegermontur Richtung Wald. Doch bevor er dort hin gelangte, beugte er sich über einen zweiten, der im Schnee lag. Als die drei Frauen mit ihrem Onkel bei ihnen ankamen, zeigte der eine auf seinen Kameraden, der im Schnee lag. Oberhalb des rechten Fußgelenkes war ein ganzes Stück Fleisch herausgerissen. Die Wunde blutete stark. Der Verletzte, es handelte sich um Carl Bolick, wurde dann schließlich auf einen eiligst herbeigebrachten Schlitten gesetzt, zwei Frauen zogen, die dritte schob, der Onkel und der andere Flieger – James Warvel – hielten und stützten ihn links und rechts. In der warmen, geräumigen Bauernstube wurde der Verletzte auf den Fußboden<sup>23</sup> gelegt. Er stöhnte vor Schmerzen und sein Gesicht war leichenblass. Kaum eine halbe Stunde später war Gemeindegeschwester Ludovikis aus Betenbrunn da und legte dem Verletzten einen Verband an. Inzwischen war auch Polizist Restle<sup>24</sup> in der Stube eingetroffen.

Vor dem Haus bildete sich nach und nach eine wachsende Ansammlung Schau-lustiger. Wie meist in solchen Situationen, kam es zu Unmutsäußerungen: »Ma sollt's glei totschiaga«. Oder, wie sich Priska erinnert, »schlaget's tot, was dond ihr dia no verhätschla!«<sup>25</sup> Gleichwohl waren auch mäßigende, vernünftige Stimmen präsent. So ist ein Zitat von Leo Rothmund aus Steinsbrunn bezeugt, der unmissverständlich mahnte: »Denket au amôl an unsere Buebe, die sind au fort!«

Als jedoch ein namentlich nicht genannter Landwirt aus Betenbrunn auf dem Hof erschien, spitzte sich die Situation zu. Wortlos und zornigen Blickes steuerte er auf den Hauseingang zu. Eine Hand umklammerte fest eine Mistgabel. Die stellte er nicht etwa

an der Hauswand ab, sondern nahm sie mit ins Haus hinein. Kaum war die Türe hinter ihm zugeschnappt, begann er zu toben. Worte wie »alle totschiagen, die Verbrecher« waren zu vernehmen. Geifernd vor Wut drängte er ins Wohnzimmer hinein, die Männer und Frauen im Innern stemmten sich dagegen. Ein wüstes Durcheinander lautstarker Wortwechsel begleitete das Gerangel, so Josefine Mattes: »Dô kommt niemand rei, was dô isch, gôht niemand was a!« Dann wieder das hasserfüllte Gebrüll des Mannes. Obwohl er sich nicht mehr aus der Stube hinausdrängen ließ, gelang es Polizist Restle doch, ihn zur Räson zu bringen.

Vertraut man der mündlichen Überlieferung auf dem Winkelhof – und es gibt keinen Grund daran zu zweifeln – dann wollte besagter Landwirt sich tatsächlich an den zwei Amerikanern vergreifen. Nur der ganz entschiedene Widerstand von Josefine Mattes, ihres Schwagers und des anwesenden Polizisten, die sofort energisch dazwischen gingen, hätten ihn zurückhalten können. Als der Verwundete wenig später einen Schwächeanfall erlitt, gab ihm Josefine Mattes schnell einen Schluck Schnaps zu trinken – aus einem Wasserglas. Sofort meldete sich der Eindringling wieder und wollte wissen, was sie ihm da gegeben habe. »War bloß Wasser«, beschied sie ihn.

Inzwischen war Josef Mattes mit dem Pferdeschlitten zurückgekehrt. Der Verletzte wurde auf den Schlitten gelegt und ins Krankenhaus nach Heiligenberg transportiert. Hinten auf dem Schlitten saß der Polizist. Den unverletzten Gefangenen hieß er zu Fuß hinterherlaufen.

Krankenhausarzt Dr. Wagner nahm den verletzten Soldaten für die Nacht in seine Obhut. Sein Kamerad musste die Nacht im Ortsarrest des Rathauses<sup>26</sup> verbringen. Danach verlieren sich ihre Spuren in Heiligenberg.

Carl Bolick selbst kann sich heute nicht mehr entsinnen, wie er auf den Winkelhof kam. Verblieben ist in seiner Erinnerung das Gefühl, gut versorgt worden zu sein, als er dort auf dem Fußboden lag. Während die Krankenschwester einen Verband an sein Bein legte, griff er vorsichtig in seine Hosentasche, holte ein handtellergroßes Päckchen heraus und schob es langsam unter das Sofa. In dem Päckchen befand sich Fluchtgeld in französischen Franken, das alliierte Flieger mit sich führten, um nicht mittellos dazustehen, falls sie über Frankreich abgeschossen würden. Er hofft, dass es in die richtigen Hände gelangt ist.

Gute Erinnerungen hat er auch an das kleine Krankenhaus Heiligenberg, in dem er die erste Nacht nach dem Absturz verbrachte. Ein etwa vierzigjähriger Offizier der Luftwaffe, der über gute Englischkenntnisse verfügte, sei die ganze Nacht bei ihm geblieben und habe sich sehr besorgt um ihn gezeigt. Bei diesem Offizier könnte es sich um Major Dr. von der Stein handeln, dem Chef der Flakbatterien um Friedrichshafen. Ihm waren die zwei Gefangenen übergeben worden. Der Winkelhof blieb noch etliche Tage Anlaufstelle für die Männer der Feindgeräte-Untersuchungskommission des Fliegerhorstes Memmingen. Sie deponierten dort vorübergehend allerhand technisches Gerät, das sie nach und nach aus der abgestürzten Liberator montierten. Josefine Mattes, der Winkel-

hofbäuerin, überließen sie einen der Fallschirme, aus welchen sie später Blusen für ihre Töchter nähte.

Der damals vierzehnjährige Helmut Schmid beobachtete von seinem Heimatort Mimmenhausen aus das Geschehen am Himmel. Wie alle anderen sah er das brennende Flugzeug, das bald abstürzen musste. Er schwang sich auf sein Fahrrad und radelte los, immer die weiße Rauchfahne im Blick. Als er Salem durchquerte, stieß er auf einen Polizisten, der ebenfalls mit dem Fahrrad unterwegs war und ein Gewehr auf dem Rücken trug. Dieser, er soll mit dem Nachnamen Weltin geheißen haben, forderte ihn auf mitzukommen, Altenbeuren zu, wo sich in großer Höhe ein Fallschirm entfaltet hatte. Halben Weges zwischen Altenbeuren und Mennwangen trafen sie den Fliegersoldaten an, der gerade dabei war, seinen Fallschirm vom Gurtzeug zu klicken. Der Polizist bedeutete ihm durch Gesten, den Fallschirm zusammenzuraffen und über die Schulter zu legen. Bereitwillig tat er dies und stapfte mit Mühe zur Straße her. Ein Fuß war ohne Stiefel und, wie sich sogleich herausstellte, an der Ferse verletzt. Wordlos marschierten die drei nach Salem zurück: voraus und hinkend der hochgewachsene Gefangene, gefolgt vom Polizisten mit geschultertem Gewehr und dessen junglichem Helfer. Auf dem Weg zur Polizeiwache Salem – im Schloss, wo sie heute noch untergebracht ist – hörte man mehr als einmal von der Straßenseite her rufen: »Schlagt ihn tot!« oder: »Gleich erschießen!« Der Gefangene, Navigator Donnelly, wurde auf der Wache verarztet und sorgfältig durchsucht. Außer Geldbeträgen in deutscher und schweizerischer Währung fand sich eine kleine Pistole, die in einem Täschchen am Gurtzeug steckte. Schließlich wurde er in die Arrestzelle gesperrt.

Der Brand der abgestürzten Liberator war von starkem Rauch begleitet, immer wieder ereigneten sich kurze Serien von Explosionen der Bordmunition, dann und wann konnte man eine Leuchtspur beobachten, die im hohen Bogen aus dem Wrack herauschoss. Bis auf wenige blieben die nach und nach zahlreicher werdenden Schaulustigen zunächst in respektvoller Entfernung auf den verschneiten Feldern stehen. Später konnte sich Jung und Alt dem Flugzeugwrack nähern. So blickte auch mancher Acht- oder Zehnjährige in verständlicher Neugierde auf die toten Soldaten in ihren verbrannten Kleidern.

Wie bei anderen Abstürzen alliierter Flieger fanden sich bald nach dem Ereignis Menschen im Kiebloch ein, die weniger im Sinn hatten, Hilfe zu leisten als nach Brauchbarem zu suchen. Im fünften Kriegsjahr hatte es sich bis ins kleinste Dorf herumgesprochen, dass es sich lohnen konnte, schnell an einem abgestürzten Flugzeug zu sein. Ein Wachmann erzählte später von einem Ehering, den einer der Toten am Finger trug. Beim nächsten Wachtermin war der Ring verschwunden. Ein anderer Zeitzeuge weiß von einem Siegelring, der nach kurzer Zeit nicht mehr an der Hand seines Besitzers war, die unter dem Blech hervorragte. Auch Schuhe von Toten wurden gestohlen.

Da die Absturzstelle erst Monate später geräumt wurde, hatten auch Kinder und Jugendliche Zeit genug nach Brauchbarem zu suchen, etwa nach Plexiglasstücken zum Ab-

brennen oder Gummi für Steinschleudern. Bei jungen Burschen besonders begehrt war intakte Leuchtschmuckmunition, deren Patronen sie eine nach der anderen in einen Schraubstock spannten, sodann mit einer Flachzange die Spitzen vorsichtig aus der Hülse lösten, um an das Pulver zu kommen. Dieses schütteten sie auf ein Häufchen, setzten es aus sicherer Entfernung in Brand und freuten sich über die riesige Stichflamme.

## BESTATTUNG DER GEFALLENEN

Am 23. März 1944 einen Meter östlich des Marksteins von Heiligenberg-Wintersulgen beerdigt,<sup>28</sup> heißt es in einem Bericht des Fliegerhorstkommandos Memmingen vom 22. März 1944. Die etwas eigenartig beschriebene Stelle liegt am Waldrand, etwa dreißig Meter in südlicher Richtung vom Bildstock entfernt, unmittelbar links neben einer Zufahrt von der Wiese in das Waldstück Nagelstein (vgl. Kartenskizze S. 295). Nachdem die sechs Fliegersoldaten schon am 18. März starben, erscheint das angegebene Datum der Beerdigung fragwürdig. Warvel hatte die Toten unmittelbar nach dem Absturz identifiziert. Vertreter der Luftwaffe stellten auch sämtliche Erkennungsmarken sicher. Es bestand also keinerlei Veranlassung, mit ihrer Beerdigung fünf Tage zu warten, zumal am Abend des 18. März 1944 mildes Tauwetter einsetzte. Aus diesen Gründen, und da die Meldung schon am 22. erfolgte, ist anzunehmen, dass der »23.« März ein Schreibfehler ist.

Über den Ort der Bestattung von toten Feindsoldaten entschieden in aller Regel die örtlichen NSDAP-Vertreter. Meist war dies dann der Gemeindefriedhof. Hatte man sie irgendwo außerhalb begraben, wurden sie mancherorts nach Kriegsende in die Friedhöfe hinein verlegt, da man Sanktionen seitens der Alliierten befürchtete, falls diese mit den Grabstellen ihrer Gefallenen nicht zufrieden waren. In Wintersulgen fand – entgegen vereinzelt geäußelter Ansicht – keine Verlegung in den Friedhof statt.

Das Gemeinschaftsgrab der sechs gefallenen Amerikaner war anfangs nur an der zu einem großen Hügel aufgeschaukelten Erde zu erkennen. Doch schon bald nach der Schneeschmelze wuchsen Dotterblumen darauf, und, wie das Jahr voranschritt, nach und nach auch Feldblumen, immer mehr und schönere, wie etwa Fingerhut und Margeriten. Offensichtlich pflanzte sie jemand dorthin. Unkraut oder Gras kam keines auf. Eines Tages im Herbst, kurz vor Allerheiligen, befand sich ein Kreuz aus Birkenholz auf dem Fliegergrab. Ein Unbekannter hatte es über Nacht aufgestellt. Vermutet wurde seinerzeit, es könnte der Wintersulgener Schreiner gewesen sein, der verwundet aus dem Krieg heimgekehrt war. Gesagt hat niemand etwas. Die Angst vor den Nazis war zu groß.

Ebenfalls vor Allerheiligen schlichen sich Berta Mattes und ihre Schwester Anna vom Winkelhof zur Grabstelle am Bergwald. In mond heller Nacht deckten sie das Grab mit frischen Tannenzweigen ab, legten ein großes Kreuz aus Tannenzapfen darauf und

versahen das Ganze mit einer sorgfältig gelegten »Einfriedung« – wiederum aus Tannenzapfen.

Plötzlich, sie waren gerade fertig und wollten gehen, ertönte eine männliche Stimme aus dem Wald. »Halt!« Zu Tode erschrocken rannten sie los. Doch der Mann rief: »Halt, oder ich schieße!« Wie versteinert blieben sie stehen. Es war der Fürstenberger Förster, der nun mit dem Gewehr unter dem Arm aus dem Wald trat und das Grab musterte. Und weiter: »Was macht ihr da? Wisst ihr, dass ihr ins Gefängnis kommt? Ich muss euch anzeigen.«

Niedergeschlagen und voller Angst gingen sie nach Hause und erzählten den Vorfall ihrer Mutter. Die suchte gleich am nächsten Morgen den Förster in Heiligenberg auf und erklärte ihm, die zwei hätten das für ihren Bruder getan, der bei Leningrad gefallen war. Er hatte ein Einsehen und verzichtete auf die Anzeige.

Wie alle anderen amerikanischen Gefallenen, die in Feindesland begraben waren, wurden auch die Toten des Wintersulgener Flugzeugabsturzes nach dem Krieg exhumiert und entsprechend den Wünschen der Angehörigen auf einem amerikanischen Soldatenfriedhof in Europa oder Amerika wieder bestattet. Die Rückführung in den Heimatort war ebenfalls möglich. Wann genau die Exhumierung stattfand, ist nicht bekannt. Das Gemeindearchiv enthält darüber keine Aufzeichnungen. Die Amerikaner organisierten die Rückführung ihrer Gefallenen sehr zügig in den Jahren 1946/47. Zur Exhumierungsarbeit wurden in Wintersulgen die einstigen Nazigrößen aus der Gegend herangezogen. Drei der Toten erhielten ihr endgültiges Grab auf dem amerikanischen Soldatenfriedhof St. Avold in Lothringen (Frankreich): Pilot Frank L. Albert (Grablage K-37-22), Kugelturmschütze David F. Andello (K-48-18) und Heckschütze Edward G. Monteleone (K-15-29).<sup>29</sup> Die Bestattungsorte der anderen Gefallenen konnten nicht festgestellt werden.

## BOMBEN AUF LELLWANGEN

Der Lellwanger Karl Reiß war am 18. März 1944 gleich nach dem Mittagessen in seinen Holzschuppen gegangen, um Holz zu spalten. Als er irgendwann das Brummen der Bomberpuls hörte, trat er auf die Straße hinaus, wo schon zahlreiche Dorfbewohner vor ihren Häusern zum Himmel hinaufschauten. Laut begann er zu zählen und brachte es auf über zweihundert Flugzeuge, die hoch über das Dorf nach Südosten flogen. Otto Hafen, knapp vierzehn, stand fünfzig Meter weit entfernt im heimischen Obstgarten und hörte ihm staunend zu. Wie lange er so verharrte, weiß er nicht mehr genau. Irgendwann kam die rauchende Maschine in sein Blickfeld und er verfolgte sie aufmerksam mit seinen Augen. In seiner Erinnerung verbindet sich ihr Herannahen und Heruntertorkeln mit einem »plötzlichen Patsch, Patsch, Patsch durch die Hausdächer«. Drei Häuser waren von Bomben getroffen und standen auch gleich in Flammen: die Scheune der Familie Hafen, Wohnhaus und Anbauscheuer Manz, gleich neben der Kirche, und der Holzschuppen

von Reiß. Als letzterer die Tür zu seinem Schuppen aufstieß, sah er den Hackstotzen, auf dem er zuvor gearbeitet hatte, in Stücken herumliegen, dazwischen eine feuersprühende Bombe, aus der eine cremige, kaugummiartige Masse quoll.

Bei den drei auf Lellwangen abgeworfenen Bomben handelte es sich um Brandbomben, die rund, etwa einen Meter lang und fünfzehn bis zwanzig Zentimeter dick waren. Am oberen Ende waren sie mit einem Führungsrohr versehen.

Lellwangen verfügte nur über eine kleine Feuerwehrspritze, die ihr Wasser über eine Handpumpe aus dem Bach bezog. Auch in Eimern schlepten die Bewohner Wasser herbei. Die Feuerwehren aus den Nachbarorten Deggenhausen und Wittenhofen eilten mit Motorspritzen zu Hilfe. Doch die waren nicht betriebsbereit, man hatte sie vor Einbruch der kalten Jahreszeit wintergerecht abgestellt, vorschriftsmäßig, ohne Treibstoff im Tank und ohne Wasser in der Pumpe. Hinzu kam, dass die Mannschaften kaum noch über Männer verfügten, welche die nötigen Handgriffe reibungslos beherrschten, sie waren fast alle an der Front. Ältere Männer, junge Burschen und schließlich auch Frauen mussten einspringen. Kaum jemand war mit dem modernen Gerät richtig vertraut.

So passierte es, dass die Wittenhofener in der Eile den Treibstofftank ihrer Pumpe mit Wasser statt mit der vorgesehenen Mischung füllten. Bis das Missgeschick behoben war, verstrich wertvolle Zeit, in der die Brände sich nahezu ungestört entfalteten. Als dann endlich das »Wasser marsch!« ertönte und die Beteiligten aufatmen wollten, mussten sie schon wieder rennen. Die lange nicht benutzten Schläuche waren an verschiedenen Stellen undicht, und größere und kleinere Wasserfontänen schossen aus ihnen heraus. Die Männer drückten ihre Stiefelsohlen auf die Löcher, bis die Frauen mit allerhand Lappen und Tüchern kamen und sie an den Lecks um die Schläuche wickelten. So nahm alles seinen Lauf: Reißens Holzschuppen und Hafens Scheuer brannten ab, ebenso Manzens; das angebaute Wohnhaus zur Hälfte, sodass es abgerissen werden musste.

Das Feuer hatte seinen größten Schaden schon angerichtet. So deprimierend ihre Tätigkeit auch war, den Feuerwehrleuten verblieb nur, es auf die Brandherde einzuschränken, die von den Bomben verursacht worden waren. Der Auflauf an Menschen war riesig.

In dieser Situation schritt Gustav Schächter, Sägereibesitzer und Jäger aus Mennwangen, sein Jagdgewehr unter den Arm geklemmt, ins Dorf herein – einige Schritte vor ihm ein Fliegiersoldat, der seinen zusammengerafften Fallschirm an sich drückte. Schächter hatte dessen Absprung beobachtet und ihn zwischen Mennwangen und Lellwangen, im Waldstück Hillenfurt, aufgegriffen. Er dirigierte ihn auf den Wittenhofer Gendarmen E. zu, den er in einem gewissen Abstand zu Otto Hafens brennender Scheune bei der schaulustigen Menge stehen sah. Doch der schien etwas unschlüssig darüber zu sein, was er nun zu tun hatte. Schächter glaubte, den Gefangenen der zuständigen Amtsperson übergeben zu haben, doch diese machte keine Anstalten, ihn abzuführen. Nach einigem Zögern trat der Gendarm auf den Gefangenen zu und versetzte ihm links und rechts ein paar saftige Ohrfeigen. Indessen drehte sich der Deggenhauser

Feuerwehrmann, der den Führungsschlauch bediente, um und richtete den Wasserstrahl direkt auf den ahnungslosen Flieger. Karl Allgaier, Veteran des Ersten Weltkrieges und Feuerwehrmann aus Deggenhausen, ging dazwischen: »Lass das, ich war selber Gefangener und weiß, wie das ist!«

Bei dem gefangenen Flieger kann es sich nur um den vierten und letzten Überlebenden des Wintersulgener Flugzeugabsturzes, Bordmechaniker Beauford K. Walker gehandelt haben, da die anderen drei schon zweifelsfrei zugeordnet werden konnten.

Nach Ende des Krieges leitete die französische Besatzungsmacht ein Ermittlungsverfahren ein, das den Vorfall von Lellwangen zum Gegenstand hatte. Betroffene waren Otto Hafen (geb. 1890) aus Lellwangen, vor dessen brennender Scheune sich der Zwischenfall ereignet hatte, Sägewerksbesitzer Gustav Schächter aus Mennwangen, der den amerikanischen Flieger gefangen genommen hatte und der namentlich nicht genannte Feuerwehrmann aus Deggenhausen. Mit Sicherheit waren weitere Personen bei den Verhören anwesend, vermutlich auch der erwähnte Polizeibeamte, doch es sind keine Namen bezeugt. Die Verhandlung fand innerhalb eines gewissen Zeitraums an mehreren Tagen ganztägig im Gericht in Überlingen statt. Der damalige Pfarrer von Roggenbeuren fungierte als Dolmetscher.

An jedem einzelnen Verhandlungstag fuhren die drei genannten Betroffenen frühmorgens auf Schächters Zugmaschine nach Überlingen hinunter und kamen spätabends erschöpft wieder zurück. Diese jeweils einstündige Fahrt war für alle anstrengend, für Otto Hafen war sie eine Zumutung. Er hatte die Fünfundfünfzig schon überschritten und trug seit dem Ersten Weltkrieg eine Beinprothese. Dies machte er den französischen Vernehmungsoffizieren am zweiten oder dritten Verhandlungstag klar und kündigte an, kein weiteres Mal nach Überlingen zu kommen. Die zunächst verblüfften Männer zeigten dann Verständnis, schickten alle anderen Geladenen fort und befassten sich an diesem Tag nur noch mit ihm. Wie Otto Hafen zuhause berichtete, interessierte die französischen Ermittler ganz besonders, ob die Lellwanger und der inkriminierte Feuerwehrmann Hassgefühle gegenüber dem amerikanischen Flieger empfunden hätten, da er vorher Bomben auf sie geworfen habe. Otto Hafens Antwort war – nach eigenem Bekunden – klar und eindeutig: Man hatte keine Wut auf ihn, der Amerikaner tat, was er tun musste, und das Fehlverhalten des Feuerwehrmannes geschah spontan aus der Situation heraus. Hafen wurde danach nicht mehr nach Überlingen vorgeladen. Ob es zu einer Anklage kam, und ob Strafen verhängt wurden, ist im Deggenhauser Tal nicht bekannt.

## DIE SITUATION DER VIER ÜBERLEBENDEN

Völlig klar ist die Lage von Bordfunker James Warvel und Turmschütze Carl Bolick, die an der Absturzstelle und auf dem Winkelhof waren. Einige Zeitzeugen sind der Meinung, es seien drei überlebende amerikanische Flieger dort gewesen. Die verfügbaren

Unterlagen<sup>30</sup> lassen erkennen, dass es nur zwei gewesen sein können. Die Berichte vom Winkelhof sind ebenfalls eindeutig.

Bordfunker James K. Warvel: *Das Fliegerhorstkommando Memmingen vermerkt: Gefangennahme in Heiligenberg am 18. 3. 1944 um 15 Uhr und Übergabe an Major*

*Dr. v. Stein durch die Polizei.* Major Dr. von der Stein war Kommandeur der Flak-Untergruppe West und kam höchstwahrscheinlich auch zur Absturzstelle. Warvel verbrachte die erste Nacht im Ortsarrest im Heiligenberger Rathaus.

Kugelturmschütze Carl C. Bolick: *Gefangennahme – wie bei Warvel – um 15 Uhr in Heiligenberg, Einlieferung ins Garnisonskrankenhaus Weingarten-Ravensburg, Abt. Kriegsgefangene.* Bolick, der Verletzte vom Winkelhof, verbrachte eine Nacht im Heiligenberger Krankenhaus und wurde dann nach Ravensburg verlegt.

Navigator Edmund H. Donnelly: *Gefangennahme: Salem bei Friedrichshafen, 16 Uhr.* Er war zweifellos derjenige, den Polizist Weltin und Helmut Schmid zwischen Altenbeuren und Mennwangen gefangen nahmen. Er und Walker wurden zusammen mit Richard Perle<sup>31</sup> am 22. März 1944 ab Memmingen 08.33 Uhr zum Dulag (Luft) Oberursel abtransportiert.<sup>32</sup>

Bordmechaniker Beauford K. Walker: Die späteste und am weitesten vom Absturzort entfernte Gefangennahme ist für Walker vermerkt: *Markdorf bei Friedrichshafen, 16.30 Uhr.* Von ihm selbst liegt kein Bericht vor. Da Donnelly über die Umstände seiner eigenen Gefangennahme berichtet, bleibt für den Vorfall in Lellwangen nur noch Walker übrig, der in der Nähe des Dorfes, im Waldstück Hillenfurt, gelandet war.

## CARL BOLICKS WEITERER WEG

Carl Bolick war auf seinem siebenundzwanzigsten Einsatz abgeschossen worden.<sup>33</sup> Als er seine fünfundzwanzig Pflichteinsätze absolviert hatte, baten ihn seine Kameraden, weiter mit ihnen zu fliegen, bis die Crew aufgelöst würde.<sup>34</sup> Das wäre nach dem fünfundzwanzigsten Einsatz des Piloten Albert der Fall gewesen. Er stimmte zu, stürzte mit ihnen ab und hatte dabei das Glück, mit dem Leben davonzukommen. Die Ärzte im Garnisonskrankenhaus Ravensburg-Weingarten machten allerdings bedenkliche Mienen, als sie seine Wunde am Bein betrachteten und eröffneten ihm, dass er um eine Amputation nicht herumkomme. Einer der Ärzte, ein polnischer Kriegsgefangener, bat darum, es mit einer Hauttransplantation versuchen zu dürfen. Dies wurde ihm erlaubt. Ein serbischer und ein australischer Arzt, ebenfalls Kriegsgefangene, assistierten. Vier Männer mussten den Patienten festhalten. Die Operation ging sodann mit Hilfe einer Rasierklinge und ohne jegliche anästhetische Mittel vonstatten. Das vom Oberschenkel abgetrennte Gewebe wuchs an und die Heilung der Wunde kam in Gang. Nach einigen Wochen stand eine Amputation nicht mehr zur Diskussion. Bolick berichtet, dass er auch mit Penicillin behandelt worden sei, und dass dies ihm letztlich sein Bein gerettet

habe. Er scheint großes Glück gehabt zu haben, denn dieses Medikament stand während des Krieges in Deutschland nur sehr eingeschränkt zur Verfügung.

Mehr als vier Wochen nach seiner Einlieferung befand er sich immer noch in Ravensburg, wie aus einem Schreiben des Krankenhauses an das Fliegerhorstkommando Memmingen hervorgeht. Es wird darin verlangt, den Verletzten baldmöglichst in das Kriegsgefangenenlazarett Hohemark zu verlegen.<sup>35</sup> Dies befand sich unmittelbar neben dem Dulag Luft in Frankfurt-Oberursel.

Gestützt auf zwei Krücken und in Begleitung von zwei jungen Luftwaffensoldaten trat Bolick am 21. Mai 1944 die Zugfahrt nach Frankfurt an. Die zwei waren während der ganzen Reise bester Laune. Wussten sie doch, dass dieser Gefangene keinen Fluchtversuch unternehmen konnte. Schon beim ersten Zwischenaufenthalt in Ulm geleiteten sie ihn zu einer Gaststätte neben dem Bahnhof, hießen ihn aber am Eingang warten, während sie hineingingen. Vorübergehende erkannten Bolick in seiner hellblauen Fliegermontur als Feindsoldaten und begannen, ihn zu beschimpfen. So schnell er konnte, humpelte dieser ins Gasthaus hinein, um bei seinen Bewachern Schutz zu suchen. Der Wirt, kaum dass er ihn erblickt hatte, begann hinter dem Schanktisch hervor zu brüllen: »Raus, raus, keine Gefangenen!« Bolick tat, wie wenn es ihn nichts angehe und stellte sich zu den zwei deutschen Soldaten hin. Die tranken in Ruhe ihr Bier und eskortierten ihn dann zum Bahnhof zurück. Nach zahlreichen Zwischenaufenthalten erreichten sie spätabends das Kriegsgefangenenlazarett Hohemark.

Weitere Stationen waren für ihn das Gefangenenlazarett Obermaßfeld in Thüringen, Stalag Luft IV Groß Tychow / Pommern und schließlich Stalag Luft I in Barth an der Ostsee. Nach der Befreiung des Lagers durch die Rote Armee Anfang Mai 1945 gelangte er ins amerikanische Sammellager Lucky Strike in Le Havre, von wo aus er nach Amerika repatriert werden sollte. Da ihm dort alles viel zu lange dauerte, ergriff er selber die Initiative und schlug sich auf abenteuerliche Weise per Flugzeug und per Anhalter nach Schottland durch, wo er auf der »Queen Elizabeth« einen Platz nach New York ergatterte.

Nach dem Krieg studierte Carl Bolick Naturwissenschaften und Sport und unterrichtete diese Fächer bis zu seiner Pensionierung. Er erlangte eine relative Berühmtheit als Baseballtrainer und wurde in die »Hall of Fame« zweier Schulen aufgenommen. Jungen erfolgreichen Sportlern wird alljährlich der nach ihm benannte »Carl Bolick Award« verliehen. Nach Europa ist er seit dem Krieg nie mehr zurückgekehrt. Hassgefühle gegenüber den Deutschen habe er nie empfunden, sagt der nunmehr 87-Jährige, auch nicht während des Krieges. Er wäre allerdings nicht überrascht gewesen, wenn sie ihn schlecht behandelt hätten, denn »jeder ist persönlich verantwortlich für das, was er tut.«<sup>36</sup> Auch Donnelly, Warvel und Walker kehrten nach Ende des Krieges in ihre Heimat zurück. Dort verlieren sich ihre Spuren.

## BETEILIGTE FLAKBATTERIEN<sup>37</sup>

Die Beteiligung am Abschuss der Liberator von Pilot Albert wurde mehreren Flakbatterien zugesprochen: der schweren Heimatflakbatterie 230/VII, Friedrichshafen, die ihren Standort 250 Meter südlich von Schnetzenhausen hatte, sowie der 3. und der 7. schweren Flakabteilung 705 (o). Die Abschussmeldungen dieser drei Batterien stimmen weitgehend mit dem Gefechtsbericht der 3. schweren Flakabteilung bei Hirschlatt überein, die allerdings 14.44 Uhr für die Erfassung des Zieles vor dem Bombenabwurf angibt. Hier muss ein Irrtum vorliegen, denn der Absturzzeitpunkt ist auf den Abschussmeldungen der 3. und 7. Flakabteilung mit 14.45 Uhr vermerkt. So schnell konnte die Maschine nicht von Friedrichshafen nach Betenbrunn gelangen.

Außerdem fällt auf, dass die betreffenden maschinengeschriebenen Abschussmeldungen nachträglich handschriftlich korrigiert wurden. So wurde die Ortsbezeichnung der Absturzstelle von »bei Heiligenberg 15 km nördlich Meersburg« in »Wintersulgen 15 km nördlich Überlingen« abgeändert, worüber man nur schmunzeln kann.

Stimmiger erscheint der Gefechtsbericht der 1. schweren Flakabteilung 705 (o). Sie grenzt den Zeitraum, in welcher der Verband bekämpft wurde, dem die abgeschossenen Maschine angehörte, auf 14.37 Uhr bis 14.39 ½ Uhr ein. Die von der 3. und 7. Flakabteilung gleichlautend angegebene Absturzzeit 14.45 Uhr ist in Hinblick auf die von Friedrichshafen bis Betenbrunn zurückzulegende Entfernung, insbesondere bei verlangsamtem Flug, damit realistisch. Dies gilt auch für den von der schweren Heimatflakbatterie 230/VII vermerkten Absturzzeitpunkt 14.47 Uhr.

Die drei genannten Abschussmeldungen unterscheiden sich außerdem auch dadurch, dass die 3. und 7. Flakabteilung 705 am 19. März 1944 von fünf toten und drei gefangenen Besatzungsmitgliedern schreiben, während 230/VII am 22. März völlig korrekt von sechs Toten, vier Fallschirmabsprüngen, aber überraschender Weise auch nur von drei Gefangenen berichtet. Vier Tage nach dem Absturz war ihnen die Nachricht von der Gefangennahme des vierten Fliegers demnach noch nicht bekannt.

In allen Papieren findet sich der Kommandeur der schweren Flak-Abteilung 455 (v), bzw. der Untergruppe West, Major von der Stein, als Zeuge wieder. Ihm waren bekanntlich Bordfunker Warvel und Turmschütze Bolick in Heiligenberg übergeben worden. Außerdem ist noch zu erwähnen, dass amerikanische Berichte von Angriffen deutscher Jagdflugzeuge während der Bombardierung sprechen, während die deutschen Flakabteilungen dies ausdrücklich verneinen.

## SCHWARZER TAG FÜR DIE 44. BOMBERGRUPPE

Der Angriff auf Friedrichshafen am 18. März 1944 war der schwärzeste Tag in der Geschichte der 44. Bombergruppe: von ihren achtzehn Liberators, die am Vormittag in



Abb. 7: Nach Dübendorf/Schweiz geflüchtete B-24

Shipdham abgehoben hatten, kehrten am Abend nur zehn dorthin zurück. Während der Absturz der Maschine des Piloten Albert im weiterfliegenden Verband beobachtet worden war, wusste man von den anderen nichts Genaues. Erleichterung trat ein, als die Nachricht kam, dass sechs vermisste Maschinen ihr Heil in der Schweiz gesucht hatten, und alle beteiligten Besatzungsmitglieder dort interniert wurden. Fünf waren in Dübendorf bei Zürich gelandet, eine war auf dem Weg dorthin abgestürzt, nachdem alle Crewmitglieder mit dem Fallschirm abgesprungen waren.<sup>38</sup>

Aufgrund einiger später Landezeiten – die letzte Maschine kam um 15.38 Uhr in Dübendorf an, also etwa eine Stunde nach der Bombardierung Friedrichshafens –, ist davon auszugehen, dass der eine oder andere Pilot zunächst doch versuchte, nach England zurückzufiegen, sein Ansinnen aber nach einer gewissen Zeit aufgab, kehrte machte und die neutrale Schweiz ansteuerte.

Ein Mitglied der 506. Staffel, der auch Pilot Alberts Crew angehörte, war am 18. März in Shipdham geblieben und wartete am Abend vergeblich auf seine Kameraden. Er schrieb: »Ich war nicht dabei, aber allein in unserer Baracke fehlten zehn Mann. Einige [...] sollen in die Schweiz geflogen sein, einige andere sprangen über dem Ziel mit dem Fallschirm ab. Es war ein sehr trauriger Tag, da man nur erfährt, was andere Crews mit zurückbringen. Eine Crew, die zurückkam, [...] hatte in ihrem Flugzeug sechzehn große Löcher von der Flak.«<sup>39</sup>

Besonderes Pech hatte die Crew der »Lucky Strike« mit Pilot Houghtby. Sie war dabei, ihren fünfundzwanzigsten, also letzten, Pflichteinsatz zu erledigen. Trotz der schweren Schäden, die ihre Maschine über Friedrichshafen erlitten hatte, steuerte sie

nicht die Schweiz an, sondern strebte nach England zurück. Fast hätte sie ihr Ziel erreicht und wäre berühmt geworden. Doch als sie sich dem Ärmelkanal näherte, in Sichtweite der englischen Küste, eröffnete die deutsche Flak das Feuer auf den nur elftausend Fuß hoch fliegenden Bomber, der dazu noch sehr langsam daherkam. Nach den ersten Einschlägen fuhr der Pilot das Fahrwerk aus – augenblicklich stellte die Flak das Feuer ein – und ordnete den Absprung an. Nach ihren Fallschirmlandungen wurden alle Besatzungsmitglieder bis auf eines gefangen genommen. Dieses verkroch sich in einem Heuschober und wurde später von Bauersleuten zu Mitgliedern der Résistance gebracht, die es bis zur Ankunft der alliierten Invasionstruppen im Herbst versteckt hielten.<sup>40</sup>

## SCHLUSSBETRACHTUNGEN

Pilot Albert und die einzelnen Mitglieder seiner Crew hatten zwischen 20 und 27 Feindeinsätze hinter sich, bildeten also eine sehr erfahrene Crew. Ohne jeden Zweifel war ihr Zusammenwirken während des Absturzes hervorragend, und es gibt keinen einzigen Hinweis dafür, dass eines ihrer Mitglieder seine Chance ergriffen hätte, ohne Hilfe zu leisten, wo sie Not tat. Vielleicht waren sie aufgrund ihrer Erfahrung aber doch etwas zu selbstsicher geworden. Denn eines fällt auf: Obwohl sie sich schon über eine Viertelstunde in der Kampfzone befanden, hatten sie ihre Fallschirme noch nicht angelegt. Viele Bomberbesatzungen waren in dieser Hinsicht nachlässig, denn das Tragen der Fallschirme an Bord war lästig. Dies führte bei Abstürzen, etwa wenn das Flugzeug auseinanderbrach und einzelne Besatzungsmitglieder hinausgeschleudert wurden, zu vermeidbaren Todesstürzen. Zahlreich hingegen sind die Beispiele, bei denen Flieger nur deshalb überlebten, weil sie ihren Fallschirm schon trugen, bevor Probleme auftraten.<sup>41</sup> Diese waren spätestens im Zielgebiet zu erwarten, wo der Feind seine Abwehrläger zusammenzog und Flak bereitstand. Dass Pilot Albert und seine Mannschaft beim zweiten Zielanflug immer noch keine Fallschirme trugen, obwohl sie schon beim ersten Überflug in Flakfeuer geraten waren, ist unverständlich.

Für den Flug von Friedrichshafen bis zur Absturzstelle bei Betenbrunn – es sind rund zwanzig Kilometer – benötigte die Liberator etwa fünf Minuten. Das heißt, bis zur Explosion und dem eigentlichen Absturz standen der Crew mindestens drei Minuten relativ stabilen Sinkfluges zur Verfügung. Theoretisch gesehen, Zeit genug, um abzuspringen. Die Wirklichkeit war aber ganz anders.

Die im Jahre 1945 nüchtern und emotionslos abgefassten Berichte zweier Überlebender gestatten nur bruchstückhafte Einblicke in das Gesamtgeschehen an Bord des brennenden Flugzeugs. Die Schockwirkung auf die Crew musste weit größer gewesen sein, als sie durchblicken lassen. Carl Bolicks Erinnerung, dass alles so schnell ging, lässt etwas davon ahnen. Denn nacheinander hatten vier Flakgeschosse eingeschlagen, es

gab sofort einen Toten und mehrere Verwundete an Bord, Hydraulik und Elektrik waren zerstört, die Absprung Luke im Bug klemmte, die Rolltüren der Bombenkammer waren wieder zugefallen und die Verbindung zu den drei Schützen hinter der Bombenkammer unterbrochen. Kurz: binnen weniger Augenblicke herrschte das totale Chaos an Bord. Im Flakfeuer war immer ein weiteres Crewmitglied an Bord: die Angst, abgeschossen zu werden. Und nun waren sie getroffen worden und wussten nicht, wo sie hinauspringen sollten. Bis der erste Absprung glückte, waren jedenfalls schon zwei Drittel der ab Friedrichshafen verbliebenen Flugzeit verstrichen. Allein Pilot Albert machte keine Anstalten, seinem Schicksal zu entfliehen. Schließlich geschah, was zu befürchten war: Das Flugzeug explodierte und sechs Besatzungsmitglieder stürzten in den Tod. Pilot Albert, der im Cockpit verblieb, um seinen Untergebenen den Absprung zu ermöglichen, gilt in Amerika als Held. So wurde die »State Police Hall« in Wyoming, das Freizeitzentrum der Polizei, nach ihm benannt.<sup>42</sup>

Die Amerikaner warfen am 18. März 1944 bei ihrem Angriff auf Friedrichshafen 246 Tonnen Spreng- und 264 Tonnen Brandbomben ab. Obwohl die Stadt künstlich vernebelt war und die Bomberverbände durch das Flakfeuer schon beim Zielflug durcheinander gerieten, erlitt die Rüstungsindustrie empfindliche Schäden. Die meisten Betriebe schafften es allerdings innerhalb einer Woche die Produktion wieder aufzunehmen. Sechzig Menschen kamen ums Leben, zweiundfünfzig wurden verletzt und 2500 obdachlos.<sup>43</sup>

Am Nachmittag des 18. März 1944 fielen zwischen Sinnenberg und Betenbrunn mindestens acht Bomben, eingerechnet die oben erwähnten in Lellwangen. Von besonderem Interesse ist der Umstand, dass diese Bomben etwa entlang der Linie fielen, die Pilot Alberts Flugzeug unmittelbar vor seinem Absturz genommen haben muss. Insofern ist die in Heiligenberg und dem Deggenhauser Tal anzutreffende Meinung nachvollziehbar, der Bomber habe sich kurz vor seinem Absturz noch seiner Ladung entledigt.

Dieser Position steht jedoch die im MACR enthaltene Aussage Donnellys entgegen, der Pilot habe auf dem Abwurf der Bomben auf das vorgegebene Ziel bestanden und erst danach den Absprung befohlen. Warvel erwähnt seinerseits nichts vom Abwurf der Bomben. Nach dem Befehl zum Absprung begab er sich sofort zum Bombenschacht, der für den Absprung vorgesehen war. Die Türen – eine Art Rolläden, die seitwärts hochgezogen wurden, um den Flugzeugbauch zu öffnen – waren verschlossen, obwohl sie, nach Donnellys Version des soeben erfolgten Bombenabwurfs, aber offen sein sollten. Die weiter oben zitierte Aussage Donnellys, »die Bombenkammer war ein totales Durcheinander«, könnte bedeuten, dass dort nichts so war, wie es hätte sein sollen, auch die Türen nicht. Carl Bolick äußerte 2010 dem Verfasser gegenüber, dass seines Wissens alle Bomben draußen waren und die Bombenkammertüren infolge der Flaktreffer nach dem Abwurf wieder zufielen.

Mit allergrößter Wahrscheinlichkeit stammten also die Bomben, die zwischen Sinnenberg und Betenbrunn fielen, nicht von Alberts Flugzeug. Nicht zu vergessen ist

weiter der Umstand, dass aufgrund des massiven Flakfeuers der gesamte Verband in Unordnung geriet und sich faktisch auflöste. Es wäre nicht ungewöhnlich, wenn dabei einzelne Maschinen links oder rechts aus der Formation ausbrachen und noch einen Restbestand von Bomben mitführten, der sich nicht gelöst hatte. So hat ein Zeitzeuge wohl nicht unrecht, wenn er sagt, diese Bomben stammten von Flugzeugen, die »von der Flak abgewiesen wurden«. Das Fallen der Bomben entlang einer Linie lässt jedenfalls darauf schließen, dass es sich um Notabwürfe handelte, bei denen, entgegen der üblichen Praxis, eine Bombe nach der anderen hinausbefördert wurde.<sup>44</sup>

Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg machten sich zahlreiche ehemalige alliierte Flieger nach Europa auf, um die Orte aufzusuchen, wo sie einstens nur knapp dem Tod entronnen waren. Manchen gelang es, die Menschen aufzufinden, die ihnen damals erste Hilfe geleistet hatten. Häufig misslang dieser Versuch jedoch.

So wird berichtet, dass in den 1980er Jahren ein Amerikaner in Heiligenberg erschienen war und den Ort suchte, wo er 1944 abgestürzt war. Schließlich erreichte er Betenbrunn. Dort erkundigte er sich nach den Leuten auf dem Bauernhof, die so nett zu ihm gewesen seien. Er bekam jedoch nicht die schlüssige Antwort, die ihn kaum einen Kilometer weiter zum Winkelhof geführt hätte, wo die damals Beteiligten noch lebten. Unverrichteter Dinge verließ der unbekannte Besucher das Dorf wieder und setzte seine Reise fort. Es muss sich bei ihm um Bordfunker James K. Warvel gehandelt haben, denn vom anderen Flieger, der auf dem Winkelhof gewesen war, Carl Bolick, wissen wir, dass er nie mehr nach Europa zurückgekehrt ist. Die Bewohner des Winkelhofs erfuhren erst später von dem Fremden, der sie aufsuchen wollte. Die ganzen Jahre über hatten sie sich



Abb. 8: Gedenkstätte nahe Betenbrunn

gefragt, was wohl mit den zwei amerikanischen Fliegersoldaten, die sie in ihrer Stube versorgt hatten, später geschehen war.

Doch Betenbrunn ist kein Einzelfall. Landauf, landab kann man von ähnlichen Geschichten hören. Meist war es wohl Desinteresse, selten böser Wille, welche die »Rückkehrer« ins Leere laufen ließ. Diese Fälle ereigneten sich im Stillen, naturgemäß war nichts darüber in den Zeitungen zu lesen. Ganz im Gegensatz zu jenen, wo es zu Begegnungen zwischen den einstigen Feinden kam: Ganze Dorfgemeinschaften nahmen daran teil und für zahlreiche Menschen fanden Kriegserlebnisse einen versöhnlichen Abschluss.

Wie so oft, war es auch in unserem Fall eine Einzelperson, die sich verpflichtet fühlte, etwas gegen das allgemeine Vergessen zu unternehmen. Es war der Heiligenberger Schreiner Hans Metzger, der als junger Bub von acht Jahren den Flugzeugabsturz mitverfolgt hatte und selbst an der Unglücksstelle gewesen war. Mehr als vier Jahrzehnte nach dem Ereignis verwirklichte er 1986 seine Überlegungen, die er über lange Zeit still in sich hatte heranreifen lassen. Das Ergebnis ist eine Gedenkstätte am Waldrand Nagelstein-Berg, ein Ort, der den Wanderer in unnachahmlicher Weise zum Verweilen, Nachdenken oder auch zu einem stillen Gebet verleitet.

*Anschrift des Verfassers:*

*Otmar Gotterbarm, Auinger Weg 26, D-72525 Münsingen*

## BILDNACHWEIS

Abb. 1: [www.bz4.net](http://www.bz4.net)

Abb. 2: Privatarchiv Bolick

Abb 3: Privatarchiv Neuberg

Abb. 4: Kartengrundlage: Historische Topographische Karte 1:25000 mit Erlaubnis des Landesamts für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, AZ:2858.8-KT/836 vom 26.05.10, bearbeitet durch den Verfasser

Abb. 5: Privatarchiv Wiedemann

Abb. 6: Privatarchiv Duelli

Abb. 7: Archiv Flieger Flab Museum Dübendorf CH

Abb. 8: Otmar Gotterbarm

## ANMERKUNGEN

- 1 Bei der Erstellung dieses Berichtes erhielt ich wertvolle Hilfe durch Dr. Gary Anderson, Friedrichshafen, Hans Kohlheim, Stuttgart, Fred Trendle, Geisingen und Karl Mark, Heiligenberg. Zahlreiche Zeitzeugen – u. a. Carl Cecil Bolick, Crewmitglied der abgestürzten Maschine – haben mir bereitwillig ihre Erinnerungen mitgeteilt. Dafür danke ich ihnen.
- 2 Bericht über eine vermisste Flugzeugbesatzung, National Archives at College Park, MD, USA, Record Group 92, MACR 3406.
- 3 Ebd.
- 4 Carl. C. Bolick im Telefongespräch mit dem Verfasser am 29. 3. 2010.
- 5 Vgl. KIEFER, Norman C.: *The Green-Nosed Flying 8-Balls. A History of 506 Bomb Squadron.* 606th History Publications, Belleville, Michigan (ohne Jahr), S. 330.
- 6 Vgl. 44th Bomb Group, Roll of Honor and Casualties (Spring 2004 revision), S. 238.
- 7 Zeitangabe auf dem Kartenausschnitt »Anflugroute«, s. S. 291.
- 8 Vgl. MACR 3406.
- 9 Dass der erneute Anflug auf derselben Höhe stattfand, steht außer Frage. Allerdings variieren die Angaben der Anflughöhe innerhalb der Berichte. Vgl. HUG-BIEGELMANN, Raimund: *Friedrichshafen im Luftkrieg*, Schriftenreihe des Stadtarchivs Friedrichshafen Band 4, Friedrichshafen 2003, S. 169.
- 10 Aufgrund unterschiedlicher Angaben innerhalb des MACR und auch der Zeitzeugen ist nicht eindeutig festzustellen, ob die linke oder rechte Tragfläche abbrach.
- 11 Navigator und Bombenschütze sollten das Flugzeug durch die geöffneten Bugradklappen verlassen.
- 12 Er meint wohl Gendarmen oder Polizisten – die Gestapo befasste sich i. d. R. nicht mit gefangenen Fliegern.
- 13 Der Name von Warvels Bewacher müsste dann sinngemäß Leu, Löw oder Löwe heißen.
- 14 Alle im Süden und Westen des Reiches gefangen genommenen Flieger wurden zunächst zur Vernehmung ins Durchgangslager (Dulag) Luft nach Oberursel bei Frankfurt gebracht. Danach wurden sie auf die verschiedenen Stammlager (Stalag) verteilt.
- 15 Heute Tychowo in Polen. Der Ort liegt im historischen Siedlungsgebiet derer von Kleist.
- 16 Gefechtsbericht der 1./s. Flakabt. 705 (o) vom 23. 3. 1944, entnommen aus TRENDLE, Fred: *Brennendes Land. Der Luftkrieg im Südwesten*, Konstanz 2005, Kapitel »18. März 1944«, ohne Seitenangaben.
- 17 Vgl. WILLBOLD, Hans: *Der Luftkrieg zwischen Donau und Bodensee*, Bad Buchau 2002, S. 182.
- 18 In Frage kämen die zwei B-17G mit den Werknummern 231871 bzw. 297515, die um 15.04 Uhr bzw. 15.06 Uhr auf dem Flugplatz Dübendorf notlandeten. (Auskunft vom Archiv Flieger Flab Museum Dübendorf, Schweiz).
- 19 Roll of Honor and Casualties (wie Anm. 6), S. 234.
- 20 Vgl. MACR resp. den darin enthaltenen KUBericht, sowie zweitens die Gefechtsberichte und Abschussmeldungen der Flakuntergruppe West in: TRENDLE (wie Anm. 16).
- 21 Die Anlage und Benennung dieses Hains dürfte erfolgt sein anlässlich eines Aufenthaltes von Gräfin Antonia Lichnowsky aus Wien (1818–1870) bei den Fürstenbergs in Heiligenberg. (Auskunft: Karl Mark, Heimatverein Heiligenberg).
- 22 Der Inhalt dieses und der zwei nachfolgenden Kapitel beruht überwiegend auf den Aussagen der Zeitzeugen Adalbert Allgaier, Deggenhausen; Berta Duelli, Winkelhof, Steinsbrunn; P. Josef Eichenhofer, Immenstaad; Josef Endres, Heiligenberg; Wendelin Endres, Wintersulgen; Peter Gohn, Gottmadingen; Otto Hafen, Lellwangen; Eugen Hoffmann, Heiligenberg; Hildegard Hummel, Betenbrunn; Franz Jäckle, Lellwangen; Hans Metzger, Heiligenberg; Josef Reize, Betenbrunn; Albert Roth, Steinsbrunn; Helmut Schmid, Salem; Kurt Stöhr, Heiligenberg; Alfons Störkle, Hattenweiler; Priska Wiedemann, Markdorf; Elisabeth Willert, Pinneberg und Karolina Wolters, Salem.
- 23 Carl C. Bolick, Brief an den Verfasser vom 11. 8. 2009.
- 24 Vorname unbekannt; Restle soll aus Pfullendorf gestammt haben und tat vermutlich in Heiligenberg Dienst.
- 25 »Was verhätschelt ihr die noch!«
- 26 Er befand sich in der Ecke des alten Rathauses, die heute der Bushaltestelle zugewandt ist. Das Gebäude wird heute zu kulturellen Zwecken genutzt und ist entsprechend umgebaut worden.
- 28 MACR (wie Anm. 2), KUBericht 1259. Der genannte Markstein muss kurz vor dem 16. Juli 2009 entfernt worden sein. Als der Verfasser ihn an diesem Tag in Augenschein nehmen wollte, war er

verschwunden. Das Loch, in dem er gestanden hatte, war in seiner rechteckigen Form noch da.

29 American Battle Monuments Commission, Auskunft vom 14.5.2009.

30 Vgl. MACR (wie Anm. 2), KU-Bericht 1259.

31 In Göffingen bei Riedlingen gelandet. Vom Verfasser dargestellt in GOTTERBARM, Otmar: Als die Feinde vom Himmel fielen. Der 18. März 1944 zwischen Federsee und Alb. Berlin 2003.

32 MACR (wie Anm. 2), KU-Bericht 1257.

33 Vgl. Combat Crew-Member's Record, Privatarchiv Bolick.

34 Diese und alle nachfolgenden Ausführungen zu Carl C. Bolick beruhen auf seinen fernmündlichen Berichten dem Verfasser gegenüber im Frühjahr 2010.

35 MACR (wie Anm. 2), KU-Bericht 1259.

36 Bolick im Gespräch mit dem Verfasser am 17. Mai 2010.

37 Vgl. Gefechtsberichte und Abschussmeldungen der Flakuntergruppe West in: TRENDLE (wie Anm. 16).

38 Es handelte sich um die B-24J »Paper Doll« des Piloten Holis R. Nichols mit der Nr. 42-100112. Absturzort: Dietschwil/Schweiz. Vgl. TRENDLE (wie Anm. 16).

39 KIEFER (wie Anm. 5), S. 332.

40 Vgl. ebd.

41 Vgl. GOTTERBARM (wie Anm. 31), S. 74 ff. und S. 85 ff.

42 Roll of Honor and Casualties (wie Anm. 6), S. 241.

43 Vgl. HUG-BIEGELMANN (wie Anm. 9), S. 174.

44 Vgl. GOTTERBARM (wie Anm. 31), S. 23.