

B 11.41. Am 71

---

**Geheim!**  
**Secret!**

Bericht über die Einvernahme der am 16.4.45  
bei Rheinfeldern abgesprungenen B-26 Besatz-  
ung.

---

Expl.-Nr. 3



Kdo. Fl.u.Flab.Trp.  
Ib-L6/wk.

**Geheim!**  
**Secret!**

K.P., 17.4.45.

Bericht über die Einvernahme der am 16.4.45 bei Rheinfeldern abge-  
sprungenen Flz.-Besatzung. (Flz. B-26-J Marauder)

Die Einvernahme wurde am 17.4.45 auf dem K.P. Fl.Rgt.25 durchgeführt.

Besatzung:

Pilot	2nd Lt.	Reid	Reymond Winston	0-547356	tot
Hilfspilot	2nd Lt.	Stear	Kenneth	0-836670	
Bombenschütz	S.Sgt.	Bockhahn	Richard John	42025982	
Bordmech.	Sgt.	Merchado	Robert Leonard	83539416	
Mg-Schütze	S.Sgt.	Jones ]	über deutschem Ge-		
Mg-Schütze	S.Sgt.	Thies ]	biet abgesprungen!		

Einflug und Fallschirm-Absprung in der Schweiz.

Am 16.4.45 führten die mittelschweren Bombardierungsverbände der 9. amerik. tak-  
tischen Luftwaffe einen strategischen Angriff gegen die Bahnhofanlage von Kempten  
(Bayern) durch. An diesem Angriff nahm auch die einvernommene Besatzung teil. In-  
folge Motorausfall auf Grund technischer Störung erreichten sie jedoch ihr Ziel  
nicht. Südlich Ulm mussten sie ihre Bomben im Notwurf fallen lassen. Sie versuch-  
ten darauf allein auf ihren Stützpunkt St.Quentin zurückzufliegen. Irgendwo im  
nördlichen Schwarzwald gerieten sie in heftiges Flakfeuer, vermutlich 8,8 cm oder  
10,5 cm Kaliber, wodurch ihr rechter Motor, dessen Propeller infolge mech. Defekt  
bereits auf Segelstellung gebracht wurde, einen Volltreffer erhielt. Der ganze  
Motor wurde weggerissen, der Propeller infolge der Explosion in die Seitenwand  
des Flz. geschleudert.

Der Hilfspilot wurde durch die Explosionskraft in den Funkerraum zurückgeschleu-  
dert. Sämtliche Navigations- und Flugüberwachungsgeräte wurden durch den wegge-  
schleuderten Propeller zerstört. Neben dem Hilfspiloten, welcher lediglich während  
einigen Sekunden bewusstlos war, hat niemand von der Besatzung Schaden genommen.

Durch diese sehr starke Beschädigung des Flz. wurde auch das Seitensteuernkabel  
weggerissen, sodass die Seitensteuerung des Flz. ausfiel.

Ohne Kompass, ohne sonstigen Navigationsmittel und auch ohne Karten [diese wurden  
bei der Explosion auch herausgeschleudert] versuchten sie rein nach Schätzung des  
Sonnenstandes die allgemeine Westrichtung einzunehmen.

Das Flz. verlor ständig an Höhe. Eine Notlandung erschien jedoch in diesem gebir-  
gigen Gelände [Schwarzwald] als zu riskiert. Mit knapper Not kamen sie über eine  
Hügelkette, als sie dahinter den Rhein erkannten. Sie vermuteten durch Ueberflie-  
gung des Rheines auf franz. Gebiet zu gelangen. Der Pilot gab deshalb sofort durch  
eine Alarmglocke den Absprungsbefehl. Zwei Mann der Besatzung, welche sich schon  
vorher bereitgemacht hatten, sprangen so schnell heraus, dass sie noch auf deutschem  
Gebiet jenseits des Rheines niedergingen. Der restliche Teil der Besatzung sprang  
in regelmässigen Intervallen heraus. Der Pilot, welcher als letzter das Flz. ver-  
liess, war vermutlich zu spät herausgesprungen, da sich der Fallschirm nicht mehr  
richtig öffnen konnte. Es ist auch möglich, dass der Fallschirmhalm oben erwähnten  
Flakbeschuss irgendwie Schaden erlitten hat, sodass er nur unvollkommen oder sich  
mit Verzögerung öffnete. Der Pilot wurde, an seinem Fallschirm gebunden, tot aufge-  
funden.



Technisch-taktischer Bericht.

Die Besatzung war in der 559. Staffel der 387. Abteilung des 9. Regimentes der 9. amerik. taktischen Luftflotte eingeteilt. Die 559. Staffel war auf dem Flugplatz von St. Quentin S.W. der Stadt stationiert. Beim Angriff vom 16.4.45 gegen Kempten nahmen verschiedene Abteilungen teil. Eine Abteilung B-26-Flz. umfasst 3 Staffeln à 16-18 Flz. Es ist jedoch festzuhalten, dass diese Organisation nur auf dem Papier steht. 16-18 Flz. bilden stets eine "Box". Eine solche Box entspricht jedoch nur selten einer gesamten Staffel. In der Regel sind auch Flz. aus andern Staffeln mit eingegliedert.

Die Besatzung hatte im Durchschnitt 30 Flüge durchgeführt. Die einzelnen Besatzungsmitglieder entstammen nicht aus derselben ursprünglichen Besatzung, womit automatisch die verschiedene Anzahl der Einsätze erklärlich ist.

Im Gegensatz zu früher können die Besatzungen nach einer gewissen Anzahl Einsätze nicht mehr nach Amerika zurückkehren, sondern müssen bis am Ende des Krieges im Einsatz verbleiben, gleichgültig, welche Anzahl von Flügen sie durchgeführt haben. Eine Ausnahme hierfür bildet selbstverständlich körperliche oder psychische Schwächung.

Die Besatzung sprach mit viel Anerkennung von dem deutschen Turbo-Jagdflz. Me-262. Der Einsatz dieser Turbo-Jäger erfolgt stets zu zweit. Im Angriff formiert sich die 2er Patrouille in eine Kolonne, um den Angriff hintereinander durchzuführen. Eine Rückendeckung ist infolge der grossen Geschwindigkeit nicht notwendig. Die Wirksamkeit dieser Einsätze ist nach Ansicht der amerik. Pilote sehr stark. Bei einem der letzten Angriffe in NW-Deutschland verlor die 387. Abteilung 2 B-26-Flz. Sie bemerkten jedoch, dass in der Regel die deutschen Turbo-Jäger von einem Angriff absehen, wenn die eigenen Bombardierungsverbände durch starken Jagdschutz gedeckt sind.

Die Marauder-Verbände der 9. taktischen Luftflotte verwenden zur Navigation mit grossem Erfolg das "Gee-" Gerät. Auf kurze Distanzen ist es sogar möglich mit diesem Gerät auf Grund genauester Standortbestimmung eine Bombardierung durch die Wolkendeckung hindurch durchzuführen. Selbstverständlich besitzen diese Verbände auch "PTF"-Flz., welche eine Bombardierung durch die Wolkendecke hindurch unabhängig von der Zieldistanz ermöglichen.

Beim Angriff auf Kempten vom 16.4.45, was einer Zieldistanz von rund 600 km. entspricht, wurde von ihrer Gruppe pro Flz. 2 Bomben à 1000 kg. mitgenommen.

Die Besatzung ist der Ansicht, dass der Krieg noch 2-3 Monate dauern wird, da sich die Kämpfe im gebirgigen Gelände Südbayerns und Oesterreichs bedeutend schwieriger gestalten werden, wie dies in den jetzigen Kampfzonen der Fall ist.

Einvernahme durchgeführt.

*Hlt. J. R. Lécher*  
Oblt. J.R. Lécher.