

Bomber der US-Luftwaffe – Bull Session -Vierter Teil

Gebranntebierg, noch eine B-17?

By Patrick Murphy



Nach einem Bericht von Pierre Eicher, der dies im November 1944 miterlebte, übersetzt. (Cliärrwer Kanton, 2011/3) Am 30. November bombardierten 1200 B-17-Bomber (Flying Fortress) die Hydrierungsanlagen des Leuna-Werks bei Merseburg in Ostdeutschland. Gegen 13 Uhr kreiste eine dieser viermotorigen Maschinen mit heulenden Triebwerken über dem Gebiet von Eselborn, das in dichten Nebel gehüllt war. Der schreckliche Lärm kam immer näher. Dann war ein kurzes Krachen zu hören, und es war wieder still.

Teil IV dieser Serie befasst sich mit der Überprüfung einer bereits bekannten Absturzstelle in der Nähe von Weicherdange, die 76 Jahre lang nicht identifiziert worden war, was für einige Verwirrung in der laufenden Ermittlungsakte von „Bull Session“ sorgte.

Im März 2018 führte mein erster Kontakt mit der Familie des vermissten Soldaten Stephen P. Wulderk zu Fortschritten in dem Fall, da neue Informationen übermittelt wurden. Die Familie Wulderk sandte mehrere E-Mails, in denen sie ihren großen Wunsch zum Ausdruck brachte, bei den Nachforschungen auf jede erdenkliche Weise mitzuhelfen. Sie räumte jedoch auch ein, dass die Suche möglicherweise nicht zum gewünschten Ergebnis führen würde.

Sie schickten Unterlagen, Kopien von Weihnachtskarten zwischen den Müttern, Briefe und Fotos von Stephen sowie sogar den letzten Brief, den er nach Hause geschrieben hatte. Zu den Unterlagen gehörte ein Artikel aus dem Cliärrwer Kanton, 2/2003, übersetzt aus dem Deutschen ins Englische, über die Absturzstelle bei Weicherdange, der als „Bull Session“ bezeichnet wurde. Der Artikel stammte von Guy Diederich aus Weicherdange, dem Dorf, in das Bombardier James D. Buescher zur Registrierung als Kriegsgefangener (POW) gebracht worden war.

Der Artikel (2003) berichtete kurz über den Vorfall und gab den Standort des Wracks an. Er erwähnte auch, dass James Buescher das Gebiet (Weicherdange) im Jahr 2003 zusammen mit seiner Frau besuchte, um sich die Gegend und den Ort anzusehen, an dem er als Kriegsgefangener festgehalten worden war. Der Hof Meisch, dem eines der Felder an der Absturzstelle gehört, war das Deutsche Rote Kreuz in Weicherdange, das die US-Gefangenen verwaltete.

Mitte März 2018 begann ich damit, das Gebiet zu erkunden und Anwohner zu dem Vorfall zu befragen. Nach den Befragungen und einem Besuch bei Herrn Guy Diederich legte mir Herr Diederich Beweise vor, die auf eine Absturzstelle in der Gegend und ein Datum hindeuteten, die zu dem gesuchten Bomber (Bull Session) passten, wie er mir erzählte. Eine wissenschaftliche, systematische Suche in der Gegend begann mit der Absuche der Felder, der Analyse der geborgenen Teile auf Teilenummern und der Identifizierung des Flugzeugs. Das Einzige, was ich feststellen konnte, war, dass es sich um einen Absturz einer B-17 handelte, auf Grundlage der Teilenummern von Triebwerksteilen, die auf dem Feld gefunden wurden. Ob es sich um das Flugzeug 43-38911 (Bull Session) handelte, musste noch durch unbestreitbare Beweise bestätigt werden.

Im Mai 2018 fand in Miesau, Deutschland, ein Treffen mit der „Department of Defense POW/MIA Accounting Agency“ (DPAA) der US-Regierung statt. Bei diesem Treffen erörterten wir einen systematischen Plan auf der Grundlage der damals gesammelten Daten. Man kam überein, dass der Standort „mit hoher Wahrscheinlichkeit“ das gesuchte Flugzeug sei. Aufgrund der vorliegenden Daten war es ziemlich überzeugend, dass es sich bei dem Standort höchstwahrscheinlich um Bull Session handelte, und so begann eine Suche, um die Identität dieses Standorts zu 100 % zu bestätigen, um welches Flugzeug es sich auch immer handelte. Hätte ich bewiesen, dass es sich um Bull Session handelte, hätte dies eine Grundlage für die Suche nach den beiden Vermissten geschaffen. Wäre es ein anderes Flugzeug gewesen, wären die falschen Daten korrigiert und auch dieser Fall geklärt worden.

Aus weiteren Gesprächen mit Herrn Diederich ging hervor, dass es zum Zeitpunkt des Absturzes einer der kältesten Winter seit langer Zeit war. Außerdem wurden am Unfallort keine Leichen von US-Soldaten gefunden; nur ein Soldat wurde geborgen, nämlich Lt. James D. Buescher. Mehrere Jungen aus dem Dorf waren zum Wrack gegangen und hatten Teile als Souvenirs mitgenommen. Sie bekamen deswegen Ärger mit ihren Vätern, und die „Sachen“ wurden zurück in die Müllhaufen der Stadt im Wald geworfen. Außerdem wurde angegeben, dass zu dieser Zeit (im Januar) keine US-Truppen hier waren; die Deutschen waren noch in der Stadt und hatten das Gebiet für die Einheimischen abgesperrt, und sie kämpften noch immer gegen die Amerikaner. Weicherdange wurde am 21. Januar 1945 von vorrückenden Truppen des 28. Kavallerie-Geschwaders der 6. Kavallerie-Gruppe, die der 26. Division angegliedert war, befreit.

Aufgrund unklarer Beweislage und Verwirrung kam der Verdacht auf, dass es sich um zwei Flugzeuge handeln könnte, um zwei verschiedene Zeitpunkte – einen im November 1944 und einen im Januar 1945 – an zwei unterschiedlichen Orten, oder um ein Flugzeug, dessen Trümmer über mehrere Orte verstreut waren, oder um all das zusammen. Vorherige Erkenntnisse über den Absturz wurden in ET Melchers Buch „Bombenangriffe auf Luxemburg in zwei Weltkriegen“, Seite 280 (30. November, Eselborn) und bei J. Dernen, „Crash“, Band I, Seite 238 (Weicherdange, 14. Januar 1945), Band II, Seite 250 (Weicherdange, 30. November 1944) festgehalten. Die einzige Möglichkeit, Gewissheit zu erlangen, bestand darin, Beweismaterial vom Absturzort zu sichern, um die Identität des Flugzeugs zu überprüfen und einen faktenbasierten Bericht über die Ereignisse zu erstellen. Eine gründliche Durchsicht der US-Regierungsunterlagen, der Berichte über vermisste Besatzungsmitglieder sowie ein Blick in das von Joe Baugher zusammengestellte Boeing Flying Fortress-Register ergaben keine Hinweise darauf, dass am 30.11.44 oder um diesen Zeitpunkt herum eine B-17 des Modells F oder G in der Gegend von Weicherdange abgestürzt oder vermisst worden wäre.

Ein Gedanke: Wäre dieses Flugzeug oder eine andere B-17 am 30.11.1944 abgestürzt, wie in ET Melchers Buch und in „Crash Band II, Weicherdange 30 Nov 44“ beschrieben, hätten die US-Streitkräfte dies möglicherweise registriert und das Gebiet gesichert, da sie dieses Gebiet vom 11. September 1944 bis zum 18. Dezember 1944 besetzt hielten. Sie hätten auch die Besatzung in Gewahrsam genommen und Überlebende zur Heimatbasis zurückgebracht. Mitte November 1944 stand das Gebiet unter der Kontrolle der 28. Division, nachdem diese die Kampfzone mit der 8. Infanteriedivision getauscht hatte. Bis heute sind keine Berichte über Unterstützungsmaßnahmen von Einheiten in diesem Gebiet zum Zeitpunkt des besagten Absturzes im November aufgetaucht.

Im Frühjahr 1945 traf eine Bergungsfirma ein, um die Triebwerke abzuholen. Bevor sie mit der Arbeit begannen, sperrten sie das Gelände ab und warnten die Anwohner, sich wegen der dort vorhandenen Munition fernzuhalten. Herr Diederich hat im Laufe der Jahre mehrere Teile von der Absturzstelle erworben. Unter diesen fand er ein Teil mit einem Typenschild, auf dem „B-17F“ und das Datum 1943 vermerkt waren. Er nahm an, dass es sich bei dem Flugzeug um eine B-17F handelte, und dieses Schild wurde im örtlichen Militärmuseum in Clervaux ausgestellt. Im Museum befand sich das



Auspuffteil mit dem Schild sowie eine Karte mit der Aufschrift, Triebwerksteil, B-17F, abgestürzt in der Nähe von „Wolfshof“ Eselborn, 30. November 1944“, was mit den Angaben von ET Melcher übereinstimmte. Es gab ein paar Probleme: Erstens stammte das Teil aus Weicherdange, nicht aus Eselborn, und zweitens gibt das Teil weder das Flugzeug noch den Typ oder das Bau- bzw. Auslieferungsdatum an, sondern lediglich, dass dieses Auspuffteil ursprünglich für eine B-17F am 28. April 1944 hergestellt wurde. Triebwerkswechsel fanden fast täglich statt, da viele F-Modelle ausgeschlachtet und ab Sommer 1944 als Ersatzteilquelle genutzt wurden, da sie aus alten Beständen stammten. Die andere Unklarheit bestand darin, dass es sich bei einem anderen Teil um einen Stuhl handelte, der als Navigatorsstuhl, B-17F Weicherdange, 3. November 1944, beschriftet war. Der Stuhl ist tatsächlich ein Funker-Stuhl.



Dies ist der Platz und der Stuhl des Navigators, wie er an seinem Arbeitsplatz zu sehen ist, im Vergleich zum Stuhl des Funkers oben.



Das Ziel war es, den Standort eindeutig zu identifizieren, natürlich in der Hoffnung, dass es sich um „Bull Session“ handelte. Es ging nicht darum, anderen zu beweisen, dass sie sich hinsichtlich des Flugzeugtyps irrten, sondern anhand schlüssiger Beweise zu 100 % sicher zu sein, welches Flugzeug lag dort auf dem Boden. Natürlich waren bei der Bergung nach dem Krieg die besten und wichtigsten identifizierbaren Teile, die Aufschluss über das Flugzeug gegeben hätten, entfernt worden, wie beispielsweise die auf die Maschinengewehre gestempelten Seriennummern, die Flugzeugkennzeichnung, das Seitenleitwerk und die Triebwerke.

Ein weiteres Dilemma, das gelöst werden musste, war, dass es sich bei dem Flugzeug vor Ort angeblich um ein „F“-Modell handelte und nicht um ein „G“-Modell, da das Flugzeug in der Bull Session ein „G“-Modell war. Wie bereits erwähnt, wird angenommen, dass es sich um ein „F“-Modell handelt, da auf dem Auspuffschild im Museum „B-17F, April 1943“ steht. Die Triebwerke wurden aufgrund von Undichtigkeiten, Pannen und Bauteilausfällen usw. durchschnittlich zweimal pro Woche ausgetauscht. Es wird angenommen, dass bei diesem Flugzeug irgendwann ein Triebwerkswechsel stattgefunden haben könnte. Sollte das Triebwerkstypenschild gefunden werden, könnte dies zu einer hundertprozentig sicheren Identifizierung des Wracks führen. Dieses Typenschild enthält alle zusammenfassenden Triebwerksdaten, einschließlich der Triebwerksseriennummer, die im MACR (Missing Air Crew Report) verzeichnet ist. Ein Ziel ist es, eines dieser Etiketten zu finden, um es mit den Unterlagen abzugleichen. Man

vermutete, dass „Bull Session“ möglicherweise einen Motorwechsel hatte, die Unterlagen jedoch nicht aktualisiert wurden, falls die Nummer nicht mit dem MACR übereinstimmen sollte.



1. ORIGINATOR: Location AAP Station No. 121 Air Force Eighth Air Force
Group 91st Bombardment Gp (H) Squadron 32nd Bombardment Squadron
2. SUMMARY: Place of departure AAP Station 121 Course Route to Köln, Germany
Target Köln, Germany Type of mission Bombardment
3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR LAST SIGHTED: No undercast, but a few scattered clouds. Visibility unlimited aloft.
4. GIVE: (a) Day 14 Month January Year 1945 Location 50:02 N - 06:10 E
of last known whereabouts of missing NO.
(b) Specify whether aircraft was last sighted () ; Last contacted by
radio () ; Forced down () ; Seen to crash (x) ; Information not available ()
5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (check
only one) Enemy aircraft () ; Enemy anti-aircraft (x) ; Other circumstances
as follows: _____
6. AIRCRAFT: Type, Model, Series B-24 Serial No. 43-38911
7. NUMBER OF AIRCRAFT, If any: "Bull Session"
8. ENIGMA: Type, Model, Series B-1820-97 Serial No. _____
(a) SW-030457 (b) SW-030461 (c) SW-030720 (d) SW-C 30467

Motorwechsel, 91. BG, NARA

MACR aus der „Bull Session“ mit Motornummern, NARA

Nach vier Monaten war der wichtigste Fund des Jahres 2019 die Entdeckung eines der vier Motortypenschilder, anhand dessen sich ein Motor anhand seiner Seriennummer identifizieren lässt. Die gefundene Nummer stimmt jedoch nicht mit den Motornummern von „Bull Session“ überein. Das Typenschild war stark beschädigt, konnte jedoch durch eine Luminanz-Bioskopie-Untersuchung im Zentrum für zerstörungsfreie Prüfung (NDI) auf der Spangdahlem Air Base teilweise identifiziert werden; die Nummer scheint unter „AIR FORCES OR BUREAU NO“ die AF 43-63662 zu sein und stimmt mit keinem der vier Triebwerke von „Bull Session“ überein. In den kommenden Artikeln über die Entdeckung des „Bull Session“-Standorts und die dort gefundenen Nummern wird es weitere Informationen zu Triebwerkskennzeichnungen und Seriennummern geben.



Das Motortypenschild war in der Mitte gefaltet und wies einen Kratzer an der Vorderseite über der Seriennummer auf; aus diesem Grund wurde es geprüft. Es war dennoch schwierig, die Zahlen zu entziffern; die sichtbaren Zahlen stimmten mit keinen der Daten von Bull Session überein.

Andere Hinweise, die zur Identifizierung des Flugzeugs hätten führen können, wurden nicht gefunden; die entscheidenden Indizien blieben weiterhin im Verborgenen. Schließlich kam im Jahr 2020 das entscheidende Puzzleteil zur Bestätigung der Identität des Flugzeugs ans Licht. Nach mehr als zwei Jahren der Suche und der Bergung von Tausenden kleiner Fragmente, über 400 Einzelteilen, die in der Teileliste nummeriert sind. Tausende von Teilen, bei denen es sich lediglich um Fragmente ohne diagnostischen Wert handelt, insgesamt etwa 345 kg geborgener Trümmer.



Der Fund der Funkrufplakette führte zur endgültigen Identifizierung des Flugzeugs und damit zur Aufklärung des Einsatzes sowie des Schicksals des Flugzeugs und der Besatzung. Bislang wurde zu diesem Vorfall noch kein MACR-Bericht oder Unfallbericht gefunden. Auch wenn es sich nicht um die „Bull Session“ handelte, wurden ein 75 Jahre altes Rätsel gelöst und die Aufzeichnungen korrigiert. Die Nummer auf dem Funkrufschild gab die Flugzeugnummer 44-6141 mit dem Namen „Sneakin Deacon“ preis. Es stellte

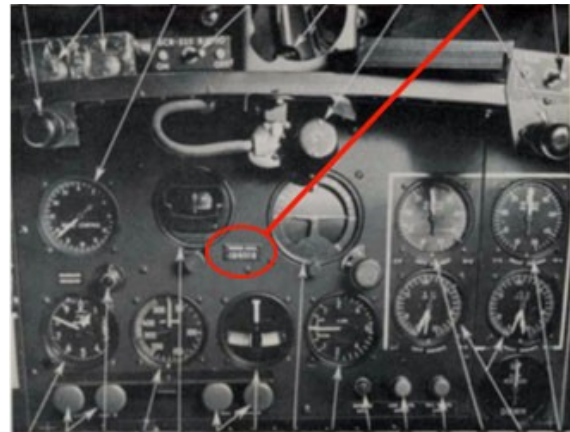
sich heraus, dass dieses Flugzeug zur 384. Bombengruppe, 544. Bomberstaffel gehörte, die auf der Army Air Station 106 in Grafton Underwood stationiert war.

Dieses Flugzeug mit der Kennung 44-6141 ging am 30. November 1944 verloren, nachdem es während eines Bombenangriffs auf Zeitz in Deutschland beschädigt worden war



CREW DATA:

POSITION	CREWMEMBER
PILOT	FLESHMAN, WARREN GRAY
CO-PILOT	LANEY, JOHN NEAL
NAVIGATOR	COCHRAN, JOHN EDWARD, JR
TOGLIER	DECKER, FLOYD VIRGIL
RADIO OPERATOR	RICHARDSON, WILLIAM H
ENG/TOP TURRET	WOODRUFF, WALTER C, JR
BALL TURRET	MITCHELL, OREAL H
TAIL GUNNER	GALETTO, ANTHONY J
WAIST GUNNER,	BAUMANN, FREDERICK H



Wenn Sie sich näher über dieses Flugzeug informieren möchten, können Sie den Abschlussbericht unter <https://www.wwiibrpg.org/projects> sowie die ersten Artikel des DCK zur „Bull Session“-Reihe herunterladen. Das Thema wird auch in dem neuen Buch von John Derneden, „Crash III“, behandelt.

Hier sind einige der vielen Fundstücke, die an dieser Stelle geborgen wurden. Eine umfassende Suche nach einem Ort oder einem Museum, an dem diese der Öffentlichkeit präsentiert werden könnten, blieb erfolglos, da in keinem der örtlichen Museen Platz vorhanden ist. Vielleicht findet sich eines Tages eine Lösung.





Flak vest/plates
Z-3,Z1,Z4



Ball Turret Section, found in Z-1



.50 cal gun adapter



Ignition cable plates



cable tags for the .50 cal
waist gun positions



C1 Autopilot Norden bombsight



Cuno oil Filter



Stromberg carburetor



Bosch USA magneto tags



Patent tag for the engine



Online sites

384th Bombardment Group (Heavy) in World War II website

Boeing Flying Fortress Registry (2), data compiled by Joe Baugher

Fold3 Research, Black and White and Color Photographs of US Air Force Personnel World War II

Fold3 Research, Personnel files, draft records

NARA, German KU files, Kampfflugzeug Unterlagen (combat aircraft documentation) “Abschließende Meldung über Anfall von Luftwaffe-Feindgerät und gegnerischen Flugzeugbesatzungen” RG-242

The Luftwaffe Archives & Records Reference Group

Wikipedia

<https://www.boeing.com/history/products/b-17-flying-fortress.page>

USASC-USAAS-USAAC-USAAF-USAF Military Aircraft Serial Numbers--1908 to Present, <http://www.joebaugher.com>

In addition:

John Derneden;

“CRASH” band I, 1999, B-17, 14 January 1945, Weicherdange “Gerbrantebierg” pg238.

“CRASH” band II, 30/11/44, B-17 Weicherdange, pg250, and pg. 245 30-11-44 Weicherdange, “Gebrantebierg”

E.T. Melcher’s BOMBENANGRIFFE AUF LUXEMBOURG IN ZWEI WELTKRIEGEN,
pg. 280, 30-11-44, Eselborn, “Wolfshof”

Musée de la Bataille des Ardennes Clervaux