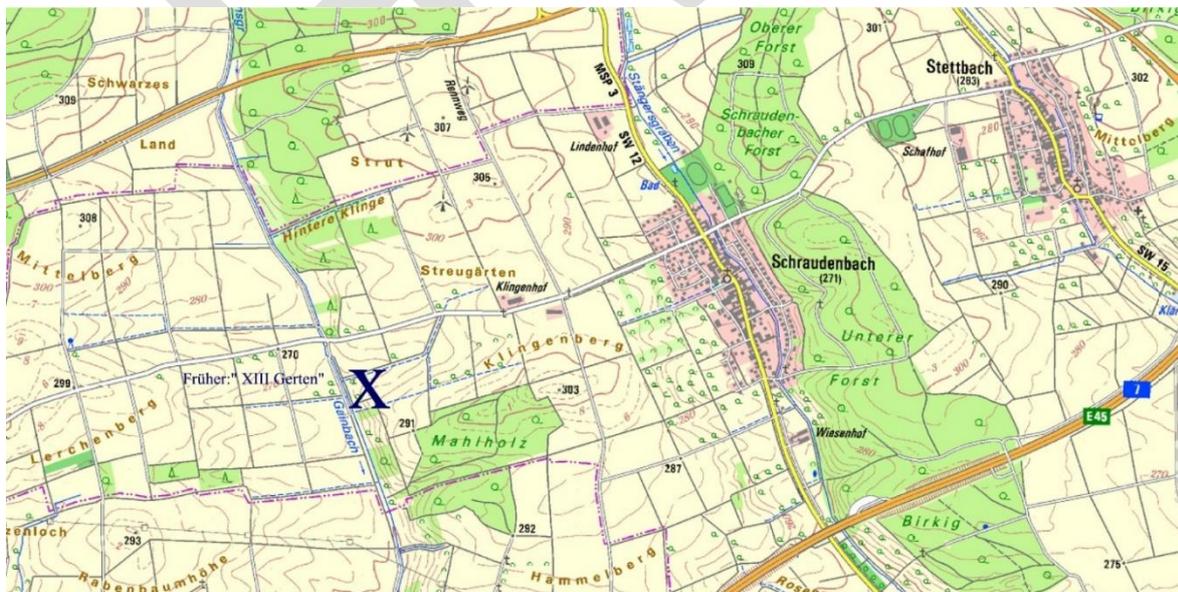


## Luftkrieg Schweinfurt – Abstürze um Werneck 27. April 1944 – Bomber - Schraudenbach

Am 26. April 1944 startete um 21.37 Uhr in Metheringham /England ein britischer Bomber vom Typ „Lancaster B III“<sup>1</sup> (Serial No. ND 853, Kennz. ZN (Kokarde) J der 106th R.A.F. Squadron, 5th Bomber Group) zum Angriff auf Schweinfurt. Von den 16 Bombern der 106 Squadron werden fünf abgeschossen.



Am frühen Morgen des 27. Aprils wird das Flugzeug um 2.25 Uhr nach Abladen der Bombenlast auf dem Rückflug von einer deutschen Junkers JU 88 angegriffen. Die Lancaster gerät nach Treffern außer Kontrolle, explodiert im Sturzflug und schlägt westlich von Schraudenbach auf. Dabei kommen von der 7-köpfigen Besatzung fünf Mann ums Leben, darunter zwei kanadische Staatsangehörige. Das deutsche Flugzeug mit dem Kommandanten Hauptmann Walter Bornschein, dem Bordfunker Stabsfeldwebel Wilhelm Steuerer und dem Bordwart Feldwebel Josef Schmitz wurde vom Abwehrfeuer der Lancaster getroffen und stürzte ebenfalls ab, und zwar in der Nähe von Oberndorf, wobei alle drei Besatzungsmitglieder ums Leben kamen (siehe folgenden Bericht).



<sup>1</sup> [http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Avro\\_Lancaster\\_B\\_Mark\\_III#mediaviewer/File:Aircraft\\_of\\_the\\_Royal\\_Air\\_Force\\_1939-1945-\\_Avro\\_683\\_Lancaster.\\_CH12352.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Avro_Lancaster_B_Mark_III#mediaviewer/File:Aircraft_of_the_Royal_Air_Force_1939-1945-_Avro_683_Lancaster._CH12352.jpg)

An Bord des britischen Bombers spielten sich dabei nach Aussage des überlebenden Flight Sergeant (Navigator) Robert Burns dramatische Szenen ab (Brief vom 9. Mai 2001 an Herrn Scholz):

„Wir hatten das Ziel bombardiert und waren auf dem Rückweg als der Heckschütze, Bill Stevens, von einem angreifenden Nacht-kampffjäger berichtete. Im folgenden Gefecht wurden beide Flugzeuge abgeschossen. Mein Schütze berichtete, dass der Nachtjäger in Flammen abstürzte, aber in dem kurzen Gefecht hatte der Nachtjäger auch mein Flugzeug getroffen. Der Pilot, PO Bishop, gab den Befehl zur Aufgabe des Flugzeuges. Der Bombenschütze Jack Pickstone lag direkt über einer der beiden Ausstiegsluken und „baled out“. Der Funker Daw und der Turmschütze Brad und ich selbst gingen zu der anderen Ausstiegsluke im Heck. Das war die Tür. Dem Schützen war es gelungen die Tür zu öffnen, als ich dort ankam, aber die Schwerkraft hatte Brad und Daw auf den Boden des Flugzeugs gedrückt. Ich versuchte hinauszukommen, wurde aber ebenfalls zu Boden gedrückt. In der schrecklichen Geschwindigkeit, mit der das Flugzeug abstürzte, explodierte es und ich wurde Gott sei Dank durch die Explosion hinaus-geschleudert. Zu der Zeit muss das Flugzeug sehr tief gewesen sein, denn kurz nachdem ich das Bewusstsein wieder erlangte, sah ich das brennende Flugzeug auf dem Boden aufschlagen. Ich schätze die Höhe zum Zeitpunkt der Explosion auf nicht mehr als 1000 Meter – wahrscheinlich nur 600 Meter. Ich kam wieder zu Bewusstsein, zog meine Fallschirmleine und landete kurz danach. Ich war am rechten Bein schwer verwundet und kam später in ein Krankenhaus in Obermassfeld. Als ich landete, suchte ich den kürzesten Weg zur nächsten Eisenbahnlinie – ich konnte die Züge hören – und das war der Rangierbahnhof in Arnstein. Auf der Flucht wurde ich von der (deutschen) Armee gefangen genommen, die mich in ein kleines Krankenhaus in Arnstein schickte, wo ich einige Tage behandelt wurde.

Im Moment der Explosion wurden alle 5 Besatzungsmitglieder (außer mir) getötet. Das waren der Pilot, Ingenieur, Mittelschütze, Funker und Heckschütze.

Die Zeitzeuginnen ..., (die das brennende Flugzeug abstürzen sahen), berichteten, dass 4 Körper schwere Verbrennungen aufwiesen, aber ein anderer ohne Markierung war. Ich vermute, dass der Pilot und der Ingenieur (im vorderen Teil des Flugzeuges) bis zur Unkenntlichkeit verbrannt waren und in einem Gemeinschaftsgrab (joined grave) in Dürnbach begraben wurden (später). Der Funker und der Turmschütze (in der Nähe, wo ich war) befanden sich in der Nähe der Explosion und verbrannten ebenfalls, wiesen aber vermutlich nicht so schwere Verbrennungen auf. Der Heckschütze stürzte wahrscheinlich in einem Bereich des Flugzeuges ab ohne Verbrennungen oder nur geringe Verbrennungen zu erleiden, da dieser Teil des Flugzeuges sich vom Rest löste und getrennt abstürzte. Die beiden Zeitzeuginnen berichteten, dass die Flugzeugreste auf einen Bereich von etwa 200 Metern oder mehr verteilt waren, mit dem Heck abseits davon. Die Überreste bestanden aus tausenden von Einzelteilen.“



Flight Sergeant  
Denis Robert Burns  
RAFVR  
1525609

Absturz der Lancaster B III Serial No. ND 853, Kennz. ZN(Kokarde)J der 106<sup>th</sup> R.A.F. Squadron, 5<sup>th</sup> Bomber Group am 27. April 1944 bei Schraudenbach

Englischer Text:

„Take off 26. April 1944 21.37 Metheringham/England. Believed to have crashed in the vicinity of Schweinfurt. Those who died were given a local burial, since when their bodies have been brought to Dürnbach War Cemetery.

Cause: Shot Down, 27. April 1944, crashed 02.25 Schraudenbach.

Gefallene Besatzungsmitglieder:

BISHOP, Pilot Officer (Leutnant) (Pilot) Cyril Arthur, Erkennungsmarke Nr. 172471. Angehöriger der R.A.F. (Royal Air Force) (V.R.) = Volunteer Reserve/Freiwilligen-Reserve. 106. Squadron (Staffel). Alter 29 Jahre. Sohndes Charles und der Beatrice Bishop aus Bristol; Ehemann der Florence Ellen Bishop aus Bristol. Englischer Staatsangehöriger. Gefallen 27. April 1944 Gemeinschaftsgrab Feld 5 Reihe E Grab-Nr. 27-28

BRAD, Pilot Officer (AirGunner/Bordschütze) Harold Arthur, Erkennungsmarke Nr. J/88650. R.C.A.F. (Royal Canadian Air Force ). 106. (R.A.F.) Squadron. Gefallen 27. April 11944. Sohn des Alva Ernest und der Marion Matilda Brad aus Isabella, Manitoba. Canada. Kanadischer Staatsangehöriger. Einzelgrab 5. E. 25

DAW, Sergeant (Feldwebel) (Wireless Operator/Air /Bordfunker) Percy John, Erkennungsmarke Nr. 1447529. R.A.F. (V.R.) 106. Squadron. Gefallen 27. April 1944. Alter 22 Jahre. Sohn des Frederick und der Ida Eleanor Daw aus Sandringham, Norfolk. Englischer Staatsangeh. Einzelgrab 5. E. 26

HEALEY, Sergeant (Flight Engeneer/Bordmechaniker) Harry Reginald, Erkennungsmarke Nr. 533694. R.A.F. (aktiv) 106. Squadron. Gefallen 27. April 1944. Keine weiteren Angaben. Gemeinschaftsgeab Feld 5 Reihe E. Grab-Nr. 27-28

STEVENS, Pilot Officer (Air Gunner/Bordschütze) William George. Erkennungsmarke Nr. J/89945. R.C.A.F. 106. (R.A.F.) Squadron. Gefallen 27. April 1944. Alter 28 Jahre. Sohn des George und der Beatrice M. Stevens aus St. James, Manitoba, Canada; Ehemann der Jean Stevens, Kanadischer Staatsangh. Einzelgrab 5. E. 24

Überlebende:

Flight Sergeant (Oberfeldwebel) D. BURNS (weitere Angaben fehlen)

Sergeant J. PICKSTONE (weitere Angaben fehlen)

Genannte gerieten in Gefangenschaft.

Die beiden kanadischen Besatzungsmitglieder (Harold Arthur Brad und William George Stevens – Spitzname „Adlerauge“) kommen ums Leben. Ihnen zu Ehren wurde in ihrer kanadischen Heimatprovinz Manitoba ein See („Brad Lake“) und eine Halbinsel („Stevens Peninsula“) benannt. Laut Aussage von Robert Burns gerät der zweite Überlebende, der Bomben Zielnavigator J. Pickstone, nach seinem Absprung ebenfalls in Gefangenschaft. Hier ergeben sich aber unterschiedliche Aussagen über die genaue Anzahl der Toten - 4 oder 5?

Laut Aussage von Burns wurden die Toten Besatzungsmitglieder entgegen dem Verbot der Offiziellen vom damaligen Pastor Oswald unter Beteiligung der Bevölkerung im Arnsteiner Friedhof beigesetzt, was zur Deportation des Pastors in ein Konzentrationslager geführt haben soll. Dem gegenüber steht die Tatsache, dass mehrere Besatzungsmitglieder im Schraudenbacher Friedhof beisetzt wurden. Später wurden die Getöteten im zentralen Soldatenfriedhof in Dürnbach am Tegernsee beigesetzt.

Nach Aussage von Burns stand der gesamte Einsatz unter keinen guten Voraussetzungen, da die Wettervorhersage falsch war, die Pfadfinder Flugzeuge ihre Zielmarkierungen sehr spät setzten und der Rückflug über drei Nachtflugjägerflughäfen führte.

Das deutsche Flugzeug wurde nach seiner Aussage vom Heckschützen Bill Stevens abgeschossen, der seinen Erfolg mit den Worten verkündete: „Ich habe den Bastard. Er stürzt brennend ab“.

Luftkrieg Schweinfurt – Abstürze um Werneck  
27. April 1944 – Jäger - Schraudenbach – Oberndorf

In der Nacht vom 26. zum 27. April 1944 befand sich Hauptmann Borschein (Ritterkreuzträger des Eisernen Kreuzes; geb. 7. April 1914) mit einer Kette von drei Ju 88 auf dem Flugplatz München-Riem. Als er von dem Einflug britischer Bomberverbände in Süd-deutschland erfuhr, entschloss er sich, in den Kampf einzugreifen, erreichte dicht vor Schweinfurt den britischen Bomberstrom und schoss die Lancaster ab.

Das britische Abwehrfeuer erfasste unmittelbar danach das Flugzeug des Hauptmanns und traf den Piloten tödlich. Die Ju 88 (Junkers) stürzte am westlichen Ortsrand von Oberndorf, etwa 200 m von der dortigen schweren Flakbatterie, ab. Ein Bergekommando fand am Rande des großen Aufschlagtrichters die beiden weiteren Besatzungsmitglieder Bordfunker Stabsfeldwebel Wilhelm Steurer und Bordwart Feldwebel Josef Schmitz, beide Träger des Deutschen Kreuzes in Gold, beide ohne Fallschirm.

Die Leiche des Hauptmanns konnte nicht gefunden werden. Oberleutnant Rolf Zöphel, der eines der beiden Begleitflugzeuge gesteuert hatte, begab sich am nächsten Tag zur Absturzstelle, um nach seinem Staffelkapitän zu suchen. Er fand lediglich die durchgeschossene Panzerplatte des Pilotensitzes und schloss daraus, dass Hauptmann Borschein voll getroffen worden war. Nach dem Tod des Staffelkapitäns wurden Einsätze von Fliegern der FKS gegen Bomberverbände nicht mehr gestattet.



*Junkers JU 88*

*Bildquelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Junkers\\_Ju](https://de.wikipedia.org/wiki/Junkers_Ju)*



*Hauptmann Walter Borschein*