

B-17-Bomber haben bei ihrem Angriff auf den Fliegerhorst bei Memmingen eine Spur der Verwüstung hinterlassen. Die großen Flecken mit Punkt in der Mitte stammen von Fliegerbomben, die zahllosen kleinen hellen Flecken von Splitterbomben. Rot eingekreist ist das zerbombte Freibad. Die Angreifer mussten allerdings auch einen hohen Preis zahlen ...

Foto 483. BG

SCHICKSAL EINER B-17-MANNSCHAFT

»Ein grausames Gemetzel«

Am 18. Juli 1944 startete die 483. Bomb Group von ihrem Flugplatz nahe des italienischen Foggia. Ihr Ziel: der deutsche Fliegerhorst bei Memmingen. Unter ihnen Bomberpilot John Mahlon Hommel und seine Crew. Für sie sollte es kein Einsatz wie jeder andere werden ...

Von Ludwig Hauber



Emblem der
816. Bomb
Squadron
Foto 483. BG

483rd Bomb Group (H) Assn.
B-17 Flying Fortress
Italy 15th AF 1944-1945



B-17-Bomber, s/n 42-107172. Bei dem Einsatz gegen den Flugplatz Memmingen am 18. Juli 1944 wurde die von Richard Combs geflogene Maschine als Erstes abgeschossen Foto 483. BG

■ Die Hommel-Besatzung der B-17G von der 483. BG/816. BS ■

Pilot	John M. Hommel	1st Lt.	KIA*	
Co-Pilot	Garden C. Ball	2nd Lt.	POW**	gest. 2006
Navigator	Martin F. Rooney	2nd Lt.	POW**	gest. 1973
Bombenschütze	Herbert P. Leblanc	2nd Lt.	POW**	
Kugelturmschütze	Eugene M. Peterson	S/Sgt.	POW**	gest. 1995
Bordfunker	William L. Leukering	T/Sgt.	KIA*	
Linker Bordschütze	Marcus M. Davis	T/Sgt.	KIA*	
Rechter Bordschütze	Edgar L. Mills	T/Sgt.	KIA*	
Heckschütze	Howell R. Witherspoon	S/Sgt.	POW**	
Radarnavigator	Thomas A. Trevor	2nd Lt.	KIA*	
(speziell geschulter Bombenschütze für das Radarbombenverfahren PFF)				
Observer	John P. Fitz-Gibbon	1st Lt.	POW**	gest. 1976
*KIA – im Einsatz umgekommen; **POW – Kriegsgefangenschaft				

Fest entschlossen hält John Hommel das Steuerhorn seiner B-17. Die Tragflächen links und rechts stehen bereits lichterloh in Flammen, doch er lässt sich nicht beirren, schließlich hat er es seinen Kameraden versprochen! Er hält die Maschine so lange, bis seine Kameraden aus dem getroffenen Flieger gesprungen sind. Im Kopf geht er die Namen seiner Crewmitglieder durch: Davis und Mills sind bereits tot, die verdammten Krauts haben sie erwischt. Rooney, Fitz-Gibbon, Witherspoon, Leblanc und Leukering sind weiter hinten und steigen gleich aus.

Aber warte! Wo zur Hölle ist eigentlich Trevor? Hastig schaltet Hommel auf den Autopiloten um und stürzt aus dem Cockpit. Augenblicke später findet er den röchelnden und blutenden Radarnavigator im Funkerraum liegend. Just in dem Moment stößt Leukering hinzu. »Sind die anderen abgesprungen?« »Ja.« »Gut, wir müssen Trevor helfen.« Ge-



Mannschaftsfoto der Hommel-Crew (von links nach rechts): Edgar L. Mills, Robert N. Giard, Marcus M. Davis, Howell R. Witherspoon, William L. Leukering, Eugene M. Peterson. Hintere Reihe (von links nach rechts): Herbert P. Leblanc, John M. Hommel, Garden C. Ball Foto 483. BG

So könnte Hommels B-17 nach dem Absturz, aber noch vor der Explosion ausgesehen haben. Wrack einer B-17, bei der das Rettungsschlauchboot aus dem Fach oben im Rumpf bereits entwendet worden ist



meinsam versuchen sie, dem Verletzten einen Brustfallschirm anzulegen, als ein lautes Krachen ertönt und beide den Halt verlieren ...

Was war geschehen? Hat die Mannschaft überlebt? Bevor man diese Fragen überhaupt beantworten kann, muss man wissen, wer Hommel war und wie er und seine Mannschaft in diese Lage gekommen sind.

John Mahon Hommel absolvierte im Jahr 1943 die Militärakademie in West Point. Als Pilot kam er im November desselben Jahres zur 483. Bomb Group (BG), die daraufhin nach Italien verschifft, um an den Kämpfen über Europa teilzunehmen. Er war der Neffe von Nathan F. Twining, dem kommandierenden General der 15. US Army Air Force. Hommel sah seinen Onkel regelmäßig auf dem Stützpunkt der 483. BG in Sterparone bei Foggia.

Spezialmaschine

Hommels Crew von der 816. Squadron flog als Pathfinder Force (PFF). Am 15. Juli erhielten sie und die restlichen Besatzungen der 483. BG den Befehl, den deutschen Flugplatz bei Memmingen zu attackieren. Dort hatte die US-Aufklärung nicht nur rund 75 Bf 110, Me 410 und Fw 190 ausgemacht, anscheinend sollte dort zukünftig auch der »Amerikabomber« Me 264 entstehen. Über den Piloten Stanton Mike Rickey und seine Mannschaft, die an diesem Angriff auf Memmingen ebenfalls teilgenommen hatten, haben wir bereits in *Flugzeug Classic* 7/2020 berichtet. Extra für diesen 30. Einsatz flog Hommel eine sogenannte Mickey Boeing B-17, die ein 60 000 US-Dollar teures H2X-Radar an Bord hat-

te. Innerhalb der Formation flog sie als Führungsmaschine in der vierten Box.

Am 18. Juli war das Wetter perfekt, und die B-17-Crews hoben für ihren Flug über die Alpen ab. An Bord von »Hommels« Flying Fortress befanden sich elf Besatzungsmitglieder, unter ihnen Lieutenant Trevor, ein geschulter Radarnavigator und Bombenschütze. In seinem ersten Einsatz sollte er das neue Radarsystem im Einsatz erproben. Untypisch für eine B-17-Besatzung war das elfte Mitglied: Beobachter John Fitz-Gibbon vom Geheimdienst. Sein Job war es, den Angriff mit der neuen Technologie zu analysieren und später seine Ergebnisse vorzutragen.

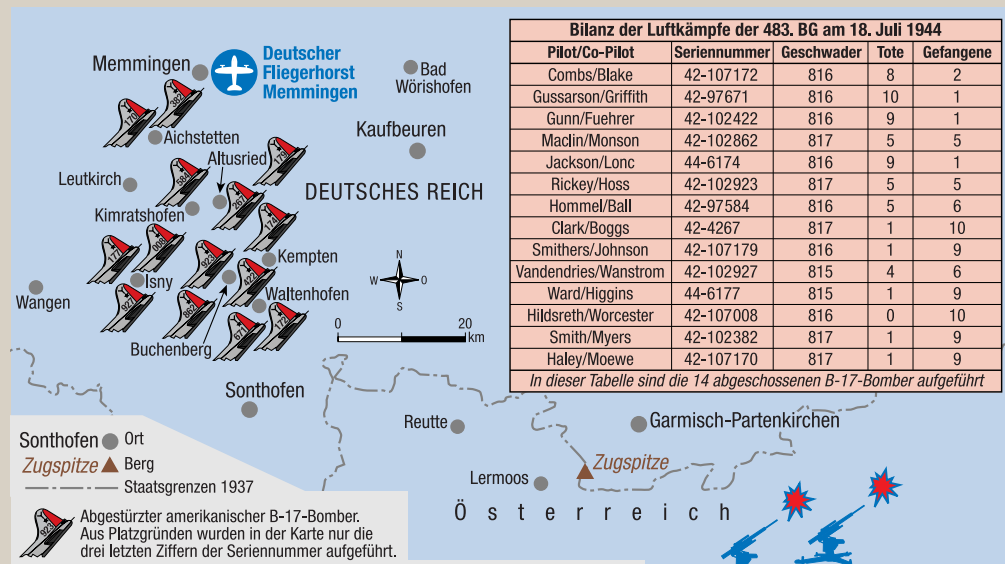
Im Hexenkessel

Der US-Verband befand sich im Anflug westlich von Innsbruck, als der erste Flakbeschuss einsetzte. Zu diesem Zeitpunkt richtete die

Flak noch keinen Schaden an – die Formation flog unversehrt weiter. Kurz darauf meldete der Heckschütze von Combs Crew: »Jäger auf sechs Uhr!« Die B-17-Crews waren sofort in höchster Alarmbereitschaft – dann erkannte man, dass es die eigenen North American P-51 waren. Glück gehabt! Lieutenant Richard Combs war Pilot in der 816. Squadron.

Seine B-17 flog als Tail-End-Charlie in der vierten und letzten Box der 483 BG. Bomber auf dieser unbeliebten Position zogen feindliche Jäger förmlich an. Die P-51 der sogenannten »Red Tails« flogen weiter unter dem Verband hindurch. Gerade passierten die 301. und 483. BG den nächsten Wegpunkt beim österreichischen Lermoos, als plötzlich Luftkämpfe ausbrachen. Um 10:25 Uhr trafen im bayerischen Raum, nördlich der Zugspitze, P-51 der 31. und 332nd Fighter-Group auf Bf 109 und Fw 190 der 1. und 2. Gruppe des Jagd-

Am 18. Juli 1944 bei Memmingen abgeschossene B-17-Bomber

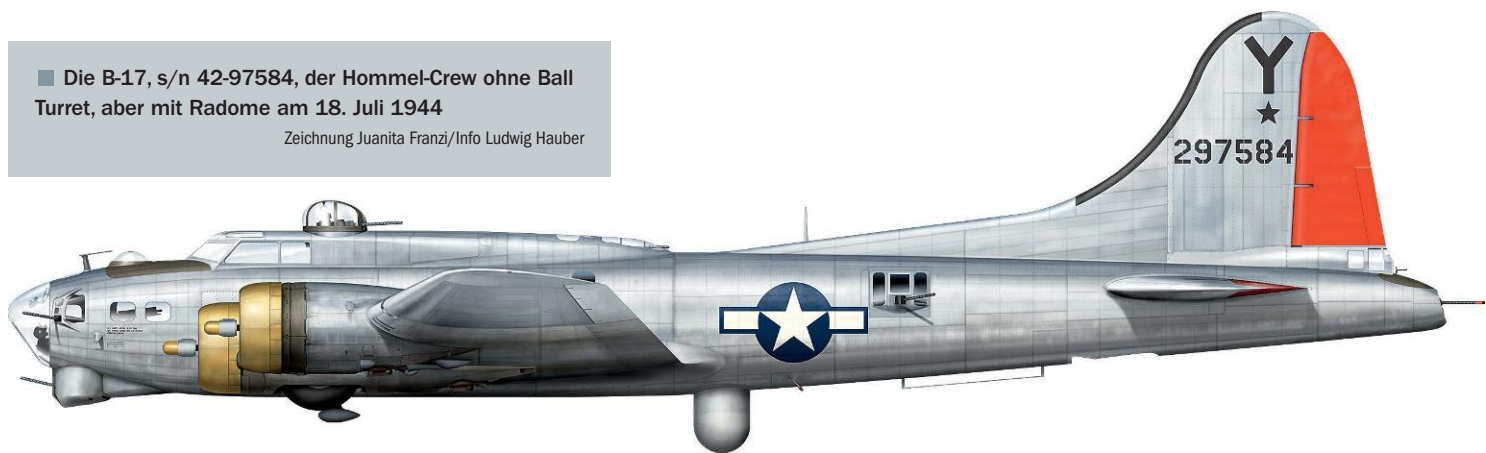


Erschütternde Bilanz der Luftkämpfe um Memmingen: 14 abgeschossene Bomber, die hier auf der Karte an ihrem Absturzort markiert sind

Die 483. amerikanische Bomber Group (483. BG) brach auf dem italienischen Militärflugplatz Sterparone mit 28 B-17-Bombern und 283 Mann Besatzung zur 51. Mission nach Memmingen auf. Nur 14 der 28 Maschinen und 140 Mann Besatzung kehrten zum Flugplatz zurück. 60 Mann fielen und 83 Mann kamen in deutsche Kriegsgefangenschaft.

■ Die B-17, s/n 42-97584, der Hommel-Crew ohne Ball Turret, aber mit Radome am 18. Juli 1944

Zeichnung Juanita Franzi/Info Ludwig Hauber



Im April 1945 immer noch zu sehen: Hommels B-17-Explosionskrater mit einem Durchmesser von 19 Metern

Foto 483. BG



Blick in Richtung Westen: das Grabungsareal 2018 der Cranfield University in Shrivvenham/United Kingdom

Foto Gerhard Schmaus

schwaders 300. Die Kämpfe zwischen der Luftwaffe und dem US-Geleitschutz verlagerten sich später sogar noch bis nach Rosenheim. 10:36 Uhr im Memminger Horst: Der Fliegeralarm erschallte, jedoch deutlich später als sonst. Die 483. BG erreichte den sogenannten Initial Point (I.P.), den Anfangspunkt, um in die Angriffsformation überzugehen. Anschließend leitete die 483. BG den Bombenabwurf ein. Zirka zehn Kilometer südlich von Kemp-

ten Piloten zahlten bei ihren Angriffen einen hohen Blutzoll.

Über Funk erfuhr der Geleitschutz von der misslichen Lage und eilte den nachfolgenden Maschinen der 840. und 815. Squadron in Richtung Süden zu Hilfe. Auch die Tuskegee Airmen (afroamerikanische und in der Karibik geborene Militärpiloten der USAAF) leisteten Beistand. Ihr Leitspruch lautete: Never lost a bomber (auf Deutsch: Nie einen Bomber

es zur Sichtung eines von Innsbruck herauf-fliegenden Bomberverbands. Gegen die Sonne waren die anfangs zunächst kleinen glitzernen Punkte schwer zu sehen. Wir flogen den Feindverbänden entgegen, dabei immer Höhe gewinnend, und kurvten dann südlich der Zugspitze rechts ein. Die Piloten beider Seiten hatten jetzt nördlich der Alpen beste Wetter- und Sichtlage.«

» Ich drückte **sämtliche Knöpfe**, die Leuchtspurgarben verschwanden in den Bombern. «

ten waren die deutschen Jäger in Schussreichweite – ein erbitterter Luftkampf begann.

Auf Höhe der Niedersonthofener Seen erwischte es Combs B-17 in ihrer tödlichen Position als Erstes. Die »Fliegende Festung« explodierte, nur zwei Mann konnten sich mit dem Fallschirm retten – die anderen acht waren sofort tot. Westlich von Kempten traf es die 816. Squadron noch viel härter – keine Maschine der Einheit sollte an diesem Tag wieder zurückkehren. Aber auch die deut-

verloren). Über Kempten wurden zwei junge Piloten vom JG 300 tödlich abgeschossen. Auch die 12. Staffel des JG 3 hatte zwei Verluste zu beklagen.

Oskar Bösch, Pilot des JG 3, berichtete im Nachhinein: »Es war geplant, sich südlich des Ammersees zu treffen, wo dann das JG 300 den Höhenschutz übernahm. Unsere 4. Sturmgruppe des JG 3 »Udet« war dort zu diesem Zeitpunkt allein in der Luft, nur mit ein paar Maschinen des 2./JG 51 »Mölders«. Dort kam

B-17 getroffen

Bösch weiter: »Im Funk tönte es »Leander ruft Jasmin Anton«. Wie erwartet, kreuzten die »Höhen-Spechte« des JG 300 auf 7500 Meter unseren Kurs. Jetzt flogen wir mit Nordwestkurs hinter zwei Bombergruppen her. Wir entschieden uns hierbei für die zweite Combat-Box, da die erste Formation – es handelte sich um die 463. BG – sehr stark von Jägern geschützt war. Die Schützen der B-17 schossen schon sehr früh, dann nahmen wir Fahrt heraus. Ich vernahm Geräusche, als wenn man Kieselsteine gegen das Flugzeug schmiss. Aber jetzt drückte ich sämtliche Knöpfe, die Leuchtspurgarben verschwanden in den Bombern. Diese flogen zuerst unbeirrt aus al-



■ Focke-Wulf Fw 190 A-8/R2 der 11.(Sturm)/JG 3 im Juli 1944, geflogen von Oskar Bösch; Lackierung spekulativ
Zeichng. Herbert Ringlstetter/Aviaticus/Info Ludwig Hauber



Der Tiroler Oskar Bösch im August 1944 in Schongau an seiner Focke-Wulf Fw 190. Er hatte in der Luftschlacht um Memmingen eine B-17 abgeschossen

len Rohren feuernd weiter. Dann endlich riss es Motorverkleidungen und Rumpfleche weg, sogar ein Schlauchboot kam mir entgegen! Blechfetzen flatterten noch im Fahrtwind. Dann gab es eine Stichflamme, und die ganze Fläche zwischen den Motoren war ein Feuerschweif. Die ganze Luft war voller Öl-Qualm. Mit geöffneten Bombenklappen trudelte das dicke Auto ab. Ich drückte seitlich weg, in Richtung Westen, aber immer den Rundumblick absuchend nach ›Indianern‹. Mit Treffern im Fahrwerk landete ich um 12:05 in Freiburg. Um 18:30 Uhr nach der Reparatur: Start nach Memmingen.«

Im brennenden Flugzeug

Der Bombenschütze Herbert P. Leblanc, der in »Hommels« B-17 an dem Einsatz teilnahm, wusste von dem Schicksal seiner Mannschaftskameraden zu erzählen:

»Nachdem der Navigator die letzte Kurskorrektur mit 345 Grad Angriffssachse Nord/Nordwest berechnet hatte, betrug die Zielzeitberechnung jetzt 10:50 Uhr. Bombardierungshöhe im Zielbereich jetzt 23 500 Fuß (Anmerkung der Redaktion: rund 7163 Meter). Ungefähr fünf Minuten vor unserem I.P. Kempten, wo wir den *Bomb-Run* einleiteten, sammelte sich eine beträchtliche Anzahl von

feindlichen Jägern. Der Angriff wurde so durchgeführt, dass die Jäger außerhalb des Winkels der meisten unserer Bordwaffen waren. Dabei konzentrierten sie sich immer auf die letzten drei Maschinen unserer Formation. Mit unvorstellbarer Feuerkraft, die so konzentriert auf die Bomber wirkte, wurde der ganze Verband von hinten aufgesprengt. Einige Maschinen explodierten sogleich in der Luft. Nach den ersten Attacken tauchten die Fw 190 und Bf 109 mit einer Rolle nach unten weg, sammelten sich für einen erneuten Angriff hinter uns und bezwangen dann noch sieben Bomber vom 815. und 817. Geschwader in gleicher Art.

» Ein riesiger Krater war jetzt dort, so groß, dass ein ganzes Haus Platz drin hätte. «

Unsere B-17 mit der Werknummer 42-97584 erhielt direkte Treffer in die Flügeltanks und in den hinteren Rumpfbereich. Die beiden Seitenschützen Davis und Mills waren sofort tot. Mit beiden Flügeln in Flammen versuchte Leutnant Hommel den Bomber noch so lange wie möglich zu halten, damit sich seine Kameraden retten konnten. Dieses Verhalten war innerhalb der Besatzung so vereinbart worden.

Durch die vordere Ausstiegsklappe konnten F. Rooney, John P. Fitz-Gibbon und ich erfolgreich abspringen. Aus der hinteren Einstiegs-türe schaffte es noch der Tailgunner Howell R. Witherspoon. Der Mickey Operator, Thomas Trevor, lag schwer verwundet im Funkraum.

Pilot Hommel flog mit Autopilot. Er versuchte zusammen mit dem Funker Leukering vergeblich, ihm den Fallschirm anzulegen. In dieser Zeit hätten sich beide selbst noch retten können. Als das Leitwerk einknickte, hatten sie keine Chance mehr, die Maschine zu verlassen. Beide wurden nachträglich dafür ausgezeichnet. Die Überlebenden des Absturzes wurden im Rheintal, zirka vier Kilometer südwestlich der Absturzstelle bei Kimratshofen, festgenommen.«

Der Blick von unten

Als völlig Unbeteiligter erlebte der elfjährige Kurt Huber in seinem Heimatdorf den Absturz mit: »Wir wurden um 10 Uhr von der Schule heimgeschickt. Später sah ich, wie sich zwei Jagdflugzeuge um mehrere Fallschirme herum jagten, die Schüsse waren deutlich zu hören. Dann sah ich einen brennenden Bomber am Horizont. Den Aufschlag konnte ich nicht sehen, da er hinter einem Berg lag. Einige Tage später ging ich drei Kilometer von Zuhause entfernt an die Absturzstelle südlich von Kimratshofen. Ein riesiger Krater war jetzt dort, so groß, dass ein ganzes Haus Platz drin hätte. Zwei Motoren lagen zirka 150 Meter nördlich davon. Der obere Waffendreh-

turm steckte im Hang. Später wurden hier wochenlang noch Flugzeugteile eingesammelt. An den Bauernhäusern waren viele Fensterscheiben zerbrochen.«

Ein Polizeibericht vom 18. Juli 1944 berichtet: »Der Bomber war beim Absturz in zwei Teile zerbrochen. Er brannte von 11 bis 15 Uhr. Dann explodierte die gesamte Bombenladung und verteilte die Flugzeugteile und 200 Kubik-



Die amerikanische 20-Pfund-Splitterbombe hat einen 5,80 Meter langen, in Spiralförmig gewickelten Bandstahlkörper mit dem Querschnitt von einem Quadratzentimeter. Die TNT-Füllung zerreit diesen in Hunderte tödliche Fragmente (siehe oben rechts). Unten ist der massive Abwurf dieser Bomben über dem Fliegerhorst Memmingen zu sehen



Foto 483. BG

meter Erde im Umkreis von 300 Metern. Auch die vier toten Besatzungsmitglieder wurden hier buchstäblich zerfetzt. Die Leichenteile wurden an Ort und Stelle begraben.« Zwei Landwacht-Männer trugen Verletzungen davon, da sie nach der Explosion des Flugzeugs bis über die Knie mit herabfallender Erde zugedeckt wurden. 1946 war eine amerikanische Abteilung vor Ort und versuchte erfolglos, in dem Krater etwas zu finden.

Alles war niedergemät

Rudolf Fendt, 1. Wart des Motorisierten Schlosserzugs, war vor Ort und erlebte die verheerenden Folgen der Kämpfe mit: »Die 463. BG hatte gegen 10:45 Uhr unseren Platz erreicht und warf ungehindert Tausende Kleinbomben ab. Danach flog diese in Richtung Südwesten ohne Verluste ab. Es gab zu wenige Splittergräben für das Bodenpersonal.

In der Not rannten sie an den Rand des Flugfeldes. Dort waren die Liegeplätze der Flugzeuge. Einige Nachrichtenleute, Waffenwarte und ein paar Piloten waren sorglos und wogen sich in Sicherheit. Unter einem Nachrichtenzelt fand man zehn Kameraden zwischen Kisten und Gerät, sie hatten die Funkgespräche unserer Piloten abgehört. Sie hatten wohl nicht bemerkt, dass die Bomber bereits über ihnen waren. Als man sie fand, wirkten sie schlafend und hatten kleine Wunden. Ein grauenhafter Anblick. Die Splitterbomben hinterließen am Boden jeweils einen zirka ein Quadratmeter großen verbrannten Fleck mit kleinem Trichter. Alles rundum wurde von den glühenden Eisensplittern abgemät, wie ein unvorstellbarer Granatenbeschuss mit millionenfacher Splitterwirkung. Alles war niedergemät, alle Sträucher und Bäume entlaubt. Ein grausames Gemetzel, auch für die Tierherden in Platznähe.«

Ein unbeschreibliches Inferno

Fendt fuhr fort: »Drei Minuten später warfen die zwölf verbliebenen Bomber der 483. BG etwa 140 General-Purpose-500-Pfund-Sprengbomben ab. Um 11:09 Uhr bombardierte die 301. BG aus östlicher Richtung. Die 2. BG entleerte ihre tödliche Fracht um 11:34 Uhr, aus nördlicher Richtung kommend, als letzte Gruppe. Der Boden gurgelte unter uns, dann wuchsen Erdfontänen auf, so hoch wie ein Pappelwald. Die schweren Brocken fielen im Horstbereich und richteten dort schwerste Schäden an. Rollbahn, Kaserne und Werftgebäude, ein Wohngebiet Memmingens und der Bahnhofsbereich in Fliegerhorstnähe sind vollkommen zerstört.

Im von Wehrmattsangehörigen belegten Schwimmbaden gab es Volltreffer, sodass auf den umliegenden Dächern Tote geborgen wurden. In einem nahen Bunker waren es 18. Ein unbeschreibliches Inferno, dunkle Brand-

Ergebnisse der Ausgrabungen bei Kimratshofen zwischen 2008 und 2019



Ergebnisse der ersten Grabung 2008, durchgeführt vom Autor. Zu sehen sind unter anderem 1. Schleppantennengewicht, 2. Zahnradmechanik von der Radaranlage, 3. Teil des Ruders mit Originalfarbe, 4. Flügelblech



2018: Charlie Enright (links), der Autor (Dritter von links) und Marqes Grant (rechts) mit dem forensischen anthropologischen Grabungsteam der Cranfield University an der Absturzstelle von Hommels B-17



2013, zweite Grabung von JPAC Hawaii: Leiter Terry Hunter (Fünfter von rechts) mit Team, Augenzeuge Kurt Huber (Dritter von links), Gerhard Schmaus (Vierter von rechts)

Initiatoren der Buchenberger Gedenktafel zu Ehren der Gefallenen: Erhard Ott und Willi Heuberger (†)



2019: Grabung der University of New Orleans mit Archäologiestudenten und ehemaligen Special-Forces-Soldaten. Die Arbeiten brachten jedoch bis heute noch keine neuen Ergebnisse

wolken zogen bei Ostwind in Richtung Stadt hinüber. Die Gesamtzahl der Todesopfer wurde mit über 170 sowie 140 Verletzte angegeben. Durch die Bombardierung war der Platz nun so gut wie nicht mehr nutzbar, sodass zurückkehrende Maschinen der Sturmgruppe nach Neu-Ulm, Bad Wörishofen und Holzkirchen ausweichen mussten. Aus dem Kriegsgefangenenlager in Memmingen waren zirka 180 Gefangene, davon 40 Amerikaner, beim Luftangriff aus dem Lager ausgebrochen. Am Boden wurden 17 Flugzeuge zerstört und 20 weitere beschädigt. Auch die letzte Hoffnung, eine Me 264, war verbrannt. Den Platz verlegte man am 19. 7. nach Neu-Ulm.«

Der B-17 auf der Spur

2005, mehr als 60 Jahre nach diesen schrecklichen Ereignissen, begann man auf Wunsch des damaligen Präsidenten der 483. BG, Stanton

Mike Rickey (siehe *Flugzeug Classic* 7/2020), bei Memmingen nach Wrackteilen und Überlebenden zu graben. Bis dahin waren nur sechs Absturzstellen mit Crews bekannt. Bis heute sind noch fünf Soldaten vermisst.

» Eine Rekonstruktion der Luftschlacht ist jetzt möglich. Die Mammutaufgabe ist gemeistert! «

2012 bekam der Autor eine neue Anfrage von Nicole Roth von der US-Kriegsgräber-Vermisstenstelle (JPAC) auf Hawaii. Man kannte sich bereits durch Wrackteil- und Knochenfundmeldungen aus den Jahren 2002 und 2007. Sie war auf der Suche nach der genauen Absturzstelle der Hommel-Crew, denn es galten vier Besatzungsmitglieder als verschollen.

Ein Glückstreffer wendete das Blatt schlagartig: In einem Kirchenbuch fand Peter Recht-

steiner 2009 einen Eintrag. In diesem steht, dass der Pilot John Hommel in Kimratshofen beerdigt wurde. Die anschließende Grabung mit Fundlage bestätigte das. Ab 2012 trugen dann auch Gerhard Schmaus und Jörg Diet-

sche dazu bei, die Luftschlacht aufzuklären. Die erste Grabung 2013/14 führte JPAC-Leiter Terry Hunter mit einem achtköpfigen Team aus. 2017 identifizierte man die letzte unbekannte Absturzstelle einer Boeing B-17 mit Teilebeleg. Somit ist jetzt eine genauere Rekonstruktion der Luftschlacht möglich. Diese Mammutaufgabe ist gemeistert!

Die Schicksale der Jagdflugzeuge bei diesem Luftkampf werden noch erforscht. ■