

**Die Liberator des amerikanischen Piloten Edward Leiningers:
Abgestürzt am 27. Mai 1944 am Rebenberg in Köllerbach¹**

von Klaus Zimmer, 1999



Die Besatzung des Piloten Edward G. Leiningers.

Funktion	Name	Dienstgrad	Bemerkungen
Pilot	Edward G. LEININGER	1st Lt.	heute wohnhaft Fountain Hills, Arizona
Copilot	Francis LAWN	2nd Lt.	* 25.10.1920 + 25.09.1992, Oakhurst, New Jersey
Navigator	Jack A. GRIFFITH	1st Lt.	+ 2007, Tempe, Arizona
Bombenschütze	Adelbert E. DORSETT	2nd Lt.	gefallen; stammte aus Roselle, New Jersey
Funker	Ernest I. MITCHELL	T/Sgt.	+ 25.10.1979
oberer Rumpfturmschütze	Ernesto RODRIGUEZ	T/Sgt.	+ 31.07.1998, Novato, Kalifornien
Kinnturmschütze	Philip A. BOWMAN	S/Sgt.	gefallen; stammt aus Tulsa, Oklahoma
rechter Seitenschütze	Arthur H. VAUGHAN	S/Sgt.	+ 08.07.1986
linker Seitenschütze	James A. LEONE	S/Sgt.	heute wohnhaft Houston, Texas
Heckschütze	James T. DANIELS	S/Sgt.	+ 24.03.1978

Saarbrücken mit seinem Verschiebebahnhof spielte in den Überlegungen der amerikanischen Luftwaffe keine geringe Rolle. Nach dem Angriff am 11. Mai 1944 erfolgten erneute Bombardements am 23. Mai und am 27. Mai. Bei letzterem Einsatz standen neben dem Saarbrücker Verschiebebahnhof auch die Bahnhöfe in Neunkirchen, Konz-Karthaus, Ludwigshafen, Mannheim und Karlsruhe auf der Liste der Ziele. Diesmal waren es keine Fliegenden Festungen (B 17), sondern Liberator (B 24) aus der 2. Bomberdivision, die an die Saar geschickt wurden. Um 13.26 Uhr warfen 69 dieser aus Südost einfliegenden schweren Bomber ihre Fracht auf Saarbrücken, gefolgt von einem zweiten Kampfgeschwader aus 73 Liberator, das um 13.46 Uhr eintraf. Durch die fast 1000 abgeworfenen Bomben wurde der Bahnhof, aber auch viele Wohnhäuser, schwer beschädigt. Auch Menschen kamen ums Leben, laut damaliger NS-Propaganda Opfer der *"fliegenden Mordbrenner"* und *"anglo-amerikanischer Söldner"*.¹²

Zum zweiten Kampfverband gehörte auch die Maschine des Piloten Edward Leininger von der in Hethel in der englischen Grafschaft Norfolk stationierten 389. Bombergruppe. Ende Januar 1944 wurden ihm und seiner Besatzung in Topeka, Kansas, eine neue B 24 übergeben, mit der sie über den Atlantik nach England fliegen sollten. Einen Tag vor Beginn dieser Aktion entschieden sie sich, diese Maschinen "Oh My Sufferin' Head" zu nennen, nach Leiningers Lieblingsformulierung, wenn er mal wieder frustriert war (zu Deutsch: "Das hältst du im Kopf nicht aus!"). Navigator Jack Griffith malte die Aufschrift und den Kopf Leiningers mit Kreide auf den Bug. Dann ließen sie sich vor der Liberator fotografieren, wobei Griffith immer noch die Kreide in der Hand hielt (siehe Abbildung). Der Überführungsflug ging entlang der sogenannten "Südroute" in mehreren Etappen über Florida, Puerto Rico, Trinidad, Brasilien, Senegal und Marokko nach Großbritannien. Die "Oh My Sufferin' Head" sahen sie danach nie wieder, sondern bekamen andere Maschinen zugeteilt. Bei folgenden 19 Einsätzen waren Leininger und seine Männer dabei:

08.04.1944, Braunschweig;
09.04.1944, Tutow;
13.04.1944, Oberpfaffenhofen/Lauffen;
18.04.1944, Rathenow;
19.04.1944, Paderborn;
20.04.1944, Wisernes;
25.04.1944, Mannheim;
27.04.1944, Watten;
28.04.1944, Marquise/Mimoyecques;
07.05.1944, Osnabrück;
08.05.1944, Braunschweig;
09.05.1944, Florennes/Juzainne;
11.05.1944, Belfort;
13.05.1944, Tutow;
19.05.1944, Braunschweig;
20.05.1944, Reims;
23.05.1944, Orleans/Bricy;

25.05.1944, Troyes;

27.05.1944, Saarbrücken.³

Am 27. Mai 1944 war die Flak in unserem Gebiet wieder einmal erfolgreich. Herbert P. Wright beobachtete von einer anderen Liberator aus folgendes: *"Maschine 42-94951 und Maschine 42-95091 wurden beide etwa zur gleichen Zeit durch Flak getroffen. Maschine 42-95091 brannte im Bombenschacht, geriet ins Trudeln und dann in einen Sturzflug. Dann sah ich, wie Maschine 42-94951 getroffen wurde und nach unten ging. Gleichzeitig wurde unser eigenes Flugzeug durch Flak getroffen, und ich verlor die beiden angeschossenen Maschinen aus dem Auge. Als wir uns wieder fingen, sah ich 4 Fallschirme, weiß aber nicht, aus welchem Flugzeug sie gekommen waren."*¹⁴ Bei der brennenden Maschine handelte es sich um die des Piloten Loren F. Reid (abgestürzt in Altenkessel, siehe folgendes Kapitel) und bei der anderen um die Leiningers (Wright hat die Nummern verwechselt).

Am Nachmittag des gleichen Tages wurde noch die bereits stark beschädigte Fliegende Festung "Delayed Lady" des Piloten William Dee durch die Saarbrücker, Völklinger und Bouser Flak endgültig vom Himmel geholt. Dieser Bomber war auf dem Rückflug von Ludwigshafen und stürzte bei Differten im Warndt (Krs. Saarlouis) ab.⁵

Der Batterieführer der 2./schwere Flakabteilung 903 (Klarenthal) hat folgenden Gefechtsbericht über den Abschuss der Leininger-Maschine verfasst: *"Am 27.5.44 wurde ein aus Richtung 3 anfliegender Verband optisch aufgefaßt und bekämpft. Der Verband flog aufgelockert in 6 Pulks. Es waren 120 Maschinen vom Typ Liberator auf Westkurs. Um 13.43 ³/₄ Uhr wurde das Feuer eröffnet bei einer eK von 8500 m. Die Zielhöhe betrug 6000 m, die vh 100 m/sec. Es wurden insgesamt 19 Gruppen (110 Schuß) optisch geschossen. 13.43 - 13.44 Uhr fielen Bomben Richtung 4 - 5. Auf Grund des gut liegenden Flakfeuers drehte der Verband nach Norden ab, dabei teilten sich die einzelnen Pulks auf. Um 13.45 Uhr scherte eine Maschine bei Püttlingen aus dem Verband aus und bekam einen Volltreffer, sodaß sie in großer Höhe auseinanderplatzte und fiel fast senkrecht zur Erde nieder. Um 13.45 ¹/₂ Uhr wurde das Feuer wieder eingestellt."*¹⁶

Bug, Cockpit und eine Tragfläche des Bombers fielen auf ein Feld am Rebenberg bei Köllerbach-Kölln, in der gedachten Verlängerung der heutigen Weinbergstraße. In der dortigen Umgebung lagen auch die Leichen zweier Besatzungsmitglieder, des Bombenschützen Dorsett und des Kinturmschützen Bowman. Die zweite Tragfläche lag dort, wo sich heute der Parkplatz des Köllerbacher Trimm-Treffs befindet.

Leininger und seine Besatzung waren morgens zu Einsatzbeginn noch bei bester Laune. Deutsche Jäger tauchten damals nur noch selten auf, und die Invasion der Alliierten auf dem europäischen

Festland stand unmittelbar bevor. Sie waren sich sicher, dass sie unter diesen Umständen die vorgeschriebenen 30 Einsätze bald hinter sich haben würden. Mit ihren Gedanken waren sie bereits bei der Tanzveranstaltung, die an jenem Samstagabend auf ihrer Station stattfinden sollte. Leininger selbst hatte eine Verabredung mit einem hübschen Mädchen, die ein Kamerad für ihn arrangiert hatte. Alles verlief zunächst nach Plan, und Leininger übergab bald die Steuerung an seinen Copiloten Francis (Frank) Lawn, dem er mehr Flugerfahrung ermöglichen wollte.

Leininger berichtet weiter anschaulich: "Als wir uns dem Ziel näherten, meldete der Heckschütze über die Bordsprechanlage, dass Flakgeschosse auf unserer Höhe Richtung Heck geflogen kamen. Ich deutete Frank an, er solle näher an die Formation heranfliegen, was er auch tat. Gemäß Einsatzbefehls sollte die Führungsmaschine nach dem Bombenabwurf langsam nach links abbiegen. Ich wusste schon genau, was ich dann tun würde. Ich würde die Steuerung übernehmen, nach oben aus der Formation ausscheren, links hinüberziehen und dann uns wieder in die Formation einordnen. Das hatte ich schon mit gutem Ergebnis bei einem anderen Einsatz so getan ohne einen Anpfiff vom Captain zu bekommen. Wir warfen die Bomben ab, und ganz gelassen hob ich beide Hände, um die Steuerung zu übernehmen. Doch die Führungsmaschine bog anstatt links nach rechts ab. Das kam so unerwartet, dass ich die Hände sinken und mich in meinen Sitz fallen ließ. In diesem Augenblick ereignete sich eine laute Explosion, und ich fuhr vom Sitz auf. Frank Lawn zuckte nach hinten zurück, hielt sich an der rechten Schulter. Ich ergriff die Steuerung, nur um festzustellen, dass sie nicht mehr reagierte. Gleichzeitig mit dem Verlust des hydraulischen Druckes gerieten auch die Motoren außer Kontrolle. In einer solchen Situation verlieren die Propeller ihre Neigung und flachen ab. Sie drehen sich dann mit unglaublicher Geschwindigkeit und werden nutzlos. Außerdem besteht die Möglichkeit, dass sich eines der Propellerblätter lockert, das Flugzeug außer Kontrolle bringt und möglicherweise durch das Cockpit fliegt. Pilot und Copilot saßen genau gegenüber den Propellern. Ich versuchte noch, die Bordsprechanlage zu benutzen, doch mein Anschluss war kaputt geschossen.

Ich rief Frank zu, er solle den Absprungbefehl geben, was er auch tat. Ich versuchte, die Maschine noch in ebener Fluglinie zu halten, indem ich das Höhenruder betätigte. Wir verloren zwar an Höhe, doch der Bomber flog noch in ebener Linie. Ich weiß nicht, wie viel Zeit seit dem Absprungbefehl vergangen war, ich war aber sicher, dass alle reichlich Zeit zum Verlassen der Maschine gehabt hatten. Als ich selbst abspringen wollte, schmierte das Flugzeug leicht ab, und ich ging zurück, um einige kleinere Einstellungen vorzunehmen. Dann verließ ich das Cockpit und begab mich zum Bombenschacht. Als ich

nach vorn und nach hinten schaute, konnte ich sehen, dass alle draußen waren. Da die Hydraulik ausgefallen war, konnte man die Klappen nur von Hand mit einer Kurbel öffnen. Die Besatzung hatte sie nur etwa 30 cm aufgekurbelt. Die einzige Möglichkeit, dort nach draußen zu gelangen, war, sich auf den Steg zu legen, der die Klappen voneinander trennte und sich dann durch die kleine Öffnung hinausrollen zu lassen. Und das tat ich auch.

Zunächst sauste mir der Wind um die Ohren, was ich auch nicht anders erwartet hatte, doch dann wurde es ganz ruhig und friedlich um mich herum. Ich trug den Fallschirm auf dem Rücken und wollte nicht zu lange warten, bevor ich die Reißleine zog, weil ich im Falle eines Versagens des Schirmes hinter mich greifen und ihn von Hand öffnen musste. Ich zog sie ganz herunter und schwebte sofort in der Luft. Ich hörte mich selbst immer wieder zu mir sagen: 'Heilige Mutter Gottes, erbarme dich unser!' Ich erinnere mich nicht, dass ich das jemals vorher gesagt hatte. Ich suchte den Himmel ab und zählte die anderen Schirme um mich herum, um zu sehen, ob es alle geschafft hatten. Ich zählte etwa 20 andere Fallschirme. Da wurde mir klar, dass noch ein anderes Flugzeug abgeschossen worden war. Da ich mich noch über dem Zielgebiet befand, begann ich, am Fallschirm zu ziehen, um aus der Gegend zu gelangen. Ich machte tatsächlich an den Leinen einen Klimmzug und konnte sehen, wie ich entlang getrieben wurde. Ich versuchte, es bis zu einem kleinen Waldgebiet zu schaffen, doch dann kam der Boden ganz plötzlich näher, und ich landete.

Ich zog den Fallschirm aus und raffte ihn eilig zusammen, doch da kam schon eine Gruppe von Zivilisten auf mich zu. Da ich glaubte in Elsass-Lothringen zu sein, dachte ich, es könnten Franzosen sein, die mich nun in ihre Obhut nehmen würden. Doch diesen Gedanken musste ich bald verwerfen, da ein kleiner Junge dabei war, der ein T-shirt mit dem Hakenkreuz auf der Brust trug. Noch bevor ich eine Unterhaltung versuchen konnte, näherte sich schon eine Gruppe von Soldaten, die bereits andere amerikanische Flieger gefangen genommen hatte, darunter aber niemand aus meiner Besatzung. Sie waren alle so groß wie ich, und ich hörte, wie die deutschen Zivilisten kommentierten: 'Amerikaner - groß.' Das Gesicht eines der Flieger [Anm.: Flugingenieur Robert Staton aus der Altenkesseler Maschine] war mit einem Taschentuch bedeckt. Er hatte sich Verbrennungen zugezogen und wurde von seinen Kameraden geführt. Später im Gefangenenlager hörte ich, dass er vollständig genesen war.

Ich möchte nun meine Gefühle beschreiben. Angst? Überhaupt nicht! Ich fühlte mich stolz, stark, überlegen. Immerhin war ich ein amerikanischer Offizier der Luftwaffe und die Deutschen waren arme Zivilisten. Mein Auftreten war beeindruckend und aufrecht, vielleicht wurde ich deshalb mit Respekt be-

handelt. Ich war nicht weit weg von einer Schotterstraße gelandet, was erklärt, warum die Deutschen so schnell erschienen waren. Einer der Zivilisten rannte zurück und brachte mir meinen Fallschirm. Ein anderer kam mit meinem Taschentuch, das ich verloren hatte. Wir wurden auf einen offenen Lkw geladen und weggefahren. Während der Fahrt deutete mir einer der Wachen respektvoll an, ich solle mich ducken, da wir uns herunterhängenden Ästen näherten. Wir erreichten einen kleinen Ort, wo sich verständlicherweise am Straßenrand Leute versammelt hatten, um uns zu sehen. Ich sah ältere Frauen, die uns mit den Fäusten drohten.

Wir gingen in ein Gebäude aus Steinen. Es war vielleicht Teil einer kleinen Schule oder ein Verwaltungsgebäude [Anm.: vermutlich das Püttlinger Rathaus]. Die anderen waren schon da: Griffith, Lawn, Rodriguez und Mitchell plus die Mitglieder der anderen Besatzung. Dorsett und Bowman fehlten. Frank zeigte mir seine Hand. Ein Flaksplitter hatte seine linke Handfläche durchdrungen. Seine Finger und die Knochen waren ganz verdreht und buckelig. Es ragten aber keine Knochen aus der Haut heraus, was gut war. Während wir uns dort befanden, drängte sich ein Mann in den Raum. Er kam auf mich zu und sagte: 'Sie heißen Leininger. Ich kenne einige Leiningers hier in der Nähe.' Ich war wohl noch in Kampfesstimmung und fuhr ihn an: 'Scher dich zum Teufel!'. 'Ich wollte nur etwas freundlich zu Ihnen sein', entgegnete er. Später fand ich mein Verhalten ziemlich dumm. Am nächsten Tag wurden wir zu einem Bahnhof gebracht und nach Frankfurt transportiert.¹⁷

Auch Navigator Jack Griffith hat dem Verfasser einen ausführlichen Bericht geschickt, in dem er insbesondere auf die Situation im Cockpit eingeht: "Während des Zielflugs befand ich mich am rechten Fenster im Bug wo ich auf Leiningers Bitte hin mit dessen Fotoapparat ein Bild von der Führungsmaschine unsers Elements machen sollte, wie sie ihre Bomben ausklinkte. Die Bomben fielen hinunter, und ich bekam meinen Schnappschuss. Dorsett, unser Bombenschütze, meldete: 'Bomben abgeworfen!'. Genau in diesem Augenblick schrie er über die Bordsprechanlage: 'Ich bin getroffen!' Ich schwang mich herum und sah, dass er auf einer Munitionskiste saß und seinen linken Oberschenkel hielt. Sein linkes Bein war über dem Knie abgeschnitten und baumelte nur noch an einem kleinen Streifen Fleisch. Verzweifelt suchte ich nach unserer Erste-Hilfe-Ausrüstung. Ich brauchte jetzt einen Druckverband und Morphium. Aber ich konnte sie nicht finden!

Während ich weitersuchte, kam Frank Lawns Stimme über die Bordsprechanlage: 'Abspringen! Abspringen!' Die Motoren liefen wie wild, was furchtbar an den Nerven zehrte. Ich spürte, wir würden uns überschlagen oder stark ins Trudeln geraten. Es war qualvoll für mich, zum Schluss zu kommen, dass ich Dorsett nicht helfen konnte. Ich schnappte mir einen

Brustfallschirm, klinkte ihn an meinem Gurtwerk ein und ergriff den roten Ring der Reißleine. Mit der linken Hand ergriff ich eine Stange unter dem Navigatortisch und schwang mich nach unten. Neben der Stange befand sich der rote Griff der Notentriegelung. Ich ließ die Stange los und zog die Entriegelung. Eine Sekunde später befand ich mich draußen und fiel Hals über Kopf nach unten, ohne das Flugzeug noch einmal zu sehen. Da ich ihn nicht befestigt hatte, flog mein Helm weg.

Noch Monate nach diesem Geschehen bereitete mir der Gedanke innere Qual, ob ich Dorsett nicht doch hätte helfen können. Es war eine nutzlose Übung, und um bei Verstand zu bleiben, beschloss ich, dieses Kapitel zu schließen. Jede Erinnerung daran ist jedoch heute noch eine traurig machende Erfahrung.

Einige Minuten nach meiner Landung wurde ich durch eine Gruppe bewaffneter Zivilisten gefangen genommen. Als wir zu einem nahegelegenen Dorf marschierten, fragte mich ein etwa 12 Jahre alter Junge: 'Do you speak English?' Ich antwortete ziemlich unwirsch: 'Yes, of course; it's my native language!' ['Ja natürlich; das ist meine Muttersprache!'] Das war das Ende der Unterhaltung.¹⁸

Der obere Rumpfturmschütze Ernesto Rodriguez (genannt "Rod") war, wie Leininger, durch den Bombenschacht hinausgesprungen, nachdem er einem anderen Besatzungsmitglied dort hinaus geholfen hatte. Nach Öffnen seines Schirmes sah er über sich das abstürzende Flugzeug. Rodriguez landete in einem gepflügten Feld und wollte weglaufen. Doch als er Schüsse hinter sich hörte, zog er es vor, stehen zu bleiben. Bei der Gefangennahme schlug ihm ein Uniformierter mit einer Pistole ins Gesicht. Er wurde zu einem Lastwagen geführt, auf dem zwei leblose Flieger lagen. "Sind das deine Kameraden?", fragten die Deutschen. Rodriguez erkannte nur Dorsett, den zweiten Flieger konnte er nicht identifizieren. "Er ist verrückt", sagte ein Deutscher in Bezug auf Dorsett. "Er hat sich selbst erschossen."¹⁹ Doch das traf wohl nicht zu, denn keiner von der Besatzung hatte eine Pistole dabei. Griffith vermutet, dass Dorsett es doch noch schaffte, aus der Maschine zu entkommen, dann aber womöglich verblutet, an den Folgen des Schocks gestorben oder bei der Landung ums Leben gekommen ist. Doch auch eine andere Version könnte zutreffen. Leute aus Köllerbach schossen nämlich auf die herabschwebenden Fallschirmspringer.¹⁰ Dorsett wurde eventuell durch eine Kugel von diesem Beschuss getötet, was auch die Aussage, er habe sich selbst erschossen, erklären würde. Dass Rodriguez den zweiten Toten nicht erkannte, hängt wohl damit zusammen, dass Kinnturmschütze Bowman nicht zur regulären Besatzung ihrer Maschine gehörte und an jenem schicksalhaften Tag kurzfristig für den regulären Bombenschützen Wimer eingesprungen war und Rodriguez ihn nur kurz vor dem Start erstmals gesehen hatte.

Dorsett und Bowman wurden am 29. Mai 1944 auf dem Friedhof in Püttlingen beerdigt und nach dem Krieg umgebettet.¹¹ Beide ruhen heute auf dem amerikanischen Militärfriedhof St. Avold in Lothringen. Augenzeugen berichten, HJ-Angehörige hätten ein totes Besatzungsmitglied, das auf einer Leiter auf einem Handkarren gelegen habe, aus Richtung Püttlingen nach Köllerbach zum Friedhof gefahren. Auf dem dortigen Friedhof wurde aber keiner aus der Leininger-Maschine begraben. Vermutlich wurde dieser tote Flieger vielmehr auf den oben erwähnten Lastwagen geladen und schließlich nach Püttlingen gefahren.

Augenzeuge Günther Faust aus Püttlingen berichtet im Zusammenhang mit dem Absturz am 25. Mai 1944: *„Ich sah zusammen mit Kameraden wie ein Gefangener zwischen zwei Männern über die Köllerbachbrücke nahe dem Püttlinger Rathaus geführt wurde. Wir waren etwa zu Dritt, und mindesten ich schrie dem Geführten hinterher: "You are a big pig!" Mir sei die Übersetzung erlassen. Wir Jugendliche waren alle schon verhetzt. Das bisschen Englisch, das wir in der Schule gelernt hatten, benutzten wir, wenigstens ich, um einen wehrlosen Menschen zu verhöhnen. Einer der Führenden griff dem Gefangenen ins Haar und riss dessen Kopf nach hinten. Ich empfand angesichts der bis dahin gemachten Kriegserlebnisse Genugtuung über das, was dem Gefangenen da passierte. Es hat nach dem verlorenen Krieg nicht lange gedauert, bis ich mich für mein damaliges Verhalten und meine empfundene Genugtuung schämte.“* Um welches Besatzungsmitglied es sich handelte – möglicherweise war es auch ein Flieger aus der Altenkesseler Maschine – lässt sich nicht

mehr herausfinden.

Die Offiziere unter den Gefangenen landeten im Stalag Luft III in Sagan in Niederschlesien. Dort waren Leininger, Lawn und Griffith zusammen mit 10 anderen Amerikanern, darunter der Pilot der Altenkesseler Maschine (Loren Reid), in einem Raum untergebracht. Leininger hat dem Verfasser ein ausführliches Kriegstagebuch zukommen lassen. Es würde hier aus Raumgründen zu weit führen, darauf näher einzugehen. Das Lager wurde mehrfach verlegt, und am 10. April 1945 entschied sich Griffith, während eines Marsches von Nürnberg nach Moosburg an der Isar, in Neustadt an der Donau abzuhausen und sich auf eigene Faust nach Westen durchzuschlagen. Doch nach der ersten Nacht, in der er 20 km marschiert war, wurde er morgens bei Großmehring entdeckt, angerufen ('Halt!') und, als er weglief, ins Bein geschossen. Im Krankenhaus in Ingolstadt erlebte er zwei Wochen später die Befreiung durch die 86. US-Panzerdivision des Generals Patch.

Leininger studierte nach dem Krieg Jura und betätigte sich im Verkaufsbereich verschiedener Großfirmen. Zum Schluss seiner beruflichen Laufbahn besaß und leitete er ein Reisebüro in der Stadtmitte von Chicago. Griffith studierte Geschichte und Theologie und wurde protestantischer Pastor. Rodriguez blieb zunächst bei der Luftwaffe und wurde dann Lehrer für Spanisch, Geschichte und Geografie sowie Dozent für Jura. Außerdem half er, das Rechenzentrum einer kalifornischen Universität aufzubauen. Seitenschütze James Leone lebt heute in Texas. Trotz mehrfacher intensiver Bemühungen des Autors und anderer war es leider nicht möglich, von ihm eine Auskunft zu erhalten.

Siehe auch: Zimmer, Klaus, "Bomberabstürze im Zweiten Weltkrieg im Bereich des Stadtverbandes Saarbrücken", in: 50 Jahre Arbeitsgemeinschaft für Landeskunde im Historischen Verein für die Saargegend e. V. 1949 - 1999, Ottweiler, 1999, S. 204 - 232.

-
1. National Archives II, College Park, Maryland, MACR 5260; Unterlagen Werner Eckel, Limbach.
 2. Eckel, Luftkrieg, S. 98 - 104; Freeman, War Diary, S. 251.
 3. Mitteilung von Jack Griffith, Tempe, Arizona und Edward Leininger, Fountain Hills, Arizona.
 4. National Archives II, College Park, Maryland, MACR 5260.
 5. Unterlagen des Autors; siehe auch Friemond, Kurt, "Zeitzeugen erinnern sich an den 27. Mai 1944", Zur Geschichte des Warndts, Nr. 126, II/1998, S. 2 - 10.
 6. Kopie von Uwe Benkel, Kaiserslautern.
 7. Mitteilung von Edward Leininger, Fountain Hills, Arizona.
 8. Mitteilung von Jack Griffith, Tempe, Arizona.
 9. Mitteilung von Ernesto Rodriguez, Novato, Kalifornien.
 10. Mitteilung von Werner Schmidt, Riegelsberg, und Ludwig Knobe, Püttlingen.
 11. Friedhofsregister Püttlingen (mitgeteilt von Helmut Jung, Aßweiler)