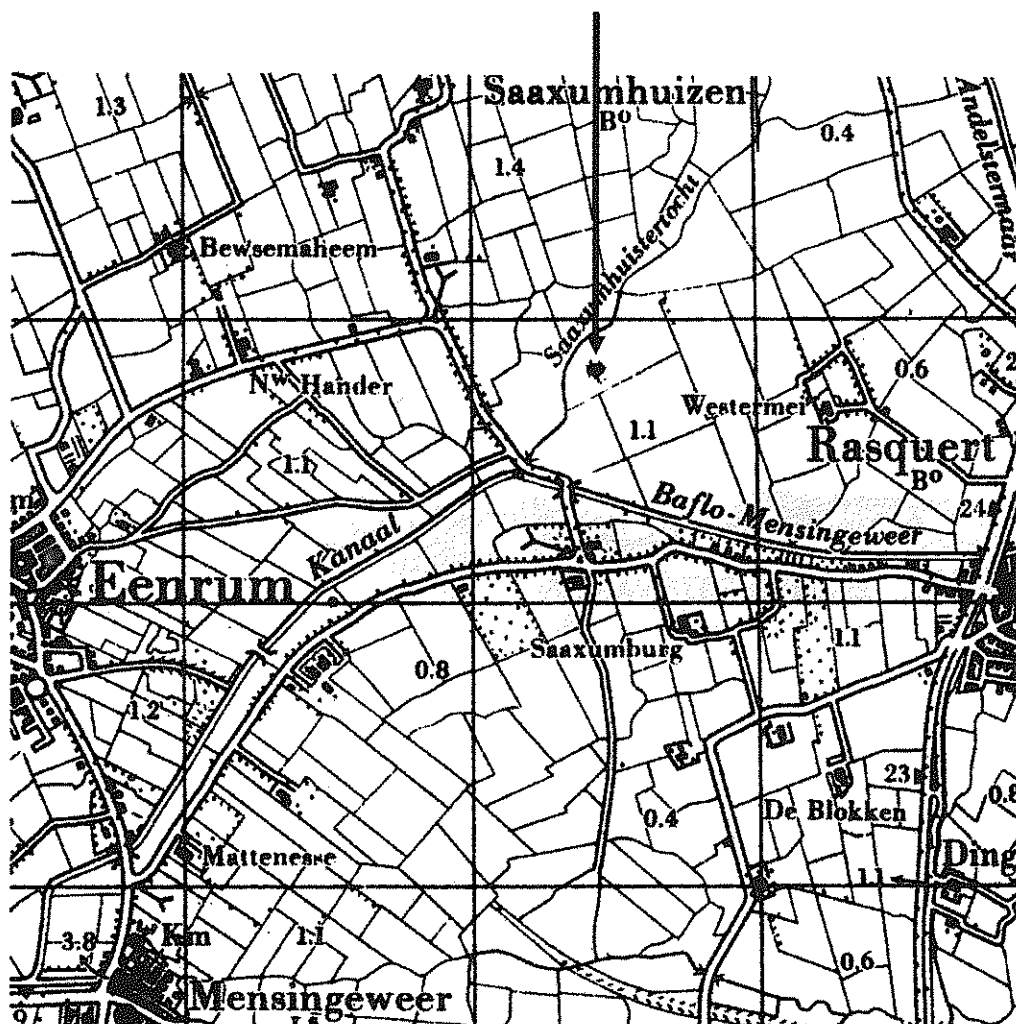


## CRASH AMERIKAANSE B-17F

De plaats, waar op 3 maart 1944 's morgens om ca. 11.50 uur een Amerikaanse bommenwerper is neergestort. Hij was boven Borkum aangeschoten.



De 10 bemanningsleden, waaronder boordschutter Poch ( Hij was enige jaren geleden bij de 4 en 5 mei herdenking in Baflo aanwezig ) zijn, nadat ze zich per parachute uit het vliegtuig gered hadden, door de Duitse bezetter gevangen genomen.

De brokstukken van het vliegtuig zijn per vrachtauto naar de laadlijn van het Bafloër station vervoerd en aldaar in drie wagons verder getransporteerd. Dit alles onder toezicht van militaire motorrijders en veldwachter Meijer.

In 1962, als de combinatie Dijkstra, Krottje en Luxen dit land huren van R.H. Keijer voor de teelt van poot aardappelen, rollen tijdens het rooien van de aardappelen verscheidene scherpe mitrailleurpatronen over de rooiband van loonwerker E. Datema.

In 2007, als boer Frans Gerbens ( de opvolger van Keijer ) op dit land te Lutke Saaxum zijn aardappelen rooit, vindt men onderstaand roestvrij stalen plaatje.  
Het ziet er zeer gaaf uit, een duidelijk bewijs van de B17 F met serienummer.



Hieronder de namen van de bemanningsleden en de gegevens die bij dit vliegtuig horen.

3 March 1944	381st BG/534th BS	B-17G Flying Fortress	42-37986	Op:	Berlin	
<b>GD - K</b>	P	2nd Lt	Robert H. Rogers	O-803275	POW MI	Detroit
MACR 2737*	CP	2nd Lt	Edgar J. Mills	O-753913	POW ND	Grafton
	N	2nd Lt	Francis R. McGrath	O-811702	POW OH	Cleveland
	B	2nd Lt	Harold E. Taylor	O-749657	POW OH	Toledo
	TTG	T/Sgt	Russell E. Meyer	37397600	POW MS,	Saint Louis
	RO	T/Sgt	John Moses	16160065	POW WV,	Wheeling
	BTG	S/Sgt	Elbert R. Casey	39835902	POW CA,	Quincy
	RWG	S/Sgt	Cecil L. Jernigan, Jr.	19165184	POW CA,	Los Angeles
	LWG	S/Sgt	Philip L. Poch	39262039	POW WY,	Cheyenne
	TG	S/Sgt	Warren G. Taylor	38288765	POW AR,	Van Buren



Aircraft came down near *Baflo*, province of Groningen.

Het betrof een eerste aanval van de Amerikaanse Luchtmacht op Berlijn. Geen van de bommenwerpers bereikte Berlijn. De formaties die op weg waren naar Berlijn hadden de westkust van Sleeswijk-Holstein bereikt toen de leiders besloten om terug te keren omdat ze te kampen kregen met een dicht wolkendek. Andere onderdelen hadden bij het samenstellen van de formaties al te veel brandstof verbruikt. Sommige formaties bombardeerden boven een gesloten wolkendek Wilhelmshaven (of dachten dat te doen).

Op die dag gingen er 10 toestellen verloren van het type B-17 Flying Fortress, 4 van het type B-24 Liberator, 1 P-38 Lightning jachtvliegtuig en 4 van het type p-51 Mustang. Eén van die toestellen kwam dus bij Baflo neer.

Het Jagdgeschwader 1 (JG 1) van de Luftwaffe verloor die dag 3 Messerschmitt Bf-109Gs; JG 3 verloor 8 Messerschmitt Bf-109Gs; JG 11 verloor 8 éénmotorige jagers: 5 Focke Wulf 190As en 3 Messerschmitt Bf-109Gs. Hiermee is niet gezegd, dat alle verliezen werden veroorzaakt door de Amerikaanse luchtmacht.

Op 4 maart 1944, dus een dag later, bombardeerden sommige Amerikaanse bommenwerpers voor het eerst Berlijn.

Ab A. Jansen schrijft hierover in zijn boek

Sporen aan de hemel  
Kroniek van een luchtoorlog deel III

het volgende:

*(De cursief gedrukte tekst is in 2007 door een ooggetuige verteld en toegevoegd).*

### **Doel... Berlijn !**

Sinds die historische nacht van 25 op 26 augustus 1940 had de RAF Berlijn verscheidene keren aangevallen. Het hoogtepunt van deze bombardementen had plaatsgevonden in de periode van november 1943 tot maart 1944, de zogenaamde 'Slag om Berlijn'. Het was eerst in maart 1944 dat de Amerikaanse Vliegende Forten en Liberators boven de Duitse hoofdstad verschenen. De Amerikanen waren het al geruime tijd van plan geweest, maar het weer had een zo diepe penetratie tot nog toe verijdeld.

Berlijn was op zich al een belangrijk doel daar het de zetel was van verscheidene belangrijke industrieën; maar ook omdat Berlijn "Berlijn" was, de geliefde hoofdstad van het Duitse rijk, zagen de Amerikanen met spanning naar deze missie uit. Bovendien hoopten ze dat de Duitse jagers, nu hun voornaamste stad werd bedreigd, massaal in de lucht zouden zijn om door de schutters in de bommenwerpers en door de escortejagers te worden vernietigd.

### **381<sup>ste</sup> BG**

De eerste poging om Berlijn te bombarderen werd op vrijdag 3 maart 1944 ondernomen. Het bevel ging uit, de bemanningen werden geïnstrueerd en de start vrijgegeven. Het was de bedoeling dat de 1<sup>ste</sup> Bombardements Divisie de Achtste zou leiden, terwijl de 1<sup>ste</sup> Combat Wing - de 91<sup>ste</sup> en 381<sup>ste</sup> Bomb Groups - de 1<sup>ste</sup> Divisie zou aanvoeren.

Zoals al zo vaak was voorgekomen, bleek het weer opnieuw een ongewisse factor te zijn en naarmate de formaties verder oostwaarts vlogen, werd het voortdurend slechter.

Het was vooral de steeds dichter wordende bewolking die de leiders ( van de formatie ) zich deed afvragen of de raid niet moest worden afgelast, want ook de escortejagers hadden de grootste moeite om zich aan de geplande tijden te houden - enkele groepen kwamen zelfs helemaal niet van de grond - en elke afwijking in de 'timing' zou de kansen op een ramp groter maken.

Het enige dat Nederland, voorlopig althans, van de raid bemerkte warent de Amerikaanse jagers, die om zoveel mogelijk brandstof te besparen, een meer kortere koers vlogen en daarbij het noorden van ons land passeerden.

Terwijl de jagers over ons land naar Duitsland vlogen, volgden de bommenwerperformaties een route benoorden de Waddeneilanden in de richting van Sleeswijk-Holstein. Enkele formaties bereikten de kust van dit gebied, voordat de leiders besloten terug te keren toen ze een ongewoon hoge bewolking ontmoetten. Andere formaties verbruikten tijdens het moeilijke verzamelen teveel brandstof. Het gevolg was dat de missie moest worden opgegeven. Eén formatie was Sleeswijk-Holstein evenwel al gepasseerd; het was de 1<sup>ste</sup> Combat Wing, bestaande uit de B-17's van de 91<sup>ste</sup> en 381<sup>ste</sup> Bomb Groups. Eén van de Forten van het 534<sup>ste</sup> Squadron van de 381<sup>ste</sup> had moeilijkheden met een van de motoren, die er op zeker moment de brui aan gaf.

Het was de B-17G 42-37986, bestuurd door 2nd Lt. R. Rogers.

Het was niet hun 'eigen' vliegtuig, 'Our Mom' - dat stond, beschadigd tijdens de voorgaande missie, ter reparatie in een hangar op de basis Ridgewell. Ze vlogen in een toestel waarvan de bemanning wegens ziekte aan de grond was gehouden, op hun tiende - voor enkele van hen de elfde - missie. Terecht maakten ze zich zorgen over de uitgevallen motor en met name over de nu werkloze propeller, die ze niet in de vaanstand hadden kunnen zetten en die was gaan 'windmille' door de druk van de luchtstroom op de bladen, waardoor een hevige weerstand werd opgewekt. Door de andere drie motoren meer gas te geven, slaagde Lt. Rogers er in het vliegtuig binnen de beschermende vuurkracht van de rest van de formatie te houden.

Het Fort was echter traag en onhandelbaar nu een vierde deel van zijn motorvermogen was weggevallen. Zowel de eerste als de tweede piloot, 2ndLt. J. E. Mills, had de handen vol aan de besturing, teneinde het toestel in de formatie te houden.

Maar zelfs met vol gas zou de kreupele bommenwerper het op de duur niet redden.

Hun enige kans om de andere bommenwerpers bij te kunnen houden was het afwerpen van de zware bomlading. Rogers beval de bommenrichter, 2ndLt. H. E. Taylor, de bommen te lossen; al spoedig bleek echter dat deze maatregel ontoereikend was en dat het Fort alsnog dreigde

achter te raken. Toen deed Lt. Rogers het enige dat hem onder de gegeven omstandigheden restte: hij liet het vliegtuig uit de formatie wegzwenken en stuurde het in de richting van het beschermende wolkendek. De onfortuinlijke bemanning zag toe hoe de overige B-17's doorvlogen en in de verte verdwenen. Weldra hulden de wolken hen in en sloten hen van de rest van de wereld af.

Nog altijd wentelde de propeller van de uitgevallen motor doelloos rond en veroorzaakte een merkbare, hinderlijke weerstand. De draaisnelheid van een dergelijke 'windmillende' motor was uiteraard evenredig met de vliegsnelheid en kon derhalve tot een minimum worden gereduceerd door deze snelheid te verminderen tot 30 à 50 km per uur boven de kritische waarde waarbij een vliegtuig nog juist niet afgleed. Daarom leek het hun raadzaam de snelheid van de drie goede motoren nu niet te zeer meer op te voeren en zo vlogen ze westwaarts, richting Engeland en met name richting Ridgewell, dat hun tehuis was.

### **De flak**

Er was in de gegeven omstandigheden eigenlijk geen reden waarom ze het niet zouden kunnen halen. Een opening in het wolkendek, zo dikwijls voorkomend boven het Waddengebied, gooide echter roet in het eten. Deze opklaring bevond zich juist in het voor geallieerde vliegtuigen zo gevaarlijke gebied ten noorden van Emden. Voor de kanonnières op de grond moet het een buitenkansje zijn geweest de grote bommenwerper daar plotseling helder en duidelijk uit de wattenmassa tevoorschijn te zien komen (de machine moet op dat moment circa 4500 m hoog zijn geweest). De schutters moeten als razend hebben gewerkt, maar waren juist op tijd: een stroom van granaten joeg omhoog en verscheidene ervan raakten het vliegtuig en boorden zich in de twee nog werkende stuurboordmotoren.

De bommenwerper wankelde toen hij werd getroffen, maar worstelde verder - nu nog slechts door één motor voortbewogen. Een B-17 kon onmogelijk op één motor vliegen, althans niet voor lange tijd, maar op de een of andere wijze slaagde Rogers er in het toestel in de lucht te houden. Met het toerental tot het uiterste opgevoerd sleepte de motor het Fort van dat door flak vergeven eiland weg.

Ze moesten het toestel verlaten en gauw ook, dat was wel duidelijk. Het was met dit doel voor ogen dat Rogers de neus van de Boeing naar het zuiden wendde, waar de vage lijn van de Nederlandse kust zich in de grijsheid van lucht en zee aftekende.

Boven het vasteland was het bewolkt. Geen der bemanningsleden was door de flak gewond geraakt, hoewel enkelen van hen slechts op het nippertje ongedeerd waren gebleven. Het vliegjack van de navigator, 2ndLt. R. F. McGrath, was door granaatscherven opengescheurd, terwijl zich in de parachute van Sgt. Phillip L. Poch, de linker zijluikschutter, een gat ter grootte van een vuist bevond, zodat hij het raadzaam vond hem tegen de reserveparachute in te wisselen.



ENLISTED MAN'S IDENTIFICATION CARD	
European Theater of Operations, U.S. Army	
This is to identify	
PHILLIP L. POCH	
whose description and signature appear hereon, as a member of the United States Armed Forces, serving in the European Theater of Operations.	
Grade	Sgt. Asn. 39262059 Race White
Home address	708 Capital, Cheyenne, Wyoming
Birthplace	Pine Bluff, Wyoming
Birthdate	25 AUG 1921
Weight	159 (lb.) (kg)
Color hair	Brown
Color eyes	Gray
Complexion	Medium
Scars or distinguishing marks	
Signature of soldier	

*Via fam. M. van Dijk.*

Toen het bevel kwam het vliegtuig te verlaten, kwam prompt iedereen in actie. Het eerst dienden ze zich ervan te vergewissen dat alle leden van de bemanning het bevel hadden gehoord. De buikkoepelschutter, S/Sgt. E. R. Casey, werd als eerste uit zijn koepel geholpen; vervolgens werd gecontroleerd of de staartschutter, Sgt. W. Taylor, het vliegtuig kon verlaten. Intussen had de andere zijluikschutter, Sgt. C. L. Jernigan, zich ervan overtuigd dat het ontsnappingsluik klaar voor gebruik was.

Ze passeerden de Groninger kust vermoedelijk ter hoogte van Noordpolderzijl, de kleine vissershaven aan de Waddenzee ten noorden van Usquert, en vlogen in de richting van Warffum. Ooggetuigen op de grond, die de bommenwerper op geringe (4 à 500 mtr.) hoogte zagen aankomen, vertelden later dat het vliegtuig erg langzaam vloog en dat ze aan het onregelmatig geknal konden horen 'dat de motoren niet in orde waren'.

*Op een gegeven moment ging boven Baflo de neus van het toestel wat naar beneden en kreeg het wat meer snelheid, maakte het een flauwe bocht (over boerderij Dingen) en scheerde op geringe hoogte langs de boerderij van mw. J. J. Dojes (later in 1944 van dhr. B. J. J. Wagenaar, thans R. H. Keijer) en in 2007 F. Gerbens, om in een wolk van stof neer te storten op een perceel bouwland aan de oostkant van Saaxumhuizen.*

*Achteraf gezien is het duidelijk dat het vliegtuig op dat moment nog bestuurd werd. Zonder besturing zou het toestel onder de minimale, voor het vliegen noodzakelijke snelheid, zijn gekomen en vrijwel loodrecht neergestort zijn op Baflo. Zonder twijfel is het aan deze laatste inzittende te danken dat Baflo aan een ramp ontkomen is. Deze piloot 2ndLt. R. Rogers is in de buurt van boerderij "De Meeren" (Maarhuizen) geland.*

Bij de ongebruikelijke landing brak zware toestel in stukken uiteen. Het staartstuk werd juist achter het Amerikaanse nationaliteitsteken van de romp gerukt; ook de rugkoepel brak uit de romp en lag terzijde. De zware motoren, die van de vleugel waren losgescheurd, drongen met een deel van de propellers een eind in de grond. Het wrak, dat met de neus naar het oosten lag gericht, vloog niet in brand.

De gehele bemanning had het vliegtuig tijdig kunnen verlaten en bereikte veilig Moeder Aarde. De ooggetuige verklaringen over de plaats van neerkomen lopen iets uiteen. Enkele zegslieden verklaren dat de meeste inzittenden ter hoogte van Usquert/Warffum uit het vliegtuig sprongen.

Eén bemanningslid die bij Eenrum landde, zou zijn gearresteerd door politieman Vos.\* Een ander bemanningslid daalde bij Warffum en bleef met zijn parachute aan een boom bij een boerderij hangen. Toen hij zijn parachuteharnas los maakte plofte hij in de gracht. Hij werd eruit geholpen door Klaas Folgerts uit Den Anel, die hem samen met zijn zwager, B. Postema naar diens huis aan de R. van Bolhuisstraat in Warffum bracht.

Hier kreeg de vlieger droog ondergoed en sokken en werd hem een beker koffie voorgezet. De man was echter dusdanig van streek - volgens zeggen was hij bang door de Duitsers te zullen worden doodgeschoten - dat hij de beker uit zijn handen liet vallen.

Omdat het levensgevaarlijk (*streng verboden*) was een geallieerde vlieger in huis te hebben, belde Postema de burgemeester.

Niet lang daarna kwamen enkele Duitsers, vergezeld van een hond en onder veel kabaal hem halen. Na ongeveer drie kwartier bij de Postema's te zijn geweest, werd de vlieger naar Usquert gebracht; hij droeg zijn parachute, waarin zijn overige spullen waren gewikkeld, op zijn schouder. De volgende dag ondervond Postema nog moeilijkheden met de Duitsers, die terugkwamen omdat ze een zakje misten (wellicht de 'escape kit'). Ze betichtten Postma ervan met de vijand te heulen - mannen die de Duitse steden platgooiden gaf je geen schoon ondergoed en koffie! Het liep echter allemaal met een sisser af.

\*Het is erg moeilijk alle waarneming voor 100% zeker te identificeren. Daarvoor is het te lang geleden.

Twee of drie bemanningsleden daalden bij Rasquert. Een van hen kwam terecht bij de boerderij bewoond door de heer Holtkamp aan de Kievesterweg 3. Deze man was, zoals verteld wordt, heel handig; hij maakte zijn parachute al in de lucht los, zodat hij, eenmaal op de grond, snel van het scherm was bevrijd en hij verborg zich achter een hoop ingekuuld bietenloof.

De Duitsers, die naar de vliegers zochten, ontdekten hem niet. Zodra ze waren verdwenen liep Holtkamp erheen. Hoewel hij wat Engels machtig was, kon hij de man niet verstaan. De Amerikaan liep daarop naar de boerderij van de heer Van Dijk. (*Klunderbörg*) Het is mogelijk dat het hier de tweede piloot, 2ndLt. Edgar J. Mills, betrof.

### Nat pak.

Blijkbaar verlieten de bommenrichter, de 2ndLt. H. E. Taylor, en Sgt. Phillip L. Poch, het vliegtuig onmiddellijk na elkaar, omdat ze hun parachutes ongeveer gelijktijdig en op dezelfde hoogte openden. Poch landde in een sloot, zijn parachute vatte wind en de vlieger werd 'als een zeilboot' door de sloot getrokken en smakte tenslotte 'als een zak aardappelen' tegen de slootkant. Toen zakte de parachute in elkaar en kon de parachutist door de inmiddels toegesnelde heer M. van Dijk van zijn valschermscherm worden bevrijd.

In de boerderij van Van Dijk kwam de drijfnat geworden vlieger weer wat op verhaal en werd hij van droge kleren voorzien. Ook de tweede piloot werd hier gastvrij opgenomen. Hoewel de heer Van Dijk de vliegers wel wilde helpen, wist hij dat hij het risico niet kon nemen, omdat te veel mensen van de aanwezigheid van de geallieerde vliegers op de hoogte waren. Later - het was al avond - werden de vliegers door de gemeentepolitie bij Van Dijk vandaan gehaald.

Aangezien de Duitsers blijkbaar een parachute misten en de heer Van Dijk ervan verdachten deze verdonkeremaand te hebben (niet ten onrechte overigens, want hij had het valschermscherm inderdaad verstopt), kwamen de Duitsers bij hem huiszoeking doen. De parachute werd niet gevonden; wel een aantal dozen met allerlei uitrustingsstukken van het vliegtuig en de vliegers. De Duitsers waren razend en namen de heer Van Dijk mee.

Ondanks het feit dat hij zich in het beruchte Scholtenshuis in de stad Groningen voor zijn daad moest verantwoorden, werd ook hij niet gestraft en mocht hij na het verhoor ongedeerd huiswaarts keren.

*Een ander bemanningslid landde ongeveer 150 meter ten oosten van de begraafplaats aan de Tinallingerweg en werd door een omstander, achter op de fiets, naar het Gemeentehuis vervoerd. Dit staat ook beschreven in het oranje boekje 'Mijn herinneringen aan de oorlogsjaren 1940-1945', dat door de Historische Kring Baflo is uitgegeven.*

De rest van de formatie was, zoals gezegd, inmiddels teruggekeerd en had Oldenburg, een gelegenheidsdoel, gebombardeerd met behulp van een 'Pathfinder'-vliegtuig. Hoewel de flak in het doelgebied matig tot zwaar was, leed de 381<sup>ste</sup> Bomb Group deze dag geen verdere verliezen.



De eerste Amerikaanse aanval op 'Big B' was een mislukking en had niet minder dan negentien bommenwerpers en zes jagers gekost. Nochtans waren de Amerikanen geenszins ontmoedigd geraakt en probeerden het reeds de volgende dag opnieuw. Ook ditmaal gooiden de West Europese weersomstandigheden roet in het eten; de missie werd opgegeven en opnieuw moesten de formaties ter hoogte van Sleeswijk-Holstein vanwege het slechter wordende weer terugkeren, met uitzondering van de 13<sup>de</sup> Combat Wing, die later beweerde het bevel om terug te keren niet te hebben gehoord. Wij geloven eerder dat ze, eenmaal zo ver gekomen, verkozen door te vliegen, hetgeen niemand hun echt kwalijk genomen zal hebben. Zodoende waren negenentwintig B-17's van de 95<sup>ste</sup> en 100<sup>ste</sup> Bomb Group de eerste Amerikaanse bommenwerpers die boven Berlijn verschenen. Hoewel ze samen vijf toestellen op het Europese vasteland achterlieten, waren zij de eerste Amerikaanse bommenwerpers, die boven Berlijn hun bommen wierpen.

1  
2

## 8011 Rampen en oorlogen

Het "Missing report" van de bommenwerper, gefotografeerd vanaf een microfiche en zo goed als mogelijk gereconstrueerd.

Er was tevens een lijst van contactpersonen van de bemanning, die bericht moesten worden bij vermissing, voorzien van adres en familie relatie.

Confidential

Classification changed  
to . E STRITED (restricted)  
by E. A. MADONAS , Lt. Col., AC  
by F. M. MU...ON, Capt., AC  
Date MAR. 15 1946  
(is een stempel)

Confidential

WAR DEPARTEMENT  
HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES  
WASHINGTON

## MISSING AIR CREW REPORT

IMPORTANT: This report will be compiled in triplicate by each Army Air Forces organization within 48 hours of the time an Aircraft is officially reported missing.

1. ORGANIZATION; Location Ridgewell, England; Command or Air Force VIII Bomb Comm; Group 381ste Bomb Op Squadron 534th Bomb Sq. (N).
2. SPECIFY: point of Departure Ridgewell, England; Course To Dest.  
Intended Destination Berlin, Ger.; Type of mission Operational
3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED: Unfavorable visibility \* 10 yards
4. GIVE (a) Date 3 March 1944; Time unknown and Location unknown  
of last known whereabouts of missing aircraft.  
(b) Specify whether ( ) Last sighted; ( ) Last contacted by  
Radio; ( ) Forced Down; ( ) Seen to crash; or (x) Information unavailable
5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check only one ( ) enemy aircraft; ( ) Enemy Anti-Aircraft; ( )  
Other circumstances as follows Mid air collision (believed to be)
6. AIRCRAFT: Type, Model and Series B-170; -F. Serial No. 42-37986
7. ENGINES: Type, Model and Series R-1820-97; AF Serial No. SW-002.8  
(b) SW-006355 (c) SW-002406 (d) SW-002420
8. INSTALLED WEAPONS (Furnish below Make, Type & Serial Number)  
Browning .50 Cal. Machine Guns: (1) 1151645 (2) 1151512 (3) 866093  
(4) 1151649 (5) 114732 (6) 454937 (7) 1151319 (8) 1151545 (9) 1151069  
(10) 647653 (11) 647427 (12) 1151547 (13) 1151693
9. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty  
Yes or (b) Non Battle Casualty
10. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 10; passengers None  
(starting with pilot, furnish the following part(i)culars; If more than 10 persons were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheet and attach original to this form).

Crew position	Name in Full (last Name First)	Rank	Number. Serial
a. Pilot	Rogers, Robert H.	2 <sup>nd</sup> Lt (1.st Lt)	O-803275 RTD
b. Co-Pilot	Mills, Edgar J.	2 <sup>nd</sup> Lt.	O-753913 RTD
c. Navigator	McGrath, Francis R.	2 <sup>nd</sup> Lt.	O-811702 RTD
d. Bombardier	Taylor, Harold E.	2 <sup>nd</sup> Lt.	O-749657
e. Top Turret	Meyer Russell E.	S/Sgt	37397600 RTD
f. Radio Operator	Moses, John (NHI)	S/Sgt	16160065 RTD
g. Ball Turret	Casey, Elbert R.	S/Sgt	39835902 RTD
h. Right Waist	Jemigan, Cecil L. Jr.	Sgt	19165184 RTD
i. Left Waist	Poch, Phillip L.	S/Sgt	39262039 RTD
j. Tail Gunner	Taylor, Warren G.	Sgt	38288765 RTD

( over )

8011 Rampen en oorlogen

Confidential

Confidential

11. IDENTIFY BELOW THE ... PER....  
KNOWLEDGE OF AIRCRAFT  
...SIS FOR S..ML:

Name in Full (Last \name First)	Serial Back Number	.....	Crash	.....
A.	NONE			
B.	.....			
C.	.....			
D.	.....			

12. ... Personnel  
OF THE FOLLOWING .....

(b) persons were seen  
or (c) Any other ..... (Spec.ty; *Unknown*)

13. ATTACH AERIAL PHOTOGRAPH, MAP, CRAFT  
APPROXIMATE LOCATION AEREAAL

14. ATTACH LY.....OF CRASH AIRCRAFT.....LANDING OR OTHER

15. ATTACH DESCRIPTION OF .NLEXT... OF SEARCH .. ANY, AND GIVE  
AND GIVE NAME, RANK AND SEWRIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE H.RL

NO SEARCH EXECUTED

DATE OF REPORT 6 March 1944

Wayne I. Schomburg  
(Signature of preparing officer) S1  
/T/ WAYNE G. SCHOMBURG O-672453 1<sup>ST</sup> Lt.  
Sqdn 534<sup>th</sup> Bomb. Sq. (N of H)  
Group 381<sup>st</sup> Bomb. Group (N of H).

MAR 31 1944

Dit stond in een stempel . vorm als een klok op twaalf.

RECEIVED

Air AG.

Confidential

De stippen in de woorden staan voor letters die niet ontcijferd konden worden.