

US Army Air Force Bomber - Bull Session Part Three

Beirgerhaard, the Search Begins

Bomber der US Army Air Force - Bull Session - Zweiter Drei

Beirgerhaard, die Suche beginnt

TEXT & FOTOS PATRICK L MURPHY



At the end of the last article, the aircraft was shot down just after entering the airspace over Luxembourg, near Wincrange. In August of 2017, starting with information available on the incident shared by fellow researcher and friend John Derneden, the pursuit would begin in the Beirgerhaard forest near Boevange "Béigen" (Wëntger). Additional information was supported by the J2 Historical Report, filed by the US Department of Defense Joint POW/MIA Accounting Command (JPAC). Some of this government information was confusing; for example, the report had plotted the crash near Boevange sur Attert, and Fischbach near Mersch, instead of **Boevange** (Wincrange), and **Fischbach** (Clervaux).

Based on information John Derneden provided, according to the testimony of a witness to the wreckage 30 years ago, it had been thought that the plane impacted close to the center of the Beirgerhaard, I also had a copy of the Missing Air Crew Report (MACR); the

Am Ende des letzten Artikels wurde das Flugzeug kurz nach dem Einflug in den Luftraum über Luxemburg in der Nähe von Wincrange abgeschossen. Im August 2017 begann die Suche im Beirgerhaard-Wald in der Nähe von Boevange „Béigen“ (Wëntger), ausgehend von Informationen über den Vorfall, die der Forscher und Freund John Derneden zur Verfügung gestellt hatte. Zusätzliche Informationen wurden durch den historischen Bericht J2 des Joint POW/MIA Accounting Command (JPAC) des US-Verteidigungsministeriums untermauert. Einige dieser Regierungsinformationen waren verwirrend; so hatte der Bericht beispielsweise den Absturz in der Nähe von **Boevange** sur Attert und **Fischbach** in der Nähe von Mersch statt in Boevange (Wincrange) und Fischbach (Clervaux) eingezeichnet.

Basierend auf Informationen von John Derneden und laut Aussage eines Zeugen, der vor 30 Jahren die Trümmer gesehen hatte, ging man davon aus, dass

MACR is a detailed report of the incident filed with Air Force administration after an aircraft loss. This report did not contain any specific data on the location of the crash, but did provide the last coordinates taken by airmen in adjacent aircraft in the group formation. It has to be stated that when an aircraft is 7,000+ meters in altitude and going 350km/h, where you are, is not the same in 15 seconds to one minute; you can be 15 km further in that time. Some others have tried to figure out the location with these coordinates with a modern map, but this also does not come out too well. You need to use the original wartime aerial maps of 1943/44. I had also come across information conveying that the plane crashed near Wittlich (Wengerohr), Germany, on the Luftwaffe base, another source says it crashed just across the Luxembourg/German border near Lutzkamen. I followed up on all of these leads, local rumors, and village talk with no positive result.

Seeing photographs of the landing gear assembly and the upper turret section lying in the woods in John's book, CRASH II, I wondered how these pieces could have come out or down from the plane in such good condition. Perhaps they broke free in the explosion, or the aircraft turned upside down, and the turret came out. The mystery of the turret was especially interesting, since this was the section that one of the missing airmen was occupying, Sgt Michael Holowaty. I thought if I could locate this place in the photo, there would be a good chance he may have been placed close by in a shallow grave, or was still lying under leaves and shallow ground. Questions were asked about those items and whether it was known where they were found. There was no such data known about the wreckage locations. There was a mention of a piece that was said to be found in the forest a few years ago, which may have been a small motor from the turret. This piece can be seen in the Patton Museum, Ettlebrück.

das Flugzeug in der Nähe des Zentrums von Beirgerhaard abgestürzt war. Ich hatte auch eine Kopie des Missing Air Crew Report (MACR); der MACR ist ein detaillierter Bericht über den Vorfall, der nach einem Flugzeugverlust bei der Luftwaffenverwaltung eingereicht wurde. Dieser Bericht enthielt keine konkreten Angaben zum Ort des Absturzes, aber die letzten Koordinaten, die von Piloten in benachbarten Flugzeugen der Gruppenformation gemessen wurden. Es muss gesagt werden, dass sich bei einer Flughöhe von über 7.000 Metern und einer Geschwindigkeit von 350 km/h die Position innerhalb von 15 Sekunden bis einer Minute ändern kann; in dieser Zeit kann man 15 km weiter sein. Einige andere haben versucht, den Standort anhand dieser Koordinaten mit einer modernen Karte zu ermitteln, aber auch das hat nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis geführt. Sie müssen die originalen Luftbildkarten aus den Kriegsjahren 1943/44 verwenden. Ich bin auch auf Informationen gestoßen, wonach das Flugzeug in der Nähe von Wittlich (Wengerohr) in Deutschland auf dem Luftwaffenstützpunkt abgestürzt sein soll, eine andere Quelle sagt, es sei direkt hinter der luxemburgisch-deutschen Grenze in der Nähe von Lutzkamen abgestürzt. Ich bin all diesen Hinweisen, lokalen Gerüchten und Dorfgesprächen nachgegangen, ohne ein positives Ergebnis zu erzielen.

Als ich in Johns Buch CRASH II Fotos von der Fahrwerksbaugruppe und dem oberen Turmteil sah, die im Wald lagen, fragte ich mich, wie diese Teile in so gutem Zustand aus dem Flugzeug heraus- oder herunterkommen konnten. Vielleicht lösten sie sich bei der Explosion, oder das Flugzeug drehte sich um, und der Turm kam heraus. Das Rätsel um den Turm war besonders interessant, da dies der Bereich war, in dem sich einer der vermissten Flieger, Sgt Michael Holowaty, befand. Ich dachte, wenn ich diesen Ort auf dem Foto finden könnte, wäre die Wahrscheinlichkeit groß, dass er in der Nähe in einem flachen Grab beigesetzt worden war

oder noch immer unter Laub und einer dünnen Erdschicht lag. Es wurden Fragen zu diesen Gegenständen gestellt und ob bekannt sei, wo sie gefunden worden waren. Es gab keine Informationen über die Fundorte der Wrackteile. Es wurde ein Teil erwähnt, das vor einigen Jahren im Wald gefunden worden sein soll und möglicherweise ein kleiner Motor aus dem Turm war. Dieses Teil kann im Patton Museum in Ettlebrück besichtigt werden.



Amplidyne 28/60vlt motor, P Murphy



Here in the photo from CRASH II, the landing gear is being loaded or unloaded at a farm in Knophosheid. Both right and left landing struts are in the shot; an arrow points out that the left side is on the ground behind the men. (CRASH II, J. Derneden)



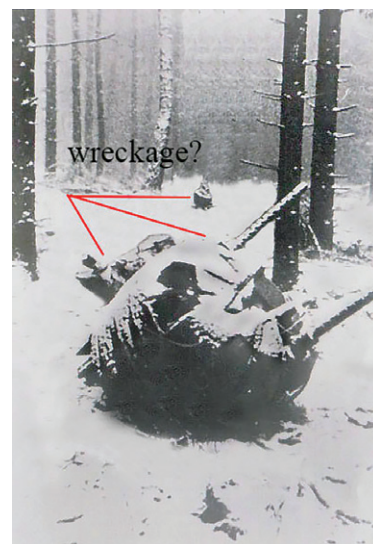
Auf diesem Foto aus CRASH II wird das Fahrwerk auf einem Bauernhof in Knophosheid ein- oder ausgeladen. Sowohl die rechte als auch die linke Fahrwerksstrebe sind im Bild zu sehen; ein Pfeil zeigt, dass sich die linke Seite hinter den Männern auf dem Boden befindet. (CRASH II, J. Derneden)



The upper turret photo was taken somewhere in the forest, where it lay after the crash. I noted that the turret is quite complete, including the Plexiglas and both .50 cal machine guns. Therefore, the internal bracket assembly holding the guns in place is also inside the turret. A closer look at the photo also reveals more wreckage around that blends in with the forest. The photo on the right is without the camouflage of branches. (Crash II, J. Derneden)

After finding the wreck site in Fischbach, I thought that if I found any parts of the landing assemblies or upper turret parts, I could have proof that the pictured assemblies in the forest belonged to another aircraft, which I would come across during my search near Weicherdange. In the end, this turned out to be the case.

The upper turret assemblies pictured are of the aircraft crash near Weicherdange, of a B-17, which will be discussed later.



Das Foto des oberen Turms wurde irgendwo im Wald aufgenommen, wo er nach dem Absturz lag. Ich habe festgestellt, dass der Turm ziemlich vollständig ist, einschließlich des Plexiglasses und der beiden 0,50-Kaliber-Maschinengewehre. Daher befindet sich auch die interne Halterung, die die Gewehre an ihrem Platz hält, im Inneren des Turms. Bei genauerer

Betrachtung des Fotos sind auch weitere Trümmerteile zu erkennen, die sich in den Wald einfügen. Das Foto auf der rechten Seite zeigt den Turm ohne die Tarnung durch Äste. (Crash II, J. Derneden)

Nachdem ich die Absturzstelle in Fischbach gefunden hatte, dachte ich, dass ich, wenn ich Teile der Landevorrichtungen oder des oberen Turms finden würde, den Beweis hätte, dass die abgebildeten Vorrichtungen im Wald zu einem anderen Flugzeug gehörten, auf das ich bei meiner Suche in der Nähe von Weicherdange stoßen würde. Letztendlich stellte sich heraus, dass dies tatsächlich der Fall war.

Die abgebildeten oberen Turmbaugruppen stammen aus dem Flugzeugabsturz in der Nähe von Weicherdange, einer B-17, auf den später noch eingegangen wird.

10-1146-A

Angaben über Gefangennahme von feindlichen
Luftwaffenangehörigen.

Verteiler:
Auswertestelle West 1x
LuftgauKdo.XIV 1x
Entwurf 1x

Dienststelle: Fliegerhorstkommandantur B(v)218/XII

Ort: Wengerohr

Zeit: 22.1.1945

Betr.: Absprung eines feindl. Lw-Angehörigen.
bei unbekannt +)
angebliche am 14.1.1945

Name: Buescher
Vorname: James, D.
Dienstgrad: Second-Lieutenant
Nr.d.Erkennungsmarke: O-2069657
Verbleib: wird am 23.1.45 nach Auswertestelle West, Oberursel,
gebracht
Ort u. Zeit der Gefangennahme:
Bezeichnung des Lazarets: -
Ort und Zeit der Beisetzung: -----

+) Vorgenannter Kriegsgefangener wurde von der Armee-Gefangenen-
sammelstelle 32 der Flg.H.Kdtr.B(v)218/XII übergeben.
Ort und Zeit des Absprungs unbekannt.

Referent: [Signature]

From KU file 1246 A. NARA.

The only survivor, James D. Buescher, reported in the J2 report that he did not know where the aircraft crashed, and did not see any other crew members bail out as he was descending just before he was taken prisoner. After his capture, Lt. Buescher was taken to Weicherdange to the German prisoner processing office, which is believed to be the modern-day farm of Meyers- Meisch. He was then marched to Wittlich (Wengerohr) to the Luftwaffe processing center for POWs; this may be why somebody had thought that the ship had crashed in Wittlich. Beuschers' German captures had filed a KU (Kampf Flugzeuge USA) report from Wengerohr with his capture details, including his dog tags, papers, and even the pins that he carried from the bomb fuses.

Being that the Beigerhaard was so a large area, I devised a plan to segregate the search area into sections. Inside these sections, I had to concentrate on forest changes, where a pine tree sector became an oak unit, or young pine versus a mixed wald, this would allow me to keep track of areas covered and the next to search in.

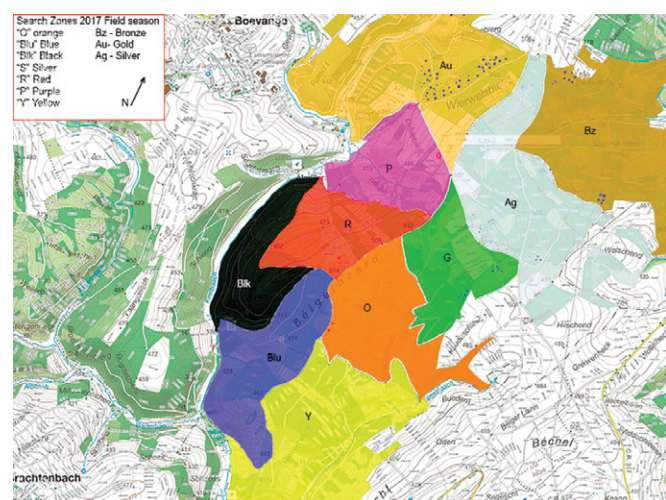
One of the first thing found was a 250kg aviation bomb. To me, it was a mixed bag of discovery, an uneasy feeling, as I was not looking for munitions, especially of this size. But it was aviation, being that it was dropped by a plane, and possibly a big one. So I thought it may



Aus KU-Akte 1246 A. NARA

Der einzige Überlebende, James D. Buescher, berichtete im J2-Bericht, dass er nicht wusste, wo das Flugzeug abgestürzt war, und dass er keine anderen Besatzungsmitglieder beim Abspringen gesehen hatte, da er kurz vor seiner Gefangennahme im Sinkflug war. Nach seiner Gefangennahme wurde Lt. Buescher nach Weicherdange zum deutschen Gefangenenverarbeitungsbüro gebracht, bei dem es sich vermutlich um den heutigen Bauernhof von Meyers-Meisch handelt. Anschließend wurde er nach Wittlich (Wengerohr) zum Verarbeitungszentrum der Luftwaffe für Kriegsgefangene gebracht; dies könnte der Grund sein, warum jemand angenommen hatte, das Flugzeug sei in Wittlich abgestürzt. Beuschers deutsche Entführer hatten einen KU-Bericht (Kampf Flugzeuge USA) aus Wengerohr mit seinen Gefangennahmedetails eingereicht, einschließlich seiner Erkennungsmarken, Papiere und sogar der Stifte, die er von den Bombenzündern mit sich führte.

Da das Gebiet von Beigerhaard so groß war, entwickelte ich einen Plan, um das Suchgebiet in Abschnitte zu unterteilen. Innerhalb dieser Abschnitte musste ich mich auf Veränderungen im Wald konzentrieren, beispielsweise wenn ein Kiefernwald zu einem Eichenwald wurde oder junge Kiefern einem Mischwald wichen. So konnte ich den Überblick über die bereits abgesuchten Gebiete behalten und wusste, wo ich als Nächstes suchen musste.



Luxembourg Geoprtal/P. Murphy

have come from Bull Session as it was breaking up. It did give hope that the plane was nearby. I informed the Luxembourg Army, Service de déminage de l'Armée luxembourgeoise (SEDAL). They arrived on scene and determined it was a German bomb, not a US bomb. So much for the thought it was from Bull Session.

The bomb was detonated the next day, leaving a large crater and destroying trees in a 20-meter area, sending a great geyser of debris 60 meters up. The explosion could be felt across the region and heard from the west border to the east, a big story for the area for a short time, I'm sure. The area was further searched for other potential bombs. Several 10kg fragmentation bombs were found and removed, but no second 250kg monster has turned up. Do not play around with unexploded munitions; call SEDAL.



Photo, P. Murphy

Several days were spent in the area with no further discoveries other than trash and the usual empty hunter shells.

I did find some evidence in a road cut. I recovered what may have been fragments of an electronic box. Nothing on it or recovered could reveal what it originally was. In my mind, it was definitely US and aircraft originated, not ground forces, German, or civil. I have been comparing these parts with recovered similar items from the wreck.



Photo, P. Murphy

Eines der ersten Fundstücke war eine 250 kg schwere Fliegerbombe. Für mich war es eine gemischte Entdeckung, ein unbehagliches Gefühl, da ich nicht nach Munition gesucht hatte, insbesondere nicht nach Munition dieser Größe. Aber es handelte sich um Fliegermunition, die von einem Flugzeug abgeworfen worden war, möglicherweise von einem großen. Daher dachte ich, dass sie möglicherweise aus der Bull Session stammte, als diese auseinanderbrach. Das gab mir Hoffnung, dass das Flugzeug in der Nähe war. Ich informierte die luxemburgische Armee, Service de déminage de l'Armée luxembourgeoise (SEDAL). Sie kamen vor Ort und stellten fest, dass es sich um eine deutsche Bombe handelte, nicht um eine US-amerikanische. So viel zu der Vermutung, dass sie von Bull Session stammte.

Die Bombe wurde am nächsten Tag gezündet, hinter-



Private video, shared to WWIIBRPG.

ließ einen großen Krater, zerstörte Bäume in einem Umkreis von 20 Metern und schleuderte Trümmer 60 Meter hoch in die Luft. Die Explosion war in der gesamten Region zu spüren und vom westlichen bis zum östlichen Rand zu hören – sicherlich für kurze Zeit ein großes Ereignis in der Gegend. Das Gebiet wurde weiter nach weiteren potenziellen Bomben abgesucht. Mehrere 10-kg-Split-

terbomben wurden gefunden und entfernt, aber eine zweite 250-kg-Bombe wurde nicht gefunden. Spielen Sie nicht mit nicht explodierten Kampfmitteln herum, sondern rufen Sie SEDAL an.

Mehrere Tage wurden in der Gegend verbracht, ohne dass weitere Funde gemacht wurden, außer Müll und den üblichen leeren Jagdpatronen.

Ich habe tatsächlich einige Hinweise in einem Straßenaushub gefunden. Ich habe etwas geborgen, das möglicherweise Fragmente einer Elektronikbox waren. Nichts daran oder an den geborgenen Teilen konnte Aufschluss darüber geben, worum es sich ursprünglich handelte. Meiner Meinung nach stammte es definitiv aus den USA und aus einem Flugzeug, nicht von Bodentruppen, Deutschen oder Zivilisten. Ich habe diese Teile mit ähnlichen Gegenständen verglichen, die aus dem Wrack geborgen wurden.



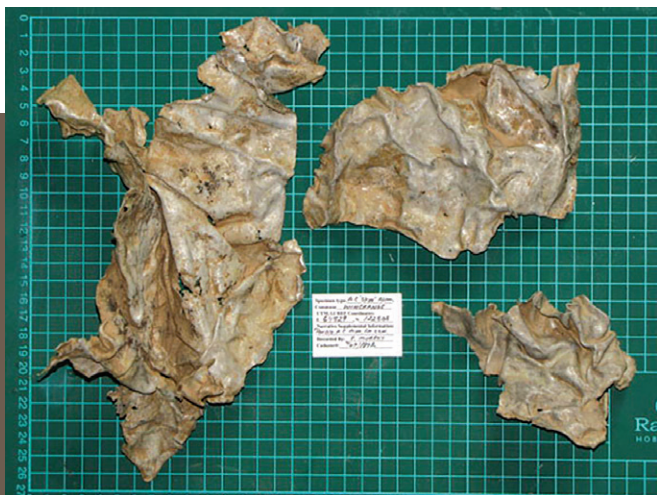
Photo, P. Murphy

By summer's end, only a few pieces of wreckage had been found in the 49-hectare area. Some of these are shown here. Several similar pieces have the same screws and aluminum frame found at Fischbach which matches perfectly the same size. Certainly, these items of lighter debris fell directly out of the aircraft as the ship was ripped open by the initial explosion.



Photo, P. Murphy

Bis zum Ende des Sommers wurden in dem 49 Hektar großen Gebiet nur wenige Trümmerteile gefunden. Einige davon sind hier abgebildet. Mehrere ähnliche Teile weisen dieselben Schrauben und denselben Aluminiumrahmen auf wie die in Fischbach gefundenen Teile und passen von der Größe her perfekt dazu. Diese leichteren Trümmerteile fielen sicherlich direkt aus dem Flugzeug, als dieses durch die erste Explosion aufge-
rissen wurde.



Fragments of aluminum aircraft skin, with rivets visible. P. Murphy



Photo, P. Murphy

More aircraft skin was found in the area in a German foxhole. They may have used it to cook on with their mess tin. Photo, P. Murphy



In einem deutschen Schützenloch in der Gegend wurde weiteres Flugzeugmaterial gefunden. Möglicherweise haben sie es zum Kochen mit ihrer Feldkücheneinrichtung verwendet.



For reasons not known, several unused rivets were found at one location. They may have come from the plane, and been repair extras left by maintenance. The photo on the right shows how these were used in a diagram. These are the flush-type rivets. T.O. 1B-17G-3

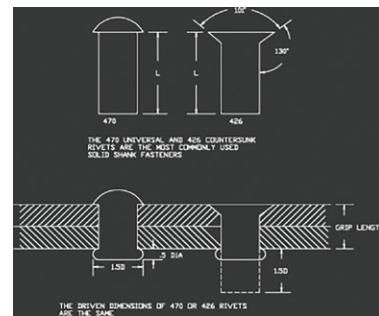
By the end of summer 2017, I had discovered several pieces of evidence that were directly tied to the downing of Bull Session, and these parts gave clues and motivation to continue the search. The puzzling, nagging question that consistently throbbed in my head was where the crash location was, it was not where I had anticipated it to have been, and I had covered kilometers of up and down through deep forest without a solid discovery of a wreck site or substantial debris.



A Czech hand grenade, mod RG-34, taken by the Germans on the Eastern Front. Very dangerous and unpredictable item; other than knowing it will kill. Photo, P. Murphy
 Eine tschechische Handgranate, Modell RG-34, von den Deutschen an der Ostfront erbeutet. Sehr gefährliches und unberechenbares Gerät; außer dass man weiß, dass es tödlich ist.

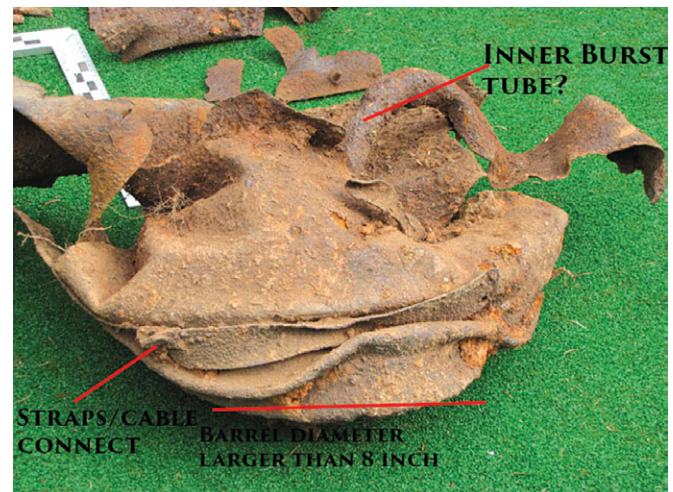
I had found many interesting objects, battlefield sites, and, of course unexploded ordnances, to include a few odd and rare discoveries, even by SEDAL standards.

As for continuing the search for the elusive wreck site, I had to regroup and devise a new plan of attack for



Aus unbekannten Gründen wurden an einer Stelle mehrere unbenutzte Nieten gefunden. Sie könnten aus dem Flugzeug stammen und von der Wartung als Ersatzteile für Reparaturen zurückgelassen worden sein. Das Foto rechts zeigt in einer Skizze, wie diese verwendet wurden. Es handelt sich um bündige Nieten.

Bis zum Ende des Sommers 2017 hatte ich mehrere Beweise gefunden, die in direktem Zusammenhang mit dem Absturz der Bull Session standen, und diese Teile lieferten Hinweise und Motivation, die Suche fortzusetzen. Die rätselhafte, quälende Frage, die mir ständig im Kopf herumging, war, wo sich die Absturzstelle befand, denn sie war nicht dort, wo ich sie erwartet hatte, und ich hatte kilometerweit durch dichten Wald auf und ab gesucht, ohne eine konkrete Absturzstelle oder nennenswerte Trümmer zu finden. Ich hatte viele interessante Objekte, Schlachtfelder und natürlich auch Blindgänger gefunden, darunter einige seltsame und seltene Fundstücke, selbst nach SEDAL-Maßstäben.



Found were two aerial fuel bombs. These have gasoline in them and spread a fire of death when the hit they ground.
 Es wurden zwei Luftkraftstoffbomben gefunden. Diese enthalten Benzin und verbreiten ein tödliches Feuer, wenn sie auf den Boden treffen.

Was die Fortsetzung der Suche nach der schwer auffindbaren Absturzstelle angeht, musste ich mich neu organisieren und einen neuen Plan für 2018 ausarbeiten, um weiter nach Hinweisen zu suchen, wo die beiden vermissten Flieger hingekommen sein könnten. Ich entwickelte einen Plan, weiter in den nördlichen und

2018 and continue to look for clues for where the two missing airmen could have gone. I devised a plan to advance further to the north and east part of the forest, making way towards the Elsenborn direction, covering the forest ravines and hill sides. A warning was issued to me by John Derneden that there was another B-17 wreck in the northwest area near Weicherdange. Basic details of the site were requested and any documentation, such as a Missing Air Crew Report (MACR), the serial number of the aircraft, names of the crew, or any US ground unit reports. None of this information was known at the time, only that on 30 November 1944, a B-17 crashed and that the crew survived (DERNEDEN et al. 1999, 2004; MELCHERS et al. Bombenangriff Auf Luxemburg in Zwei Weltkriegen, 1984 as a US bomber, 30 November 1944, near "Wolfshof" Eselborn). In my mind, I was most certain it had to be Bull Session since it was a B-17, known to crash near where I spent countless days with no result, and it was only a km northeast of Beirgerhaard, where I stopped for the fall. I ended the 2017 season with a report to the Center of National Research of Archaeology (CNRA), and began to write the new permit request for 2018.

I leave this section with a narrative by Pierre Eicher, writing about an incident, (Cliärrwer Kanton, 2011/3) he witnessed in November 1944, translated:

On November 30, 1200 B17 bombers (Flying Fortress) bombed the hydrogenation plants of the Leuna works near Merseburg in eastern Germany. At around 1 p.m., one of these four-engine machines circled with howling engines over the Eselborn area, which was shrouded in thick fog. The terrifying noise came closer and closer. Then a brief crash was heard and everything was quiet again.

More on this next time.....

östlichen Teil des Waldes vorzudringen, in Richtung Elsenborn, und dabei die Waldschluchten und Hänge abzudecken. John Derneden warnte mich, dass es im Nordwesten in der Nähe von Weicherdange ein weiteres B-17-Wrack gebe. Ich bat um grundlegende Informationen zu diesem Fundort und um jegliche Unterlagen, wie z. B. einen Bericht über vermisste Flugzeugbesatzungen (MACR), die Seriennummer des Flugzeugs, die Namen der Besatzungsmitglieder oder Berichte von US-Bodeneinheiten. Zu diesem Zeitpunkt war nichts davon bekannt, nur dass am 30. November 1944 eine B-17 abgestürzt war und die Besatzung überlebt hatte (DERNEDEN et al. 1999, 2004; MELCHERS et al. Bombenangriff Auf Luxemburg in Zwei Weltkriegen, 1984 als US-Bomber, 30. November 1944, in der Nähe von „Wolfshof“ Eselborn). Ich war mir ziemlich sicher, dass es sich um die Bull Session handeln musste, da es sich um eine B-17 handelte, die in der Nähe des Ortes abgestürzt war, an dem ich unzählige Tage ohne Ergebnis verbracht hatte, und nur einen Kilometer nordöstlich von Beirgerhaard, wo ich im Herbst Halt gemacht hatte. Ich beendete die Saison 2017 mit einem Bericht an das Centre de recherche nationale d'archéologie (CNRA) und begann mit der Ausarbeitung des neuen Genehmigungsantrags für 2018.

Ich schließe diesen Abschnitt mit einem Bericht von Pierre Eicher, der über ein Ereignis schreibt, (Cliärrwer Kanton, 2011/3) das er im November 1944 miterlebt hat, übersetzt:

Am 30. November bombardierten 1200 B17-Bomber (Flying Fortress) die Hydrierwerke der Leuna-Werke in der Nähe von Merseburg in Ostdeutschland. Gegen 13 Uhr kreiste eine dieser viermotorigen Maschinen mit heulenden Motoren über dem Gebiet von Eselborn, das in dichten Nebel gehüllt war. Das furchterregende Geräusch kam immer näher. Dann war ein kurzer Knall zu hören, und alles war wieder still.

Mehr dazu beim nächsten Mal.....

Supporting references

National Archives and Records Administration (NARA), Missing Air Crew Report, MACR-11772,[online]. [Accessed May 14, 2010] Publication Title: Missing Air Crew Reports (MACRs) of the U.S. Army Air Forces, 1942-1947, 11p.

Murphy P. 2017 - FIELD REPORT, BATTLEGROUND FORTIFICATIONS and TRACE RECORDING PROJECT A cartography project of WWII area combat fortifications in the North Luxembourg Ardennes relating to combat actions 16 December, 1944 – 28 February, 1945, Part 2 - Beirgerhaard, Activity No: WWIIBRPG2017-CFR001

MURPHY P, 2017 -2021, Data compiled by field notes WWIIBRPG, Project#BRPG201704-38911-1 "Bull Session"

Frank Huffman US Navy, 18 May 2007, J2 Casualty Report, J2 Intelligence, Joint POW/MIA Accounting Command x2 MIA, Missing Air Crew, 10 p.

KU file1246A, MISSING AIR CREW REPORT 11772, Fliegerhorstkommandantu , E (v) 218/XII, Wengerhr, January 22

1945.National Archives and Records Administration (NARA), [online]. [Accessed February 27 2020] Publication Title: RG: 242 Downed Allied Aircraft Reports Buescher, James Donald, National Archives Identifier: 142692029 Container Identifier: 376 HMS Entry Number(s): A1

LE GÉOPORTAIL NATIONAL - aerial photo and map of Luxembourg.

DERNEDEN J. 1999. CRASH Band I, 1940 – 45, Abstürze und Notlandungen von alliierten und deutschen Flugzeugen in Luxembourg, 245,250.

DERNEDEN J. 2004. CRASH Band II, 1940 – 45, Abstürze und Notlandungen von alliierten und deutschen Flugzeugen in Luxembourg, 19, 25.

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

Eicher P. /Kemp H, Cliärrwer Kanton, 2011/3, pg. 87