

Absturz eines amerikanischen Bombers am 16. April 1945 bei Zuzgen

Autor(en): **Wachter, Helmut / Fasolin, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz**

Band (Jahr): **80 (2006)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-747323>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Absturz eines amerikanischen Bombers am 16. April 1945 bei Zuzgen

Helmut Wachter, Werner Fasolin



Abb. 1
Augenzeuge Emil
Sacher zeigt Richtung
Westen über den
Chriesiberg zu jener
Stelle, wo der führer-
lose B-26-Bomber am
16. April 1945 knapp
über den Wald daher-
flog, die Ebene über-
querte, schliesslich im
Waldstück im Rücken
des Betrachters
zerschellte.

Ein Augenzeuge berichtet und recherchiert

Südlich von Bad Säckingen sind westlich der Mumpfer Fluh drei bewaldete Bergrücken zu sehen. Der mittlere ist der 558 m hohe Chriesiberg. Hier stürzte kurz vor Kriegsende ein amerikanischer Bomber ab. Der Absturz des Flugzeuges konnte von Säckingen aus gut beobachtet werden und sorgte damals für reichlich Gesprächsstoff.

Als Augenzeuge kann der Verfasser dazu folgendes beitragen: Wie so oft in den letzten Kriegstagen gab es wieder einmal Fliegeralarm. Bald hörte man das Brummen eines Flugzeugmotors. Über Säckingen flog in etwa 200 Metern Höhe ein zweimotoriger amerikanischer Bomber in Richtung der Schweiz. Der rechte Motor zog eine deutliche

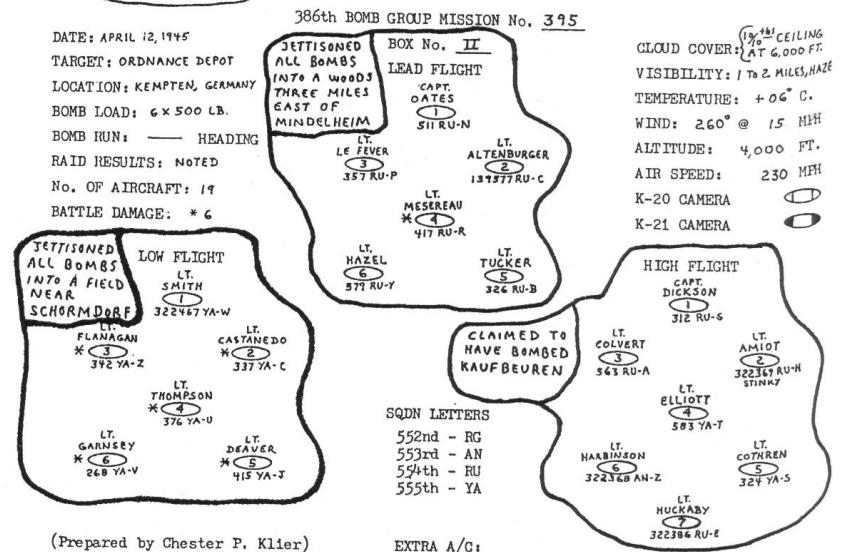
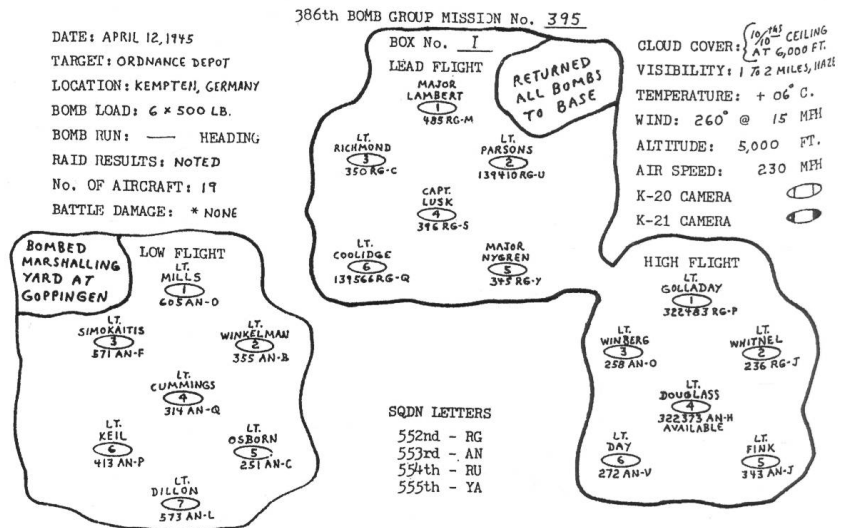
Rauchfahne hinter sich her. Beim Überqueren der Grenze schoss die Schweizer Flugabwehr einige Salven auf ihn ab ohne einen Volltreffer zu erzielen. Das Flugzeug flog unbeirrt weiter, drehte eine Linkskurve, verlor laufend an Höhe und stürzte schliesslich oberhalb des Mumpfer Gasthofes Schöneegg in den Wald des Chriesiberges. Es blitzte kurz auf, danach war der Aufprall deutlich hörbar. Ein schwarzer Rauchpilz stand noch einige Zeit über der Absturzstelle. Nach Kriegsende wollte ich in Zuzgen möglichst die genaueren Umstände dieses Absturzes in Erfahrung bringen. Jenseits der Grenze konnten während einigen Jahren wegen der französischen Besatzung keine Ermittlungen aufgenommen werden. Der ganze Vorfall geriet danach in Vergessenheit.

Über 60 Jahre später, bei einem Spaziergang am Chriesberg, erinnerte ich mich ganz zufällig wieder an das damalige Geschehen. Bald danach konnte ich einen Augenzeugen aus Zuzgen ausfindig machen. Der heute 83-jährige Landwirt Emil Sacher hatte den Absturz noch lebhaft im Gedächtnis. Seine Schilderung des Geschehens: Am Unglückstag arbeitete er auf seinem Grundstück auf der Hochebene des Chriesberges. Durch starkes Motorengeräusch aufmerksam geworden, sah er aus Richtung Zeiningen ein Flugzeug auf sich zukommen. Die Maschine schwankte hin und her, flog immer tiefer und raste über ihn hinweg in flachem Winkel in den Wald. Schnell rannte er zur Unfallstelle. Der Bomber hatte eine Schneise in den Wald geschlagen, Bäume abrasiert und lag in Stücke zerrissen auf dem Erdreich. Überall loderten kleine Flämmchen aus den Trümmern. Eine verbogene Bordkanone ragte aus dem Gewirr. Aus der Glut knallte es mehrmals, als Geschosshülsen Feuer fingen. Piloten wurden keine entdeckt, denn sie waren vorher abgesprungen. Da der Absturz auf Schweizer Hoheitsgebiet erfolgte, befasste sich auch die Armeeführung mit dem Vorfall. Dank der vom Schweizer Bundesarchiv in Bern überlassenen Unterlagen kann auszugsweise daraus berichtet werden.

Bericht des Armeekommando-Territorialdienstes an das Eidgenössische Militärdepartement:

*Betr. Neutralitätsverletzung vom 16.04.45
Absturz eines amerikanischen Flugzeuges bei Zuzgen AG*

Am 16.04.45, 17:40 Uhr, stürzte nordöstlich von Zuzgen AG zwischen Chriesberg und Lohnberg ein zweimotoriges Bombardierflugzeug Marauder B 26, welches bei klarem Wetter



von Norden her eingeflogen war, ab. Die Besatzungsmannschaft war vorher mittels Fallschirm abgesprungen. Drei derselben wurden von der Flab.-Trp. festgenommen, während ein Mann tot aus den Bäumen heruntergeholt werden musste. Nach den Aussagen der festgenommenen Mannschaft sollen zwei Mann noch über deutschem Boden mit dem Fallschirm abgesprungen sein.

Der Chef des Territorialdienstes IA. Mayor Grob.¹

Interessant dürfte auch sein, wie die Flugzeugbesatzung den Tag des Absturzes beschreibt. Auszüge aus dem zunächst geheimen Bericht über die Einvernahme der drei abgesprungenen und später festgenommenen Besatzungsmitglieder (die Einvernahme wurde am 17. April 1945 auf dem Kommandoposten der Fliegerabwehr des Regiments 25 durchgeführt):

Einflug und Fallschirmabsprung in der Schweiz
Am 16. April 1945 führten die mittelschweren Bombardierungsverbände der 9. amerikanischen taktischen Luftwaffe einen strategischen Angriff gegen die Bahnhofsanlage in Kempten (Bayern) durch. An diesem Angriff nahm auch die einvernommene Besatzung teil. Infolge Motorausfall auf Grund technischer Probleme erreichten sie jedoch ihr Ziel nicht. Südlich Ulm mussten sie ihre Bomben im Notwurf fallen lassen. Sie versuchten darauf allein auf ihren Stützpunkt St. Quentin (Frankreich) zurückzufliegen. Irgendwo im nördlichen Schwarzwald gerieten sie in heftiges Feuer der schweren deutschen Flak, wodurch ihr rechter Motor einen Volltreffer erhielt. Der ganze Motor wurde weggerissen, der Propeller in Folge der Explosion in die Seitenwand des Flugzeuges geschleudert. Der Hilfspilot wurde durch die Explosionskraft zurückgerissen. Sämtliche Navigations- und Flugüberwachungsgeräte wurden durch den Propeller zerstört. Neben dem Hilfspiloten, welcher einige Sekunden bewusstlos war, hatte niemand von der Besatzung Schaden genommen. Durch die sehr starke Beschädigung des Flugzeuges wurde auch das Seitensteuernkabel abgerissen, sodass auch die Seitensteuerung ausfiel. Ohne Kompass, ohne sonstige Navigationsmittel und ohne Karten versuchten sie rein nach Schätzung des Sonnenstandes die allgemeine Westrichtung einzunehmen.
Das Flugzeug verlor ständig an Höhe. Eine Notlandung im gebirgigen Schwarzwald war zu

riskant. Mit knapper Not kamen sie über eine Hügelkette, als sie dahinter den Rhein erkannten. Sie vermuteten durch Überfliegen des Rheines französisches Gebiet zu erreichen. Der Pilot gab daher sofort durch eine Alarnglocke den Absprungbefehl. Zwei Mann der Besatzung sprangen so schnell hinaus, dass sie noch auf deutschem Gebiet niedergingen. Der restliche Teil der Besatzung verliess in regelmässigen Abständen das Flugzeug. Der Fallschirm des Piloten welcher als letzter aus dem Flugzeug absprang öffnete sich nicht mehr. Er wurde an seinem Fallschirm hängend tot aufgefunden. Nach dem Zeitpunkt des Kriegsendes befragt, ist die Besatzung der Ansicht, dass der Krieg noch zwei bis drei Monate dauern wird, da sich die Kämpfe im gebirgigen Gelände Südbayerns und Österreichs bedeutend schwieriger gestalten werden, wie dies in den jetzigen Kampfräumen der Fall ist.

Oberleutnant J.R. Léger.

Bekanntlich hat der Krieg nicht mehr so lange gedauert, wie die Besatzung annahm. Schon drei Wochen später war am 8. Mai 1945 der Zweite Weltkrieg zu Ende.

Helmut Wachter

Bäume wurden geknickt wie Streichhölzer

Aus etwa 200 Metern Distanz konnte Landwirt Emil Sacher aus Zuzgen, zusammen mit seinem Cousin auf dem Chriesberg mit Pferden und Pflug einen Kartoffelacker bestellend, den Absturz des B-26-Bombers beobachten. Er berichtet, dass sie den Flab-Beschuss von der Möhliner Höhe her wohl gehört, diesen Geräuschen aber keine Beachtung geschenkt hätten, da es während des Krieges immer wieder zu solchem Geschützlärm kam. Kurze Zeit später hörten sie, wie von Zeiningen her das Flugzeug herangebrummt kam.

Abb. 2
Der Rapport für den Einsatz der 386. Bombergruppe vom 12. April 1945 zeigt, dass der geplante Angriff auf das Versorgungsdepot in Kempten an diesem Tag fehlgeschlug. Die Bomben fielen über Göppingen, Kaufbeuren, Schorn-dorf und Mindelheim oder wurden auf den Stützpunkt zurückgebracht. Der Angriff auf Kempten erfolgte dann an besagtem 16. April 1945 durch die 387. Bombergruppe, der die 559. Staffel angehörte. (Quelle: www.b26.com)

Sacher war damals 22 und hatte im Militärdienst bereits Ähnliches erlebt. Als seine Mannschaft am Weihnachtstag 1944 von Würenlingen aus zu Fuss nach Siggenthal-Station unterwegs war, um nach Hause in den Urlaub zu fahren, kam über ihnen plötzlich ein viermotoriger Bomber auf sie zu. Alle warfen sich flach zu Boden und blickten nach oben. Etwa 500 Meter von ihnen entfernt prallte er mit dröhnenden Motoren wenig ausserhalb der Häuser von Würenlingen in den Boden. Als jetzt nur wenige Monate später wieder ein Flugzeug daherbrauste, warf er sich zusammen mit seinem Cousin wieder zu Boden und beobachtete das Geschehen.

Sacher weiter: «Das Flugzeug flog von Zeiningen her in relativ flachem Winkel einige Dutzend Meter über den Bäumen (anders als in Würenlingen, wo die B-24 Liberator fast senkrecht herunter kam) und wackelte unsicher in der Luft und überquerte dann die Ebene des Chriesbergs Richtung Westen. Weil das Gelände dort ansteigt und die Maschine ständig an Höhe verlor, schaffte es der Bomber nicht mehr über die Krete. Er raste in den Wald, der Garwiden heisst, und wir hörten, wie Bäume geknickt wurden wie Streichhölzer. Dann hörten wir das Knallen von platzender Munition, verbrennendes Flugbenzin flammte auf. Wir spannten die Pferde aus und nahmen sie mit bis zum Waldrand hoch. Dort banden wir sie fest und begaben uns zur Absturzstelle. Wir waren nicht die ersten, kurz vor uns waren schon andere da, die auch auf dem Berg gearbeitet hatten. Einer riegelte an einer Bordkanone herum, die aus den Wrackteilen ragte. Er hatte Glück, dass nichts passierte. Vom Flugzeug waren nur noch Trümmer übrig, die überall verstreut herumlagen. Erstaunlich war, dass die riesigen Räder der Fahrwerke fast unbeschädigt blieben.



Es dauerte nicht lange, da tauchten Soldaten auf, die von Mumpf her mit einem Jeep herauf gefahren waren. Sie wiesen alle Zivilpersonen von der Absturzstelle weg, wegen den lauenden Gefahren, und sperrten das Gebiet ab. Trotzdem gelang es einigen Leuten, aus dem abgesperrten Gebiet Trümmerteile einzusammeln. Diese mussten später auf Anordnung des Militärs wieder abgegeben werden. Natürlich wurden da und dort einige Stücke zurückbehalten, die noch in Kellern und auf Dachböden lagern.

Später wurde erzählt, einige seien heil mit dem Fallschirm gelandet. Im Zeiningen Rebberg sei aber einer tot gefunden worden, weil sich sein Fallschirm beim Absprung nicht geöffnet habe. Die Trümmer des Flugzeugs wurden bald aufgeladen und weggeführt. Heute erinnern an der Absturzstelle nur noch einige standortfremde Bäume, mit denen die Gemeinde die kahle Fläche aufforstete liess, an das damalige Ereignis».

Abb. 3
Beispiel einer B-26-
Besatzung aus der 559.
Staffel der 386. Bom-
bergruppe. (Quelle:
www.b26.com,
Bernard Thompson.
387th, 559th)



Abb. 4
Diese Aufnahme zeigt die 559. Bomberstaffel, wie sie im März 1945 im Formationsflug über Paris schwebt. Der abgestürzte Bomber TQ-M könnte hier dabei sein. (Quelle: www.b26.com, Joe Stevens 387th, 559th)

Ergänzungen zum Bomberabsturz von 1945 in Zuzgen

Nachdem Helmut Wachers Augenzeugenbericht über den Absturz eines amerikanischen Bombers in Zuzgen im Sommer 2006 in der Neuen Fricktaler Zeitung² erschienen war, berichtete kurz darauf ein weiterer Augenzeuge widersprüchlich über das gleiche Ereignis. Demnach soll es sich um einen viermotorigen Bomber des Typs «Fliegende Festung» Typ B-26 der amerikanischen Luftwaffe mit 20 Besatzungsmitgliedern gehandelt haben.³ Diese Kontroverse veranlasste die Redaktion, weitere Nachforschungen zu diesem Absturz anzustellen.

Der abgestürzte B-26-Bomber und seine Besatzung

Der Martin-B-26-G-Marauder-Bomber war eines der zuverlässigsten Kampfflugzeuge der amerikanischen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg. Gemäss Statistiken ging weniger als ein halbes Prozent der im Kampf einge-

setzten Maschinen verloren. Die einzige über Schweizer Gebiet abgestürzte Maschine dieses Typs war jene in Zuzgen. Zugleich war Pilot Raymond Reid das 61. und letzte amerikanische Opfer über Schweizer Hoheitsgebiet während des Krieges. Der Bomber hatte eine Spannweite von 26,8 m, eine Länge von 17,7 m und eine Höhe von 6,5 m. Leer wog er fast elf Tonnen, beladen gegen 17 Tonnen. Er war mit zwölf 12,7-mm-MGs bestückt und konnte gut 1800 kg an Bombenlast mittragen. Er war für sieben Mann Besatzung ausgelegt, flog aber häufig mit sechs Mann an Bord. Zwei Motoren leisteten rund 2000 PS, und bei einer maximalen Geschwindigkeit von rund 450 km/h auf etwa 4800 Metern Höhe hatte die Maschine eine Reichweite von gegen 1900 km.⁴

Am Montag, den 16. April 1945, waren von der 9. amerikanischen taktischen Luftwaffe insgesamt etwa 450 Bomber im Einsatz, die Ziele auf deutschem Gebiet anfliegen. Darunter war eine Staffel von 38 B-26-Bombern (wegen der gelb-schwarzen Streifenbemalung auf dem Seitenruder auch «Striped Tigers» genannt), die am Morgen einen erfolgreichen Einsatz gegen den Rangierbahnhof von Gunzenhausen geflogen hatte. Nach dem Mittag folgte der zweite Einsatz dieses Tages, bei dem Versorgungseinrichtungen der Wehrmacht in Kempten (Bayern) zu zerstören waren.⁵

Der später bei Zuzgen abgestürzte Bomber der Reihe Martin B-26 G Marauder mit dem Kennzeichen TQ-M gehörte diesem Verband an. Er trug die Seriennummer 44-67894.⁶ Eingeteilt war dieser mittelschwere Bomber in der 559. Staffel der 387. Bombergruppe des 9. Regiments der 9. amerikanischen taktischen Luftwaffe. Die 387. Bombergruppe war zu jener Zeit zusammen mit der 367. Fighter Group⁷ auf dem Stützpunkt Clastres, Departement Aisne, südlich der

Stadt St. Quentin in der Picardie, Nordfrankreich, stationiert.

Die Besatzung des Bombers bestand aus den üblichen sechs Mann:⁸

Pilot: 2nd Lt Raymond Winston Reid (ID 0-822090)

Copilot: 2nd Lt Kenneth J. Stear (ID 0-836670)

Toggler:⁹ S/Sgt Richard John Bockhahn (auch Navigator, ID 42025982)

Bordmechaniker: Sgt Robert Leonard Mercado (ID 83539416)

Funker: S/Sgt Johnnie F. Jones (ID 16116892)

Gunner: S/Sgt Earl L. Theis (ID 37529790)

Von der Besatzung verlor der Pilot Raymond Reid auf tragische Weise sein Leben. Jones und Theis mussten über deutschem Gebiet abspringen und wurden nach ihrer Landung gefangen genommen. Jones konnte zwei Tage später fliehen und schwimmend den Rhein überqueren. Er wurde in der Schweiz interniert. Die drei im Raum Möhlin/Zeiningen mit dem Fallschirm gelandeten Männer wurden abgeführt, am 17. April 1945 auf dem Kommandoposten des Fliegerregiments 25 verhört und dann interniert.¹⁰

Zwanzig endlos scheinende Minuten

Für die B-26-Staffel schien anfangs alles so reibungslos zu laufen wie der Einsatz vom Vormittag, da keine feindlichen Flieger angetroffen wurden. Beim Anflug auf Kempten begann um etwa 17.20 Uhr kurz vor Donaueschingen der rechte Motor an Reids Maschine Rauch zu entwickeln. Die B-26 waren mit achtzehnzyindrigen Doppelsternmotoren ausgerüstet. Reid drehte ab, verliess seinen Verband und warf notfallmässig die geladenen Bomben über unbewohntem Gebiet ab. Die eingebaute Lösch-

anlage erstickte den Motorenbrand. Der rechte Propeller wurde auf Segelstellung gebracht, um den Luftwiderstand zu reduzieren. Dennoch verlor die Maschine schnell an Flughöhe.

Ab diesem Zeitpunkt widersprechen sich die überlieferten Schilderungen. Hans-Heiri Stapfer, der renommierte Schweizer Flugkenner, hat in seinem Bericht über den Absturz festgehalten, der Pilot sei nach dem Motorbrand direkt Richtung Schweiz gesteuert, um eine mögliche Gefangenschaft durch deutsche Truppen zu verhindern.¹¹ Im Verhör in der Schweiz gab die Mannschaft jedoch an, bar jeder Navigationsmittel nur nach dem Sonnenstand vermeintlich Richtung Westen geflogen zu sein in der Meinung, jenseits des Rheins sei französisches Territorium. Auf der relativ kurzen Strecke zwischen Donaueschingen und dem Rhein sei die Maschine gemäss Verhör in deutsches Flak-Feuer geraten und so stark beschädigt worden, dass der Sinkflug noch beschleunigt wurde. Wie im Beitrag von

Abb. 5
B-26-Bomber mit starker Rauchentwicklung im rechten Motor. So muss der in Zuzgen abgestürzte Bomber TQ-M mit Brandschaden im rechten Motor über den Schwarzwald geflogen sein.

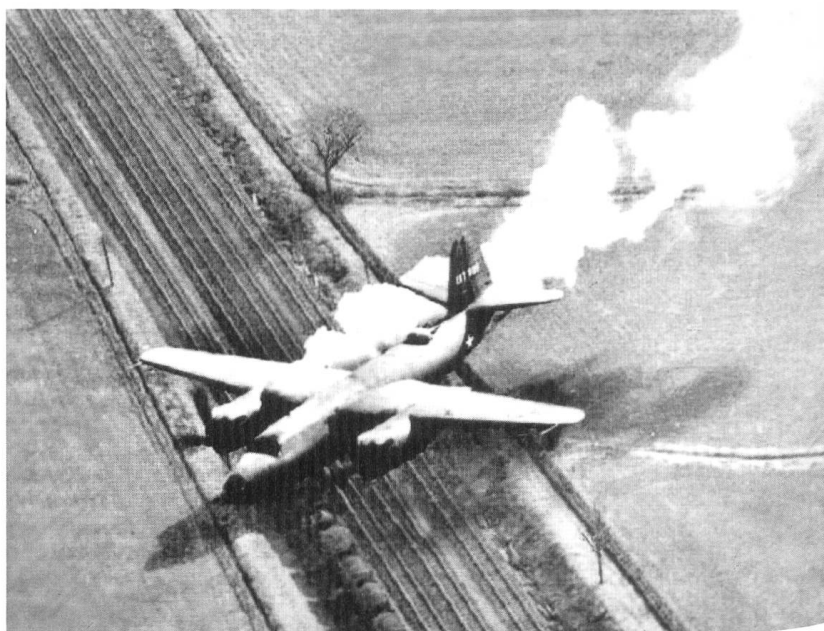




Abb. 5
12,7-mm-Patronen aus dem abgestürzten B-26-Bomber. Obwohl alle Fundgegenstände, die Trophäenjäger aus den umliegenden Dörfern an sich nahmen, abgegeben werden mussten, werden noch heute da und dort solche Erinnerungsstücke gehütet.

Helmut Wachter zitiert, sei dabei auch die Seitensteuerung so beschädigt worden, dass sie ausfiel. Trotzdem gelang es dem Piloten, die Maschine über dem Möhliner Feld um fast 180 Grad zu wenden, bevor sie in flachem Winkel auf der Ebene des Chriesibergs (ca. 550 m.ü.M.) auftraf und in Flammen aufging. Hierzu gibt es auch widersprüchliche Angaben zur Flughöhe. Übereinstimmend nennen Augenzeugen aus Säkingen und Möhlin eine Höhe von etwa 200 bis 250 Metern über dem Grund. Im Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee schrieb C. Högger,

die Maschine sei *nordöstlich Möhlin in südlicher Richtung in ca. 1400 m Höhe in die Schweiz eingeflogen*.¹² Wäre der Bomber tatsächlich 1000 Meter und mehr über Boden geflogen, hätte die gesamte Besatzung samt Pilot sicher mit dem Fallschirm landen können, das Flugzeug hätte aber aus dieser Höhe im Steilflug auf den Chriesiberg stürzen müssen. Dies zeigt, dass die im Bericht vertretene Flughöhe nicht realistisch eingeschätzt war. Gründe dafür können bloss vermutet werden.

Das tragische Ende

Um etwa 17.40 Uhr überquerte der Bomber den Rhein und flog Richtung Möhlin/Zeiningen. Kurz darauf wurde die Maschine von der Flab-Batterie 109, die auf der Möhliner Höhe bereit stand, mit 7,5 cm-Flab beschossen. Stapfer beschreibt diese Szene so: *Einen solch heissen Empfang hatten die Amerikaner von den Eidgenossen wohl nicht erwartet. Das Flugzeug fing erneut zu brennen an und konnte vom Piloten nur noch mit Mühe gehalten werden*.¹³ Aus dem Flugzeug trat Rauch aus, was auf Treffer schliessen lässt. Weil der Bomber nur in geringer Höhe flog, war er für die Flab denn auch eine leichte Beute gewesen, für den Piloten jedoch bedeutete die zusätzliche Beschädigung seiner B-26, dass nun keine Chance mehr bestand, auf sicherem Gelände eine Notlandung zu versuchen.¹⁴ Er hiess seine Kameraden durch den Bodenschacht aussteigen, zog die Maschine in einem scharfen linken Bogen in Richtung unbesiedeltes Gebiet und sprang dann als letzter ab. Dies kam allerdings zu spät, denn beim geringen Abstand zum Boden konnte sich der Fallschirm nicht mehr öffnen. Pilot Raymond Reid hatte grossen Schaden abwenden können und bezahlte dafür mit seinem Leben.

Schlussbetrachtung

Die letzten Flugkilometer des angeschlagenen B-26-Bombers können aus der zeitlichen Distanz nur schwer nachvollzogen werden. Gemäss Helmut Wachter schien das Flugzeug bereits über Säckingen in einem labilen Zustand – kurz vor dessen endgültiger Aufgabe – geflogen zu sein. Es entfernte sich Richtung Schwörstadt. Ob der Pilot noch versucht hatte, den Flugplatz Birsfelden anzusteuern, ist schwer zu beurteilen. Jedenfalls drehte der Bomber von Säckingen aus gesehen etwa auf der Höhe Brennet/Schwörstadt links ab, überquerte den Rhein und war gemäss Einschätzung durch den Augenzeugen nicht mehr zu retten. In dieser Phase müssen die Besatzungsmitglieder bis auf den Piloten ausgestiegen sein. Erst dann folgte der Beschuss durch die Schweizer Flab. Der Pilot versuchte wohl noch das Fluggerät weiter nach links abzu-drehen, bevor er selber zu spät absprang. Noch etwa zwei Flugkilometer hielt sich die herrenlose Maschine in der Luft, bevor sie aufprallte.

Einige Fragen scheinen dennoch ungeklärt: Wie konnte der Bomber noch so stark abgedreht werden, nachdem alle Steuerungen ausgefallen waren? Welche Wirkung hatte angesichts der offensichtlich tief fliegenden und schwer havarierten Maschine der Beschuss durch die Flab? War dieser Beschuss zwingend und verhältnismässig? Hätte der Pilot ohne diesen eine Überlebenschance gehabt? Wie konnte es zu völlig unterschiedlichen Einschätzungen der Flughöhe durch Augenzeugen und Militärfachleute kommen, wobei die Augenzeugen offensichtlich bedeutend näher bei der Realität liegen?

Werner Fasolin

Anmerkungen

¹ Bundesarchiv, Bern (BAR), E 2001, 1967/113, Bd. 119, B.11.41.Am.71.

² Neue Fricktaler Zeitung (NFZ) vom 21. Juli 2006.

³ NFZ vom 8. August 2006.

⁴ Vgl. www.b26marauder.com. Von den zwölf MGs waren vier Doppel-MGs. Alle wurden beim Absturz mehr oder weniger beschädigt.

⁵ Vgl. www.paul.rutgers.edu/~mcgrew/wwii/usaf/html/Apr.45.html sowie Abb. 2.

⁶ Unter www.armyairforces.com/dbmacr.asp (Datenbank *missing air crew reports*: Unter Date Search [4/16/1945] ist für diesen Tag unter der MACR-Nr. 14455 der einzige vermisste Bomber vom Typ B-26 aus der 387. Bombergruppe aufgeführt.

⁷ Diese Einheit unter dem Spitznamen «The Dynamite Gang» umfasste leichte Kampflugzeuge der Typen Republic P-47 D Thunderbolt (einmotorig) und Lockheed P-38 J Lightning (zweimotorig). Diese leichten, wendigen Fliegerstaffeln wurden von der Air Force für taktische Aufgaben und als Begleitschutz für grössere Bomber eingesetzt. Ihre Reichweite war aber für die Einsätze in Bayern zu gering.

⁸ Angaben zur Besatzung aus: Roy J. Thomas: *Haven, Heaven and Hell, Part 1, The United States Army Air Force Aircraft and Airmen Interned in Switzerland During WW II*, S. 83, Monroe Wisc. 1991. Mit bestem Dank an Werner Schmitter von www.warbird.ch für den freundlichen Hinweis.

⁹ Toggler bezeichnet den Mann, der für den Abwurf der Bomben verantwortlich war.

¹⁰ Wie Anm. 1.

¹¹ Hans-Heiri Stapfer: *Absturz bei Zuzgen*. Bericht über den am 16. April 1945 in Zuzgen abgestürzten amerikanischen Bomber B-26, verfasst für die Flugzeitschrift *Cockpit*, zugänglich unter www.warbird.ch.

¹² Dokument A-166, Bericht des Technischen Dienstes der Direktion der Militärflugplätze, C. Högger, an den Oberbefehlshaber der Armee, datiert 11. Juni 1945. Mit bestem Dank an Werner Schmitter von www.warbird.ch für die freundliche Übermittlung des Scans.

¹³ Stapfer, a.a.O.

¹⁴ Reid muss vor sich die Häuser von Möhlin und Zeiningen gesehen haben. Bei führerlosem Geradeausflug hätte der Bomber auf das Siedlungsgebiet abstürzen können. Auch dieser Umstand spricht für die geringe Höhe über Boden, die das Flugzeug noch hatte.