

Absturz des Langstreckenbombers der US-Airforce B17 „Destiny`s Child“ vor 80 Jahren

Vor **80 Jahren** stürzte an der Ortsgrenze von Heinersdorf (Randsiedlung) zu Wittgensdorf in der Nähe der Gaststätte Bahrmühle ein Langstreckenbombers der US-Airforce Typ B17-G, Kennung 42-31812 ab.

Was war geschehen? Am **20. 07.1944** kam es um 11:00 Uhr im Raum Glauchau zum Aufeinandertreffen von Jagdverbänden der deutschen Luftwaffe (*Jagdgeschwader [JG] 300, JG 3, JG 5 und JG 51, nach Angaben der US Air Force soll es sich um 55 bis 60 einmotorige Jagdflugzeuge gehandelt haben*) und dem im Anflug auf Leipzig befindlichen Bomberverband der 91st Bombgroup der US-Air Force. Dabei wurden in einem 15 Minuten währenden Luftkampf 8 Bomber B17 der 322st und 401st Squadron zum Absturz gebracht. An Verlusten der deutschen Luftwaffe waren zwei Focke Wulf FW 190 A-8 des JG 3 und eine Messerschmidt Me 109 G-6 des JG 5 zu verzeichnen.

Dabei interessiert uns bei dem zum Absturz gebrachten B17 Bombern speziell die Maschine mit der Kennung „B 17-G-42-31812“, benannt: „Destiny`s Child“ (Kind des Schicksals).



Quelle: <http://www.91stbombgroup.com>

Diese Maschine wurde während des ersten Angriffs von einer FW 190 A-8 des JG 300, 7.Staffel, Pilot Leutnant Kahl, im Zeitraum von 11:10 bis 11:12 Uhr in einer Höhe von 500 bis 700 m im nördlichen Luftraum über Chemnitz abgeschossen und

stürzte nach mehreren Explosionen und dem Verlust der rechten Tragfläche ab. In den Trümmern fand man 3 tote Besatzungsmitglieder (**Pilot Charles E. Van Ausdall** [Beerdigt auf dem Waldfriedhof am Bethlehemstift Hohenstein-Ernstthal], **Navigator Richard D. Loomis** [Beerdigt auf dem Stiftsfriedhof Chemnitz Ebersdorf] sowie der **Flugingenieur/Dachturmschütze: Charles J. Sullivan** [Beerdigt auf dem Stiftsfriedhof Chemnitz Ebersdorf]). Augenzeugen berichteten, dass sich die Absturzstelle östlich vom Abzweig Kornweg der Chemnitzer Straße auf dem dort befindlichen Feld befand. Dabei wird sogar die „Bahrmühle“ als Todesort (Absturzstelle) in einem Nachweis über die Beisetzung des Navigators 2nd Lt. **Richard D. Loomis** auf dem Stiftsfriedhof in Chemnitz/Ebersdorf benannt.

0. V. 12/15/44.

38/126

Wehrmachtteil: **Kgf.** *nd. No.*

Nachweis

über Sterbefall und Beisetzung eines ~~Wehrmachtssoldaten~~ — Kriegsgefangenen

L o o m i s	Richard D.
Familienname	Vorname
Dienstgrad: unbekannt	
Truppenteil (letzte Einheit):	
T - 43 - 44	
Geburtsort: ---	
Geburtsort: ---	Todesort: 20.7.44
Todesort: Bahrmühle - Chemnitz/Sa.	
Erkennungsmarke. 0 - 717239	
Nationalität: Amerikaner.	
(nur bei Verbündeten und Feindtoten)	
Angehörige: ---	
Todesursache: Verwundung, Krankheit, Unfall, Selbstmord, Urteilstvollstreckung (Nichtzutreffendes streichen)	
Art der Verletzung oder Krankheit (deutsche Bezeichnung)	
Flugzeugabsturz.	

Begräbnisort: Chemnitz-Ebersdorf
Gemeinde- oder Ehrenfriedhof: Stiftsfriedhof
Parzelle, Grab Nr. Abt.E, Reihe 3, Nr.10
Beigesetzt am 22.7.1944.
Überführung genehmigt zur Beisetzung in
Gemeinde: --- Kreis: ---
Die Verwundung usw. hat der Verstorbene sich zugezogen
a) im Felde (Kriegsschauplatz oder besetztes Gebiet):
in der Kriegsgefangenschaft.
b) im Heimatgebiet (Wehrkreis): IV
durch Luftangriff: ja — nein
Mit oder ohne militärische Ehren beigesetzt?
(Nur bei Selbstmördern; Nichtzutreffendes streichen)
Besonderes: ---
D r e s d e n , den 28. 9. 1944
Stellv.Gen.Kdo.IV.A.K., Ib/WVW.

Unterschrift, Dienstgrad und Dienststellung
Oberstleutnant.

Fi.

Quelle: Nationalarchiv Washington, USA

Anmerkung des Autors: Leider ist es mir nicht gelungen, die genaue Absturzstelle zu verifizieren. Der einzige, mir aus der Erzählung meiner Großmutter mütterlicherseits, Frau Anna Halke, bekannte Augenzeuge, mein Onkel Friedrich (Fritz) Halke ist leider am 20.06.2009 verstorben, ohne dass ich ihn noch einmal zu seinen damaligen Erlebnissen (Aufsuchen der Absturzstelle) befragt habe. Ich bitte deshalb alle Leser dieses Artikels, mich bei der Ermittlung der genauen Absturzstelle zu unterstützen.

Nachstehend ein Foto von der Besatzung sowie die namentliche Nennung der Besatzungsmitglieder.



Quelle: <http://www.91stbombgroup.com>

Hintere Reihe (Von links)

T/Sgt. Walter Smolinski, Turmschütze (Dienstuntauglich, nicht im Einsatz dabei);
S/Sgt. Richard H. Hamilton, Funker;
Sgt. Winton W. Blevins, Jr., Seiten- oder Rumpfschütze;
Corp. Warren Price, Seiten- oder Rumpfschütze (vom Dienst befreit, wegen
 vorherigen Wachdienst nicht im Einsatz);
Sgt. Vernon Winters, Heckschütze;
Sgt. Anson M. Riley, Kugelturmschütze.

Vordere Reihe (Von links)

1st Lt. Charles E. Van Ausdall, Pilot;
F/O Joseph F. Sammon, Co-Pilot;
2nd Lt. Richard D. Loomis, Navigator;
2nd Lt. John R. Butler, Jr., Bombenschütze.

Die Maschine wurde am 24.12.1943 ausgeliefert und der 401st Bombersquadron der 91st Bombgroup in Bassingbourn am 20.02.1944 zugewiesen. Sie absolvierte die ersten 44 Missionen mit Originaltriebwerken, dafür wurde dem Crew Chef Jack Gaffney der „Bronze Star“ verliehen.

Bei dem uns interessierenden Einsatz der Maschine (Nr. 53m) nach Leipzig am 20.7.44 wurden 4 Besatzungsmitglieder tödlich verletzt (4 Killed in Action [KIA]-

Gefallen im Kampf) und 5 Besatzungsmitglieder gefangengenommen (5 Prisoner of war [POW] - Kriegsgefangener).

Es waren: Pilot Chas Van Ausdall (KIA bei Absturz),
Navigator Richard D. Loomis (KIA bei Absturz),
Flugingenieur/Dachturmschütze: Charles J. Sullivan (KIA bei Absturz),
Heckschütze: Vernon Winters (KIA, sie hierzu meine nachstehende
Anmerkung),
Co-Pilot: Joseph P. Sammons (POW),
Bombenschütze: John R. Butler jun. (POW),
Funker: Richard H. Hamilton (POW),
Kugelturmschütze: Anson M. Riley (POW) sowie der
Seiten- oder Rumpfschütze: Winton W. Blevins (POW).

Zum Heckschütze Vernon Winters muss jedoch der Vollständigkeit bemerkt werden, dass er während des Angriffs durch die FW 190 A-8, Pilot Leutnant Kahl, mit dem Fallschirm abgesprungen und in einem Waldgebiet bei Wolkenburg-Kaufungen (Bereich Hoher Busch) gelandet ist. Er wurde gefangen genommen, tötete in einem Handgemenge einen Beamten des Gendarmeriepostens Penig mit dessen eigenen Seitengewehr und verletzte den ihn begleitenden Landwachmann. Ereignet hat sich der Vorfall im engeren Bereich der sog. „Holzmühle“ Kaufungen.

Sonderausgabe
zum
Deutschen Kriminalpolizeiblatt
Herausgegeben vom Reichskriminalpolizeiamt in Berlin

Erscheint nach Bedarf	Zu beziehen durch die Geschäftsstelle Potsdam, Kaiserstraße 3	
17. Jahrgang	Berlin, den 26. Juli 1944	Nummer 4939 a

Quelle: Nationalarchiv Washington, USA

IV. Mord und Mordversuch
durch abgesprungenen amerikanischen Fliegeroffizier bei Wolkenburg, Kr. Rochlitz i. Sa.

Am 20. 7. 44, gegen 15 Uhr, wurde im Walde von Wolkenburg, Kr. Rochlitz i. Sa., GendBeamter von amerik. Fliegerltn. Vernon Winters, 11. 9. 24 ?, nähere Personalien unbek., Erkennungsmarke Nr. 35094206 T — 33/44, der aus abgeschoss. Bomber abgesprungen und festgenommen war, auf Transport

getötet und Landwachmann schwerverletzt. Täter entriß Beamten Seitengewehr, mit dem er ihm Herzstich und begleitenden Landwachmann 2 Stiche beibrachte. Unter Zurücklassung seiner Fliegerkombination und Mitnahme des Seitengewehrs ist Täter geflüchtet.

Festnahme! Vorsicht!

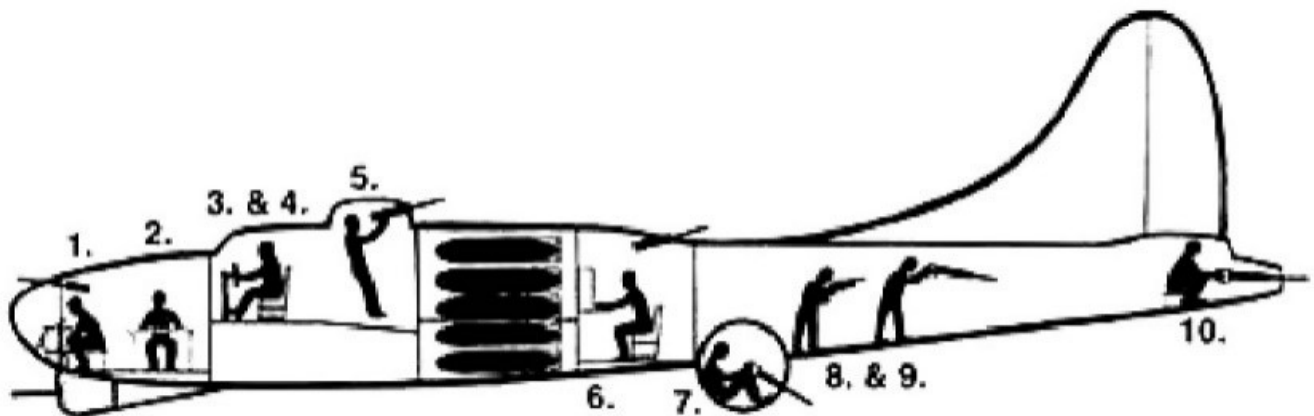
1 K. 21. 7. 44. KPSt Leipzig

Quelle: Nationalarchiv Washington, USA

Nach diesem Vorfall flüchtete Winters und wurde aber gem. Meldung der Polizei vom 02. August 1944 wieder festgenommen und zum Gendarmerieposten Penig gebracht. Wie lange er dort inhaftiert war, ist nicht mehr feststellbar. Von Penig sollte er nach Leipzig verlegt werden. Auf diesem Transport konnte er jedoch flüchten und wurde aber von den Wachmannschaften in der Nähe von Grossbuch

tödlich verletzt. In einer Mitteilung der Leipziger Kriminalpolizei vom 11. August wird sein Tod gemeldet. Die deutsche Abschussmeldung des Bombers (KU 2526) gibt später seinen Begräbnisort mit Friedhof Grossbuch (Grossbuch, Gemeinde Otterwisch zwischen Grimma und Bad Lausick) an. Er wird in den Unterlagen der US Army als „KIA“ geführt.

Zur Einordnung der Besatzungsmitglieder in die einzelnen Funktionen/Tätigkeiten während des Einsatzes ist die nachstehende Übersichtsskizze mit der zugehörigen Nummerierung beigelegt:



- Nr: 1 - Bombenschütze – im Bugraum, ab Baureihe G gleichzeitig Kinnturmschütze, vorher Bugschütze
- Nr. 2 - Navigator – im Bugraum, gleichzeitig Bugschütze (je ein MG links und rechts im Bugraum)
- Nr. 3 - Pilot – links im Cockpit
- Nr. 4 - Copilot – rechts im Cockpit
- Nr. 5 - Techniker – hinter dem Cockpit, gleichzeitig Dachturmschütze
- Nr. 6 - Funker – in allen Baureihen bis zum Modell G gleichzeitig Dachturmschütze
- Nr. 7 - Kugelturmschütze (unterer Kugelturm)
- Nr. 8 - Rumpfschütze rechts
- Nr. 9 - Rumpfschütze links
- Nr.10 - Heckschütze

Quelle: <http://www.91stbombgroup.com>

Ein Foto, aufgenommen im Kahr 2003 auf dem Airport Kearney/Nebraska USA, zeigt Herrn Peter Gajda (Hobbyhistoriker zu den Luftangriffen der alliierten Streitkräfte auf Deutschland im II.WK) im geöffneten Bombenschacht einer B17-G. Gut gezeigt ist dabei die Enge im Inneren einer B17.



Quelle: Sammlung P. Gajda privat

Damit sind alle in der B 17-G-42-31812 während des Einsatzes am 20.07.1944 befindlichen Besatzungsmitglieder zuordenbar. Zu bemerken ist noch, dass der zweite Seitenschütze, Corp. Warren Price, nicht ersetzt wurde und die Maschine demzufolge nur mit 9 Mann Besatzung flog.

Wichtige Details über den Luftkampf und letztendlich über den Abschuss der „Destiny`s Child“ erfahren wir aus dem Buch „Destiny`s Child“ von John R. Paget, Heckschütze der B17-G-42-102509 „The Liberty Run“. Diese Maschine wurde ebenso wie die „Destiny`s Child“ während des Einsatzes am 20.07.1994 abgeschossen. Nach der Beschreibung des Luftkampfes geht Paget noch ausführlich auf das Tagebuch von 2nd Lt. **John R. Butler, Jr.**, Bombenschütze der „Destiny`s Child“ ein.

John R. Paget berichtet über den Angriff der deutschen Jagdverbände - Zitat:

Bei früheren Einsätzen hatte ich Jägerangriffe aus allen erdenklichen Richtungen erlebt, aber im Allgemeinen von vorne. Diese Mission war jedoch anders. Ich erinnere mich, dass der Navigator die Besatzung darüber informierte, dass wir eine P-47-Eskorte [Anmerkung: Die P-47 „Thunderbolt“ waren Begleitjäger der US Bomberverbände] in diesem Gebiet abholen sollten. Wenn ich nach rechts auf etwa die 7-Uhr-Position auf der linken Seite unseres Flugzeugs schaute, beobachtete ich eine Horde von Kampfflugzeugen, die in eine Kurve fegten, um sich uns von hinten zu nähern. Es waren mindestens 60 oder noch mehr. Zuerst dachte ich, es sei die P-47-Jägereskorde. Dann habe ich sie als FW 190 mit einigen ME-109 identifiziert. Sie waren so gestaffelt, dass sie alle gleichzeitig auf uns schießen konnten. Somit informierte ich die Besatzungen: "Feindliche Jäger greifen auf 6-Uhr-Ebene an. Es gibt Dutzende von ihnen. Sie kommen schnell". Ich sagte das aufgeregt über die Gegensprechanlage als ich anfang, in kurzen 6 bis 8 Schusssalven auf sie zu feuern. Ich wechselte meine beiden Gewehre, so dass ich ein beständiges Feuer aufrechterhalten konnte. "Dort explodierte einer direkt vor mir. ", schrie ich in die Gegensprechanlage. »Von der Taille bis zum Schwanz«, rief mir eine Stimme zu, »wo sind sie?« »Wir kommen jetzt um 5 Uhr tief«, antwortete ich schnell, »einige fliegen waagerecht zwischen uns, schießen Sie auf sie. Es sind FW 190“.

Von all dem Lärm des Angriffs herrschte dann für einen Moment Stille. Die deutschen Jäger waren vorbeigezogen und gruppierten sich nun für einen zweiten Angriff. Ich konnte sie in der Ferne sehen und wir suchten den Himmel ab, in der Hoffnung, einige unserer freundlichen Begleiter zu sehen, konnten sie aber nicht ausmachen.

Beim ersten Durchgang sah ich, wie "Destiny' Child" unterging.

Wie ich im vorigen Kapitel dargelegt habe, habe ich den Untergang von „Destinys Child“ miterlebt, als es beim ersten Angriff der Luftwaffenjäger abgeschossen wurde. Sie flog in der „Ecke Tail and Jolly Purple Hard“, d.h., in der Position des letzten Flugzeuges auf der linken Seite der gesamten Formation. Diese Position ist definitiv am anfälligsten für feindliches Feuer und wurde sicherlich von keiner Besatzung bevorzugt.

*Ich war traurig, als ich sah, wie ihr rechter Flügel abfiel und sie nach links stürzte als sie unter mir vorbeizog. Danach verlor ich sie aus den Augen. Der folgende **Bericht des Bombenschützen der „Destiny's Child“, Lt. John R. Butler** beschreibt, was ihr in dieser schicksalshaften Mission widerfuhr. Hier ist seine Geschichte:*

*Alles schien falsch zu laufen an diesem Tag. Wir hatten eine alte Maschine, "Destiny's Child" zugewiesen bekommen, benannt nach der Comicfigur. Diese Mission war ihre 53te und dementsprechend war sie auch nicht mehr ganz "frisch". Lt. Colonel Ensign führte die Gruppe an. Sichtungen von "Bandits" (**Bezeichnung für die deutschen Jagdflugzeuge**) im Gebiet wurden gemeldet, als wir uns dem Ziel näherten, einige Schützen jedoch verwechselten diese mit den P-47 in Falschmeldungen. Unsere Position war nicht sehr tief in der Formation und ich war dementsprechend ziemlich nervös. Sgt. Winters, der Heckschütze, meldete durchgehend Sichtungen von (feindlichen) Flugzeugen im Gebiet. Plötzlich meldete er: "Hier kommen sie, von hinten."*

Die Maschine fing an zu vibrieren als er seine Waffen abfeuerte. Ich überprüfte meine Waffen und beobachtete die anderen Maschinen, als ihre Heckgeschütze ebenfalls anfangen zu feuern. Ich erinnere mich wie ich selber zu mir sagte, "Gebt es ihnen".

Der Pilot sagte über Bordfunk: "Vergewissert euch auf was ihr feuert". Plötzlich war das Gebiet vor und zur Rechten von uns gefüllt mit gleißend weißen Blitzen. Auf den ersten Blick sah es aus wie Flak-Feuer, aber nicht wie ich es kannte. Dann brüllte der Co-Pilot über den Bordfunk: "Schnappt euch den Feuerlöscher und macht das Feuer aus."

Im gleichen Moment, flog eine FW-190 unter uns, drehte sich dabei auf den Rücken und stürzte nach unten. Dann brüllte der Co-Pilot wieder: "Schnappt sich endlich jemand einen Löscher und macht das Feuer aus, Herr Gott nochmal." Ich kletterte aus meinem Sitz des unteren Vordergeschützes. Ich hatte ungefähr 50 Geschosse auf die "Focke Wulf" abgefeuert, sie aber nicht getroffen.

Daraufhin griff ich mir einen Feuerlöscher von über dem Tisch des Navigators. Zu dieser Zeit war die "Nase" bereits mit Durchschüssen übersät und ein 20mm Geschoss war im Innenraum der "Nase" explodierte. Weitere Stöße von diesen Geschossen, als sie uns trafen, brachten das gesamte Flugzeug zum Vibrieren. Der Navigator saß da und hielt seinen Arm da, wo er getroffen wurde. Meine Hände waren voller Blut, aber ich hatte keine Schmerzen.

Ich duckte mich im Durchgang ab und half dem Techniker das Feuer zu löschen, welches dort ausgebrochen war. Den leeren Feuerlöscher ließ ich fallen und begab mich zurück an meine Position. Ich brachte den Schalter, um die Bomben abzuwerfen, in Position und stöpselte mich wieder in den Bordfunk ein. Ich versuchte den Pilot zu erreichen, um zu hören was er zu unserer Situation zu sagen gehabt hätte, aber der Bordfunk war unterbrochen, direkt im Anschluss durchschlug ein weiteres 20mm Geschoss die Hülle und löste ein weiteres Feuer im Durchgang aus. Ich griff mir einen weiteren Feuerlöscher und löschte dieses Feuer.

Währenddessen schwenkten wir stark nach rechts ab (zu diesem Zeitpunkt muss die rechte Tragfläche abgefallen sein). Ich schaute rüber zum Navigator, der soweit in Ordnung zu sein schien und sich seinen Fallschirm überzog. Ich hatte meinen bereits einige Minuten bevor wir angegriffen wurden, übergezogen. Während ich zurück zu meinem Sitz ging um die Bombenschacht-Türen zu schließen, fühlte ich, wie sich das Flugzeug in eine aufrechte Position verlagerte, so als würde es in eine Abwärts-Drehbewegung übergehen. Ich warf mich in Richtung des Notausstiegs, als die Maschine schließlich kippte und anfang nach unten zu stürzen. Mein Gesicht war gegen die Luke des Notausstiegs gedrückt während ich nach dem Öffnungshebel griff und nach einigen Versuchen die Tür entriegelten konnte. Ich muss ohnmächtig gewesen sein, da ich nicht mehr wusste wann genau der Notausstieg letztendlich geöffnet war. Alles was mir in diesem Moment bewusst wurde, war das ich halb aus dem Flugzeug hing. Ich konnte weder heraus noch konnte ich wieder in die Maschine zurück. Wir fielen in einer Abwärtsspiralbewegung nach unten. Plötzlich kam ich wieder vollends zu mir und begriff den Ernst der Lage. Ich war mir darüber bewusst, dass wir aufschlagen würden, und ich in meiner derzeitigen Position keine Überlebenschance hätte. Dann war es auf einmal still wie der Tod. Ich fiel und konnte irgendwie die Reißleine ziehen. Das Flugzeug musste wohl explodiert sein und mich weggeschleudert haben. Um mich herum fielen Stücke der B-17 herunter. Vor mir lagen weitere Erlebnisse.

Quelle: <http://www.91stbombgroup.com>

Diese Augenzeugenberichte stellen die tragischen Ereignisse um den Absturz der B17-G-42-31812 am 20.07.1944 auf der Seite der Sieger des II.WK sehr nachvollziehbar dar. So unfassbar wie uns aber die Berichte der beiden Besatzungsmitglieder auch sein mögen, wollen wir jedoch auch das Leid und die Trauer der deutschen Bevölkerung nicht vergessen, welche die Bombardements der Alliierten Luftstreitkräfte auf deutsche Städte hervorriefen.

Abschließend sei noch zu erwähnen, dass die Besatzungsmitglieder Joseph P. Sammons (POW), John R. Butler jun. (POW), Richard H. Hamilton (POW), Anson M. Riley (POW) und Winton W. Blevins (POW) nach ihrer Befreiung aus den Lagern für Kriegsgefangene nach Kriegsende wieder in die USA zurückkehrten. Die gefallenen Besatzungsmitglieder wurden, wie schon o.a. in Deutschland bestattet, später jedoch exhumiert und auf den Ehrenfriedhöfen der Gefallenen des II.WK beigesetzt.

Pilot Charles Van Ausdall ist auf Parzelle B, Reihe 44, Grab 54, Ardennes American Cemetery, Neupre, Belgien, beigesetzt. Dies ist ein Standort der American Battle Monuments Commission.



Pilot Charles Van Ausdall

Der Navigator Richard D. Loomis ist auf dem Arlington National Cemetery beigesetzt. Dies ist ein nationaler amerikanischer Friedhof, der vom Department of the Army verwaltet wird.



Navigator Richard D. Loomis

Der Turmschütze Charles J. Sullivan Jr. ist auf Parzelle A, Reihe 33, Grab 22, Ardennes American Cemetery, Neupre, Belgien, beigesetzt. Dies ist ein Standort der American Battle Monuments Commission.

Kein Foto vorhanden

Heckschütze Vernon Winters ist in Parzelle A, Reihe 16, Grab 1, Ardennes American Cemetery, Neupre, Belgien beigesetzt. Dies ist ein Standort der American Battle Monuments Commission.



Heckschütze Vernon Winters Grabstelle Winters in Neupre/Belgien

Quelle zu den Bestattungsorten: <https://www.honorstates.org/profiles/493961/>

Für die Beistellung von recherchierten Unterlagen sowie für die mir zuteil gewordene Unterstützung bei der Erarbeitung meines Beitrages möchte ich mich ganz herzlich bei Herrn Peter Gajda aus Guteborn bedanken. Herr Gajda forschte zum Absturz einer B17 am 17. März 1945 bei Guteborn und kam dadurch auch auf den Absturz der B17 im Bereich Chemnitz / Wittgensdorf. Um Näheres zu erfahren, hat er mit mir Kontakt aufgenommen und wir haben gemeinsam meinen Artikel entwickelt. Dafür möchte ich mich nochmals ganz herzlich bedanken.

Ullrich Nier
Ortschronist