

Serie: Der Bomberabsturz im Zweiten Weltkrieg (Teil 1 von 3)

Ein amerikanischer Bomber, abgeschossen von den Schweizern

Im Zweiten Weltkrieg stürzte ein amerikanischer Bomber beinahe auf Fällanden ab. Das Flugzeug war von den Schweizern abgeschossen worden. Ältere Maurmer erinnern sich noch lebhaft an den Vorfall oder wissen, dass das Wrack einige Jahre später aus dem Greifensee geborgen und in Maur ausgestellt wurde. – Aber warum wurde der Bomber der Alliierten angegriffen?

Wir haben die Geschichte dieses Flugzeugs, der «Little Chub» und ihrer zehn Mann Besatzung, recherchiert und präsentieren sie in einer kleinen Serie.

April 1944. Den dramatischen Luftkampf konnten manche Dorfbewohner in Küsnacht, Zuzikon, Zollikerberg, Fällanden oder Maur vom Boden aus beobachten. Sie sahen die Schweizer Jagdflugzeuge am Himmel und hörten, taktaktak, die Schiesssalven. Manche wurden Zeuge davon, wie der massive amerikanische B-17-Bomber – ein Flugzeug mit vier Motoren und Flügelspannweite von mehr als 30 Metern – bald brannte. Und wie er dann im wilden Sturzflug über Binz und Pfaffhausen Richtung Fällanden donnerte.

«Wir warfen uns in die Meliorationsgräben, an denen wir arbeiteten, um nicht von den abgeschleuderten brennenden Flugzeugteilchen getroffen zu werden», erzählte ein Augenzeuge aus Pfaffhausen der NZZ. Über seinem Kopf sei das brennende Flugzeug in einer Höhe von nur wenigen Metern auf die Talmulde zugerast. «Alle Motoren mussten defekt sein, denn ihr dröhnender Lärm war nicht mehr zu hören. Nur das Tosen des Brandes in dem vom rasenden Gleitflug verursachten Winde.»

Sturzflug auf Fällanden

Dramatische Minuten, auch im Innern des Flugzeugs: «Get the hell out, who can get out!», ruft der Pilot Everett Bailey seinen noch lebenden Kameraden zu – wer raus kann, solle springen! Techniker Raymond Newall, Funker William Silag und Rumpfschütze Richard Hollingsworth hechten mit Fallschirmen aus der Maschine. Kugelturmschütze Anthony Melazzi springt ebenfalls – sein Fallschirm öffnet sich jedoch nicht. Er stirbt beim Aufprall.

Unten auf dem Dorfplatz Fällanden gibt es ein Geschrei: «Fort! Fort! In die Häuser!» Die Menschen rennen in alle Richtungen. Ein Fällander Augenzeuge erzählte tags darauf dem «Tages-Anzeiger», wie er aufgeschreckt vom Schreibtisch ans Fenster stürzte: «Im selben Augenblick taucht 100 Meter schräg über mir, mit gewaltigem Brummen, ein brennender Bomber auf.»

Im Flugzeug springt Pilot Bailey aus nur noch wenigen Metern Höhe ab. Hinter dem Restau-



Von Schweizern abgeschossen: Der amerikanische Bomber stürzte direkt auf Fällanden zu.

Bild: Adobe Stock

rant Sternen im Zentrum von Fällanden knallt er auf das Dach eines Hühnerhauses – tot. Das nun führerlose Flugzeug donnert weiter, nur knapp über die Häuser hinweg. Dann stürzt die Maschine mit voller Wucht in den Greifensee – nur 300 Meter vom Ufer entfernt. Der einzige noch Lebende an Bord ist dabei Navigator Charles Wallach. Beim Aufprall der Maschine schleudert es ihn wie einen Korken durch das Fenster des Piloten hinaus. Er klatscht in den See. Betäubt taucht er unter Wasser. Wie er später einem Kriegshistoriker berichtete, habe er nicht mehr gewusst, was oben und was unten war. Es sei ihm aber irgendwie gelungen, die Reissleine seiner Schwimmweste zu ziehen. Das brachte ihn zurück an die Oberfläche des Greifensees – zurück ins Leben.

Schüsse auf die Befreier

Fritz Kolb, Schweizer Jagdpilot, war damals einer der Angreifer, die das amerikanische Flugzeug beschossen hatten: «Man kann mitfühlen, was bei denen im Flugzeug passiert ist, als man das machen musste, was wir gemacht haben ... nicht wahr ...» beschrieb er, recht verklausuliert, den Angriff auf die Alliierten Jahrzehnte später gegenüber dem Schweizer Fernsehen.

«Mussten Sie das Flugzeug abschiessen?», fragte der Reporter konkret nach.

«Ja, der wollte nicht landen und ist etwa dreimal Dübendorf–Rapperswil dem Zürichsee nach

runtergefliegen, man wusste nicht, warum, und Funkverbindung hatten wir keine, und dann kam vom Boden der Befehl, jetzt ist fertig.»

«Hatten Sie keine Bedenken, als der Befehl kam, abzudrücken?»

«Ja, es war schon etwas blöd für uns. Gegen die Amerikaner schießen? Aber es war Neutralitätsschutz, Krieg. Und Befehl ist Befehl. Da hat man halt schießen müssen.»

Junge Männer, die sich freiwillig meldeten

Sie sahen sich als Befreier im Krieg gegen Nazi-Deutschland: Zur Crew dieses Flugzeugs, das sie «Little Chub» nannten, gehörten zehn Amerikaner. Fotos zeigen junge Burschen mit keckem Blick. Die meisten waren gerade mal 21 oder 22 Jahre alt.

Bailey, Burry, Greenebaum, Hollingsworth, Melazzi, Newall, Sendlbeck, Silag, Pratt und Wallach hiessen sie.

Sie stammten aus unterschiedlichen Landesteilen Amerikas, hatten sich erst wenige Monate zuvor bei der US Army Air Force freiwillig zum Kriegsdienst gemeldet. Aus Patriotismus, vielleicht auch wegen finanzieller Anreize. Bei vielen mag auch eine gewisse Abenteuerlust eine Rolle gespielt haben. Und die Faszination für Flugzeuge. Die meisten Soldaten zu jener Zeit hatten noch nie ein Flugzeug von innen gesehen, als sie sich bei der Air Force zum Dienst verpflichteten. Die Ausbildung, die sie dann in



Drei der zehn Besatzungsmitglieder an Bord der «Little Chub»: Bombardier Jesse Greenebaum (links) und Pilot Everett Bailey (Mitte) starben beide an jenem Tag. Charles Wallach (rechts) war einer der wenigen Überlebenden – an Bord der Maschine stürzte er in den Greifensee, eine Schwimmweste rettete ihn vor dem Ertrinken. Bilder: zVg

den USA erhielten, sollte nur kurz dauern: Wer eines der Maschinengewehre an Bord bedienen musste, erhielt gerade mal fünf Wochen Training. Navigator, Funker oder Bombardier waren in vier bis sechs Monaten ausgebildet; Piloten in rund einem Jahr. Das Springen mit Fallschirmen wurde den Fliegern lediglich im Klassenzimmer demonstriert, bevor es dann hiess: Ab in die Luft, auf in den Krieg!

Die Alliierten befanden sich in jenem Frühling 1944 auf einem Höhepunkt im Luftkampf gegen Deutschland. Der Sieg gegen die Nazis war jedoch noch alles andere als gewiss, der «D-Day», die Landung der Alliierten in der Normandie, fand erst einige Wochen später statt.

Einsatzbefehl am 24. April 1944

Die «Little Chub»-Crew war nach der Ausbildung bloss neun Tage in Grafton Underwood, England, stationiert, als sie ihren ersten Einsatzbefehl erhielt. An diesem Morgen vom 24. April schickte die US Army Air Force nebst der «Little Chub» insgesamt 754 Bomber in die Luft, um deutsche Ziele zu bombardieren. 40 Flugzeuge sollten am Abend nicht mehr auf die Basis zurückkehren...

Wie war das wohl für diese jungen Männer, als sie an Bord ihrer Maschine stiegen? Als sie in die Luft abhoben, weit weg vom elterlichen Zuhause und im Ungewissen, was auf sie zukommt? Begleitet von Flugzeugen links und rechts brummte die «fliegende Festung» in strammer Formation Richtung Deutschland mit schweren Bomben an Bord. Der Motorenlärm dröhnte.

Manchem Besatzungsmitglied mag wohl etwas flau im Magen gewesen sein. Kampferfahrung besass unter ihnen einzig der gerade mal 20-jährige Pilot Everett Bailey. Seit November 1943 hatte er schon 20 Einsätze geflogen. Für alle anderen war es der erste Kampfeinsatz.

Am Horizont erschien nun das Ziel ihres Flugs: Süddeutschland, Oberpfaffenhofen. Die Amerika-

ner hatten bereits im März begonnen, die dortigen Werke des deutschen Flugzeugherstellers Dornier zu zerstören. Dieser erneute Vorstoss vom 24. April sollte erfolgreich sein: Der Bombenteppich waltzte drei Hallen platt und beschädigte zwei weitere. Der präzise Angriff brachte laut Angaben des Aviatik-Journalisten Hans Heiri Stapfer gute Teile der Flugzeugfertigung der Nazis zum Erliegen.

Schüsse der Nazis, Flucht in die Schweiz

Aus einem Einsatzprotokoll der Amerikaner lässt sich rekonstruieren, was danach geschah: Kurz nachdem die «Little Chub» ihre Bomben abgeworfen hatte, wurde sie über Stuttgart von deutschen Jägern angegriffen. Die Nazis feuerten. Zwei 20-Millimeter-Geschosse trafen den Bug der «Little Chub».

Das Flugzeug war stark havariert. Durch Löcher in den Flügeltanks drangen Benzindämpfe in den Bombenschacht. Jesse Greenebaum, der als Bombardier ganz vorne in der Spitze des Flugzeugs gesessen hatte, war schwer im Gesicht verwundet. Der linke Seitenschütze Richard Sendbeck hatte ein gebrochenes Bein. Die Verletzten wurden von ihren Kameraden notdürftig versorgt.

Pilot Everett Bailey musste handeln. Mit dem Fallschirm über Feindesland abspringen und in Kriegsgefangenschaft geraten? Das wollte er vermeiden. Um 14.05 Uhr beschloss Bailey, sich mit der «Little Chub» aus der Formation zu lösen und Kurs auf die neutrale Schweiz zu nehmen. Es war nicht das einzige amerikanische Flugzeug, das sich in die Schweiz rettete: An jenem Tag allein landeten neun Bomber auf dem Militärflugplatz Dübendorf. Weitere je in Genf, Altenrhein und Neftenbach. Eine Maschine stürzte in Baltenswil ab. Die «Little Chub» aber sollte hier ein besonderes Schicksal ereilen.

Neutralitätsverletzungen

Auf dem Militärflugplatz Dübendorf war in jenen Tagen stets eine Staffel des Überwachungsge-

schwaders auf Pikett. Eine Doppelpatrouille hielt sich ständig einsatzbereit. Die Schweizer sahen sie nicht gern, solche «Neutralitätsverletzungen», also Einflüge ausländischer Flugzeuge in den Schweizer Luftraum. Fremde Flugzeuge wurden abgefangen und zur Landung gezwungen.

Unmittelbar neben dem übermächtigen, kriegsführenden Deutschland war die Schweiz ja nur ein kleiner Fleck auf der Landkarte. Sie befeiligte sich, vom Krieg verschont zu bleiben und auf alle Seiten hin Distanz zu wahren. Ein bisschen freundlich zu Deutschland, nie allzu nett gegenüber den Alliierten. Eine Position, die einiges Lavieren notwendig machte und manche Kompromisse erforderte. «Meinen Freund behandle ich wie meinen Feind, damit mein wirklicher Feind, den ich wie einen Freund behandle, nicht hinter meine wahren Gefühle kommt.» So beschreibt der Autor Peter Kamber treffend die paradoxe Haltung der Schweiz gegenüber den Alliierten in seinem Buch «Schüsse auf die Befreier».

Die Schweiz blieb zwar neutral, aber dennoch nicht ganz von Kriegshandlungen verschont: Am 1. April 1944 wurde beispielsweise die Stadt Schaffhausen von den Amerikanern bombardiert. 40 Menschen kamen ums Leben; 270 wurden verletzt. «Ein unglückliches Versehen, ein Navigationsfehler!», beteuerten die Amerikaner später. Sie hätten eigentlich deutsche Ziele treffen wollen. Manche Schweizer wollten damals in der Aktion aber auch eine Art Warnschuss erkennen: Hatte sich die Schweiz gegenüber Deutschland vielleicht doch zu kooperativ und willfährig gezeigt?

Nun also, nur wenige Tage nach diesem folgenschweren Unglück in Schaffhausen, sollten am 24. April von Deutschland her diverse amerikanische Flugzeuge in den Schweizer Luftraum eindringen. Dank Funküberwachung waren die Anflüge der Bomber bereits am Vormittag absehbar. Um 12.20 Uhr löste das Militär in der ganzen Schweiz, mit Ausnahme des Tessins, Fliegeralarm aus.

Text: Annette Schär

Lesen Sie in der nächsten Ausgabe: Teil 2 von 3.

Kampferfahrung besass unter ihnen einzig der gerade mal 20-jährige Pilot Everett Bailey.

Serie: Der Bomberabsturz im Zweiten Weltkrieg (Teil 2 von 3)

Der Tag, an dem die Amerikaner vom Himmel fielen

Im Zweiten Weltkrieg stürzte ein amerikanischer Bomber beinahe auf Fällanden ab. Das Flugzeug war von den Schweizern abgeschossen worden. Ältere Maurmer erinnern sich noch lebhaft an den Vorfall oder wissen, dass das Wrack einige Jahre später aus dem Greifensee geborgen und in Maur ausgestellt wurde. – Aber warum wurde der Bomber der Alliierten angegriffen? Wir haben die Geschichte dieses Flugzeugs, der «Little Chub» und ihrer zehn Mann Besatzung, recherchiert und präsentieren sie in einer kleinen Serie – Teil 2.

Am 24. April 1944, kurz nach 14 Uhr, flog also die von den Nazis beschossene und bereits havarierte «Little Chub» in den Schweizer Luftraum ein. Der Schweizer Pilot Franz Gähwiler sichtete sie als Erster zwischen Uster und Greifensee. Zusammen mit anderen Morane-Abfängjägern näherte sich Gähwiler der «Little Chub» in der Luft.

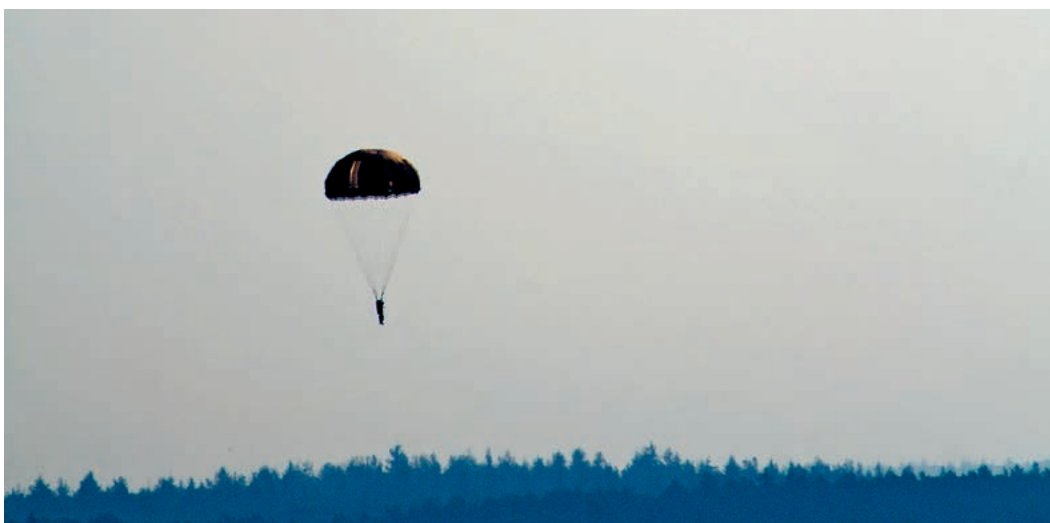
Das Prozedere sah vor, das Flugzeug wie die anderen, zuvor eingetroffenen Bomber zu warnen und nach Dübendorf zu begleiten. Die Amerikaner und die Schweizer Flugzeuge verfügten aber über verschiedene Funksysteme. Man konnte nicht miteinander kommunizieren und musste sich über Flügelwackeln und via Abschuss von grünen Signalaraketen verständigen.

Auf die erste Warnung der Schweizer reagierten die Besatzungsmitglieder der «Little Chub» – und schossen ihrerseits eine Signalarakete ab. Als Zeichen ihrer Landebereitschaft fuhren sie auch das Fahrgestell aus. Allerdings war das linke beschädigt, nur noch das rechte liess sich ausfahren. Wie wollten sie so, einbeinig, überhaupt landen?

Schweizer zeigen Härte

Wie einer der überlebenden Amerikaner später erklärte, wollten sie darum eine Bauchlandung probieren. Dafür hätten sie jedoch zuerst den Kugelturm ausklinken müssen – eine mit Maschinengewehren versehene Kugelauswölbung, die sich bei den B-17-Bombern am Bauch des Flugzeugs befand. Aber irgendwo klemmte es! Hektische Minuten also: Die Verletzten an Bord blutüberströmt, überall beissender Rauch, das Flugzeug liess sich nicht mehr richtig navigieren und währenddessen musste die Crew möglichst schnell diesen Kugelturm loswerden... Ohne zur Landung anzusetzen, zog die «Little Chub» – eng begleitet von den Schweizer Abfängjägern – mit defektem Seitenruder eine Rechtsschleife um Dübendorf. Dann eine weitere. Zähe zehn Minuten lang zog die B-17 Kreise zwischen Zürich- und Greifensee.

Die Schweizer Piloten verstanden das seltsame Verhalten der Amerikaner nicht. Mehrfach gaben sie Warnungen ab. Eine Rückfrage bei der



Mit Fallschirmen landeten drei Amerikaner unterhalb von Binz beim Schüracher.

Bild: Adobe Stock

Einsatzzentrale. Dann erhielten die Piloten den folgenschweren Befehl: Flugzeug abschiessen.

Hoch in der Luft greifen nun drei Morane-Jäger an: Feuerstösse auf die Flügel, auf die Motoren. Die «Little Chub» steht sofort in Flammen. Die Motoren setzen aus. Das Flugzeug zieht eine lange Rauchfahne hinter sich. Auch die Crew trifft es: «The sons of bitches got me!» (Die Hurensöhne haben mich erwischt!) ruft der bereits verletzte Richard Sendlback noch erschrocken aus, kurz bevor er stirbt. Der Mann mit den schlimmen Gesichtsverletzungen, Jesse Greenebaum, findet durch den Angriff der Schweizer ebenfalls den Tod. Mit ihm Co-Pilot James Burry und Heckschütze Sidney Pratt.

Die B-17 stürzt ab Richtung Fällanden, einige können sich noch mit den Fallschirm retten, dann kracht die Maschine ganz knapp in den Greifensee.

Alles nur ein Missverständnis?

In den Medien, die am Tag darauf über den Abschuss berichteten, fanden sich recht variantenreiche Erzählungen, als suchten sie eine Begründung: In vielen Berichten war die Rede von einem «Fluchtversuch» des Bombers. Die «Basler Nachrichten» mutmassten, das Flugzeug habe der Zwangslandung wohl ausweichen wollen, die Besatzung habe vielleicht geglaubt sich noch über Deutschland zu befinden. Dort wie auch in der Zeitung «Die Tat» stand gar, die Amerikaner seien es gewesen, die mit dem Schiessen begonnen hätten. An anderer Stelle wurde behauptet, das Flugzeug sei beim Abschuss «unbemannt» gewesen.

Glaubten die Schweizer wirklich an einen Fluchtversuch? Hatten die Verantwortlichen in der Einsatzzentrale nicht erkannt, dass der Bomber bereits defekt und sehr wohl bemannt war?

Ganz genau weiss man das bis heute nicht. Vollständig untersucht wurde der Vorfall nie. Offenbar beschäftigte er die Beteiligten aber auch noch Jahrzehnte später.

So berichteten manche, wenn sie nach der Zeit im Aktivdienst befragt wurden, unter anderem von diesem Tag. Pilot Franz Gähwiler etwa. Mittlerweile betagt, erzählte er 2014 in einem Jubiläumsvideo zum 100-jährigen Bestehen der Schweizer Luftwaffe aus seinen Erinnerungen an die «Little Chub»: Die Einsatzzentrale habe geglaubt, das Flugzeug sei unbemannt. Ihm sei ja schon bewusst gewesen, dass dem nicht so sei. Er habe noch interveniert. Aber zu spät – da sei halt schon der Befehl zum Abschuss gekommen.

Einer, der damals in der Einsatzzentrale sass, war der Effretiker Hansheiri Heller. 2010 gab er dem Zürcher Oberländer zu Protokoll, man habe sofort gesehen, dass der Bomber in Schwierigkeiten war. «Aber weil er nicht abhockte», gab man den Befehl, ihn abzuschliessen.» Diesen Entscheid der Oberen bezeichnete Heller als «grosse Kalberei». Gross intern diskutiert oder hinterfragt worden sei das damals aber auch nicht.

Fest steht: Die Schweizer konnten sich offenbar keinen Reim auf das Verhalten der Amerikaner machen und entschlossen sich, konsequent Härte zu zeigen: Wer den Befehlen nicht Folge leistet, wird abgeschossen. Dies ist umso bemerkenswerter, als dass das massive Flugzeug danach um ein Haar in Fällanden auf besiedeltes Gebiet gestürzt wäre.

Fallschirmlandungen bei Binz

Drei Besatzungsmitgliedern war es dann ja glücklicherweise gelungen, noch in letzter Minute mit Fallschirmen abzuspringen. Nach einem kühnen allerersten Kampfeinsatz landeten sie recht unverhofft in der Schweiz, wie vom Himmel gefallen. Eine eigene Rekonstruktion der Ereignisse legt

nahe, dass Techniker Newall und Rumpfschütze Hollingsworth wohl beim Schüracher in Pfaffhausen aufsetzten, gleich unterhalb von Binz. Arbeiter und die Bauern der Umgebung rannten von allen Seiten den beiden zu Hilfe, wie ein Augenzeuge aus Pfaffhausen der NZZ erzählte: «Der erste Flieger blieb einige Zeit am Boden liegen, aber er schien nicht verwundet, sondern nur in die Schnüre seines Fallschirms verstrickt zu sein. Der zweite machte sich sofort von seinem Fallschirm los und begann aus Leibeskräften bergwärts zu laufen.»

Ein anderer damals Anwesender erzählte dem «Tages-Anzeiger», wie er hinrannte, um erste Hilfe zu leisten: «Beide lebten. Ich war froh und half ihnen, sich aus den Stricken zu befreien. Mit den ganzen armseligen Schulkenntnissen rief ich ihnen zu, dass sie sich in der neutralen Schweiz befinden, doch bemerkte ich keine Reaktion. Erst zirka drei Minuten später wiederholte der eine Flieger «Swiss, Swiss» und legte sich dann vor Erschöpfung auf den Rücken. Jetzt bemerkte ich erst, dass beiden der grösste Teil der Kopfhare versengt war und von den Händen die Hautfetzen herabhingen. Wasser war keines da, ich half ihnen, die Weste öffnen und die Schuhe ausziehen, was sie mit einem dankbaren Lächeln quittierten.»

Funker Silag landete auf einer Tanne etwas weiter unten im Fälländer Tobel. Wie der im Schüracher aufgewachsene Karl Knecht viele Jahre später in seinen Memoiren schrieb, soll der Amerikaner oben auf dem Baum mit gezogener Revolver den Fälländern entgegengerufen haben «Germany or Switzerland?». Nach dem feindlichen Akt der Schweizer war er wohl unsicher, ob er sich wirklich in der neutralen Schweiz befand. Mit Hilfe einer hohen Leiter sei er dann vom Baum geholt worden.

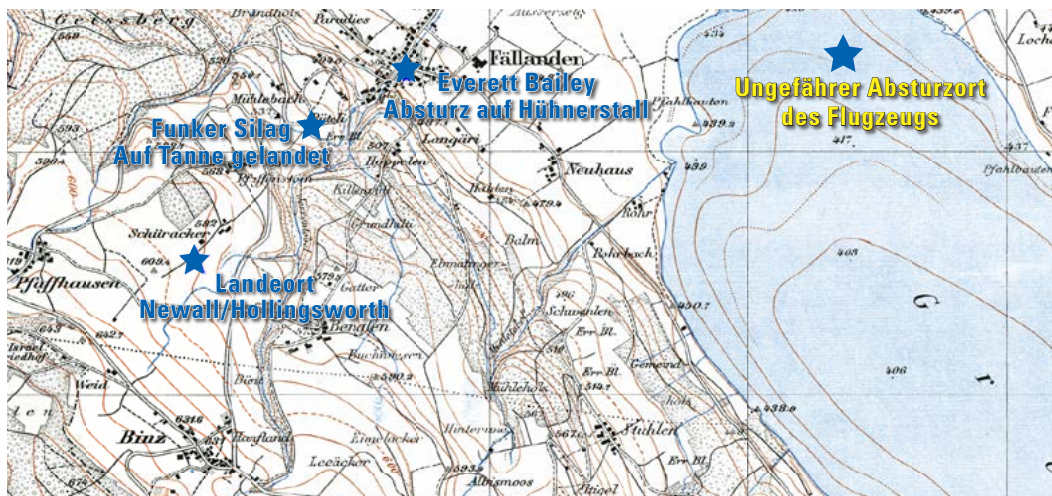
In Schweizer Gefangenschaft

Wie es den vier Überlebenden in Schweizer Gefangenschaft erging, darüber lässt sich heute nur noch wenig in Erfahrung bringen.

Eine Internierung in der Schweiz war in der Regel eine Art offene Gefangenschaft. Amerikaner gelangten oft nach Adelboden oder Davos und wurden dort in leerstehenden Hotels untergebracht. Vielen war langweilig ohne Beschäftigung tagein, tagaus, der Ausgang war beschränkt, Kontakte mit Schweizer Frauen waren nicht gern gesehen.

Von der «Little Chub»-Crew ist in den Akten des Bundesarchivs nur noch wenig zu finden. Etwa dass es gegen Hollingsworth eine Disziplinarstraf-Verfügung wegen Alkoholmissbrauch und Erregung öffentlichen Ärgernisses gab. Im Oktober wurde er zusammen mit anderen Internierten wegen eines «etwas schwierigen Charakters» von Adelboden nach Les Diablerets verlegt. Von Newall ist einzig vermerkt, dass er am 27. September aus dem Lager Wengen flüchtete. Und aufgrund der Akteneinträge lässt sich vermuten, dass auch Silag Anfang Oktober 1944 flüchtete.

Am meisten dokumentiert ist über den Verbleib von Charles Wallach. Er war derjenige, der mit dem Flugzeug in den See krachte und



Die wahrscheinlichen Landeorte, eingezeichnet auf einer Karte von 1944.

Bild: Screenshot geo.admin.ch/as

Die Fälländer führten dann die jungen Flieger in ein Bauernhaus, wo sie verköstigt wurden. Drei Viertelstunden später traf die Heerespolizei ein und holte die Amerikaner ab.

Der Greifensee brennt

Auf dem Greifensee derweil ragte nur noch ein Flügel des Flugzeugs aus dem Wasser. Auf der Wasseroberfläche brannte es, das ausgelaufene Öl bildete zwei riesige Feuerfontänen, die eine ungeheure Hitze entwickelten. Die dichten Rauchwolken waren von weither zu sehen. An diesen Anblick erinnern sich auch heute noch manche Maurmer, so etwa Ursi Trüb von der Stuhlen. Als Mädchen sei sie damals auf dem Heimweg von der Schule gewesen, als sie das riesige Feuer entdeckt habe.

Auch das Riedgras stand in Flammen. Zwei Motorboote näherten sich auf dem See dem Über-

danach aus dem Greifensee gerettet wurde. Mit 16 Wunden und einem Bruch wurde er ins Zürcher Universitätsspital gebracht. Dort operierten die Schweizer Ärzte die Schweizer Geschosse wieder aus ihm heraus... Wallach blieb wochenlang in Behandlung, bekam im Spital auch hohen Besuch vom amerikanischen Generalkonsul Sam Woods. Wie man heute weiss, war Woods bei Geheimoperationen daran beteiligt, internierten Amerikanern zur Flucht zu verhelfen. Im August probierte Wallach zum ersten Mal die Flucht, wurde jedoch gefasst. Der zweite Versuch Ende Oktober jedoch gelang.

Am 22. November 1944 kehrte Wallach, jüdischen Glaubens, nach Hause zurück – just am Hochzeitstag seiner Eltern. Einem Historiker erzählte er später, sei er unangekündigt in aller Herrgottsfrühe zu Hause angekommen, um fünf Uhr morgens. Seine Eltern hatten sieben Monate lang nichts Gesichtertes vom Verbleib ihres Sohnes gewusst. Für sie musste es eine unglaublich schöne Überraschung gewesen sein, ihren Sohn in die Arme schliessen zu dürfen. Wallach sagte, er habe Jahre gebraucht, um nicht mehr von seinen blutenden Kollegen und vom Absturz zu träumen. So ganz sei er nie darüber hinweggekommen.

Ein Dokumentarfilm (1993) zu amerikanischen Internierten findet sich unter www.srf.ch wenn man «Helden vom Himmel» in die Suchmaske eingibt.

lebenden Wallach, der aus dem Wasser aufgetaucht war. Zufällig waren nämlich der Gefreite Rebsamen und Wachmann Siegrist gerade vor Ort. Zu jener Zeit befanden sich Übungsziele für die Dübendorfer Jagdpiloten im Greifensee, für deren Unterhalt Rebsamen zuständig war. Die beiden Schweizer hatten Probleme, den Schwerverletzten aufs Boot zu hieven. «Sie zerrten an meinem verwundeten Arm, vor Schmerz wäre ich beinahe ohnmächtig geworden», erzählte Wallach später. Er wurde umgehend ins Universitätsspital gebracht. Die drei anderen Überlebenden – Newall, Silag und Hollingsworth – nach Dübendorf, um interniert zu werden. Die Internierung – das war die Schweizer Version der Kriegsgefangenschaft (siehe Box).

Eine Leiche bleibt unauffindbar

Sechs Amerikaner waren also gestorben, nur vier hatten überlebt. Die Körper der beiden beim Fallschirmabsprung tödlich verletzten Besatzungsmitglieder Bailey und Melazzi konnten noch am selben Tag geborgen werden. Am 27. April überführten die Schweizer ihre Leichen per «Eilgut» zum Friedhof nach Münsingen. Ein Soldat wurde abkommandiert zur Begleitung und ordnungsgemässen Übergabe der Fracht. In den Folgetagen fischte die Schweizer Armee diverse Einzelteile aus dem See: Kraftstoffbehälter, Sauerstoffflaschen, 1 Paar Hosen, 2 Combis, 3 Handschuhe, 2 Socken und allerlei Flugzeugfragmente. «Das Flugzeug wurde durch den Aufprall vollständig zertrümmert und konnte bis heute nicht geborgen werden» ist in einem Bericht vermerkt. Die Maschine überliess man in 12 bis 15 Metern Tiefe im Schlamm des Greifensees ihrem Schicksal.

Drei weitere Leichen wurden erst Tage später, eine nach der andern, aus dem Wasser geborgen. Am 5. Mai brach die Schweizer Armee die Suchaktion ab.

Eine Leiche jedoch, die des Co-Piloten James Barry, blieb vermisst, war unauffindbar. Sie sollte erst neun Jahre später entdeckt werden...

Lesen Sie in der nächsten Ausgabe den letzten Teil 3 der Serie. Teil 1 ist nachlesbar auf www.maur.ch; bei «Maurmer Post» unter «Archiv».

Serie: Der Bomberabsturz im Zweiten Weltkrieg (Teil 3/3)

Die Leiche auf dem Pilotensitz



Taucher Naumann (Bild links) hatte eine für damalige Verhältnisse topmoderne Ausrüstung. Das Wrack wurde nach Maur gebracht zum Trachsler-Hof (rechts). Bilder: zVg

Im Zweiten Weltkrieg stürzte ein amerikanischer Bomber beinahe auf Fällanden ab. Das Flugzeug war von den Schweizern abgeschossen worden. Ältere Maurmer erinnern sich noch lebhaft an den Vorfall oder wissen, dass das Wrack einige Jahre später aus dem Greifensee geborgen und in Maur ausgestellt wurde. – Aber warum wurde der Bomber der Alliierten angegriffen? Wir haben die Geschichte dieses Flugzeugs, der «Little Chub» und ihrer zehn Mann Besatzung, recherchiert und präsentieren sie in einer kleinen Serie – Teil 3.

Der Abschuss der «Little Chub» führte in den nachfolgenden Wochen zu diplomatischen Verstimmungen zwischen der Schweiz und den USA. Im Juni 1944 protestierte die Amerikanische Gesandtschaft nämlich energisch beim Bund: Die Attacke sei ungerechtfertigt gewesen, man verlange Aufklärung!

Die Schweiz untersuchte den Fall intern. Das Militärdepartement informierte danach im August 1944 den Bundesrat über seinen Befund: Die Besatzungen hätten «absolut befehlsgemäss und korrekt» gehandelt. Gemäss Weisung werde nach zweimalig erfolgloser Warnung der Abschuss des Flugzeugs befohlen. Es sei also nicht so – wie von den Amerikanern angenommen –, dass ein feindseliges Verhalten des fremden Flugzeugs Voraussetzung für einen Abschuss sei.

Der Protest der amerikanischen Gesandtschaft biete überhaupt «Anlass zu peinlichem Erstaunen und Befremden». Dies vor allem, wenn man in Betracht ziehe, dass sich ausgerechnet die USA zu diesem Schritt veranlasst sähen. Deren Luftwaffe habe die Schweizer Neutralität «bereits ungezählte Male in schwerwiegender Weise ver-

letzt» und der Protest sei knapp zwei Monate nach dem Tag erfolgt, da «die Schweizerstadt Schaffhausen durch amerikanische Staffeln in leichtfertiger und verantwortungsloser Weise bombardiert wurde». Der Protest solle darum in bestimmtester Form zurückgewiesen werden.

Unverständnis für den Abschuss

Aber auch militärintern führte der Vorfall zu Dissonanzen. In einem Schreiben an seine Oberen beschwerte sich etwa Genie-Hauptmann Max Zschokke: «Ich muss gestehen, dass ich mich als Schweizer Offizier eines solchen «Sieges» schäme.» Man habe doch deutlich feststellen können, dass das Flugzeug zu landen versuchte. Die Schweiz als Träger des Roten Kreuzes habe Verwundete doch nicht niederzuschliessen, sondern in Pflege zu nehmen. «Ich bin persönlich der Ansicht, dass die betreffenden Offiziere nicht nur bestraft, sondern standesrechtlich erschossen werden sollten.» Zschokke regte an, zu untersuchen, ob nicht «verkleidete Nazi» am Werk seien.

Zschokke wurde später wegen übler Nachrede bestraft. Weiter wollte die Schweiz den Vorfall nicht untersuchen, auch wenn es in der Bevölkerung recht wenig Verständnis für den Abschuss des alliierten Flugzeugs gab. So manche interpretierten das Verhalten der Schweizer Luftwaffe als eine Art Racheakt für die Bombardierung Schaffhausens. Nicht wenige Schweizer sahen die amerikanischen Piloten als wahre Helden an. Sie deuteten die Ereignisse dahingehend, dass Pilot Bailey – der ja erst in letzter Minute aus dem Flugzeug gesprungen und auf ein Hühnerhaus gekracht war – sein Leben heldenhaft geopfert habe, um einen unkontrollierten Absturz auf Fällanden zu verhindern...

Bergung des Wracks aus dem Greifensee

Ein Szenenwechsel: Es ist 1953, also einige Jahre später. Der Krieg mit all seinen Schrecken war zum Glück vorbei, das Flugzeug längst im See versunken und beinahe in Vergessenheit geraten... Wäre da nicht Martin Schaffner gewesen, ein Aargauer Tankstellenbetreiber und Altwarenhändler. Schaffner war ein Original, ein sehr beliebter Mann, der stets lässig eine Zigarre im Mundwinkel hängen liess. Ihm sagte man nach, er sei ein gewiefter «Geschäftlmacher». Schon während des Kriegs habe er die volkswirtschaftliche Notwendigkeit zum Sammeln und Verwerten von Altstoffen erkannt. Nach dem Krieg machte Schaffner es sich zur Aufgabe, Kriegswracks aus Schweizer Gewässern zu fischen. Bereits 1952 war es ihm gelungen einen Bomber aus dem Zugersee zu holen und gegen Eintrittsgeld auszustellen. Und genau das hatte er nun auch mit den Resten der «Little Chub» vor.

So kam er 1953 mit seiner Equipe an den Greifensee. In Maur bei der Schiffflände pachtete er auf dem Hof von Adolf Trachsler einen Teil der Scheune, die ihm als Werkschopf diente. In einem roten Wohnwagen richtete sich «Bomber Schaffner», wie er bald von den Medien genannt wurde, ausserdem eine provisorische Bleibe ein.

Für die Bergung stand dem Team allerlei technisches Hilfsmittel zur Verfügung: An der Absturzstelle auf dem See war ein grosses Floss mit Seilwinden verankert, das eine Last von 60 Tonnen aufnehmen konnte. Ein zweites Floss trug den Kompressor für den Taucher Siegfried Naumann, der viel Erfahrung besass und eine für damalige Verhältnisse modernste Ausrüstung trug.



Maurmer Schaulustige bei der Besichtigung des Wracks 1953 (Bild links), das Martin Schaffner (rechts) aus dem Greifensee gehoben hatte.

Bilder: zVg

Mitte Juni 1953 begann Naumann mit ersten Tauchgängen. Der Seegrund in 18 Metern Tiefe war jedoch schlammig, die Sicht im Trüben schlecht. Im August entdeckte Naumann die ersten verstreuten Trümmer der Maschine: da einen Flügel, dort einen Motor. Beide wurden gehoben. Wie die NZZ damals berichtete, weigerte sich die Schifffahrtsgenossenschaft Greifensee offenbar anfänglich, die Trümmer vier Kilometer nach Maur zu schleppen. Die Schiffsleute fürchteten sich vor noch unexplodierten Bomben am Bord. Schliesslich zog der Greifenseedampfer die Fracht nach Maur. Dort befand sich im örtlichen und bereits seit 1941 existierenden Naturschutzgebiet eine der wenigen Uferstellen, wo der Bomber an Land gebracht werden konnte, ohne dass eine der mit Schilf bewachsenen Uferpartien beschädigt wurde.

Grusliger Fund

Schliesslich fand Naumann im tiefen Wasser auch den Rumpf der «Little Chub». Ein fast filmreifer Moment: Der Taucher schwimmt hin und wirft einen Blick durch die zerbrochene Scheibe des Flugzeugs. Da sieht er sie: die Leiche des Copiloten James Burry. Sie liegt noch da. Verwest, aber immer noch adrett gekleidet in Uniform. Neun Jahre lang hatte Burry auf dem Sitz ausgeharrt...

Die Equipe benachrichtigte sofort die amerikanische Botschaft. In Anwesenheit von Offiziellen wurden die Bergungsarbeiten an den folgenden Tagen fortgeführt. Bei der Hebung der Leiche musste der Taucher vorsichtig vorgehen: das Wrack aufschneiden und den Körper sorgfältig in ein Netz wickeln, damit er an die Oberfläche gehoben werden konnte, ohne auseinanderzufallen. Beim Schloss Greifensee wurde eine

Zeremonie abgehalten und eine amerikanische Flagge auf den Sarg gelegt. So fand auch James Burry schliesslich seine letzte Ruhe.

Werkscheune auf dem Hof der Trachsler

Als dann auch diese Flugzeugteile gehoben waren, pachtete Schaffner bei Trachsler's Hof ein Stück Land, um dort die Maschine auszustellen. Ein blickdichter Zaun umgab das Gelände. Die Leute standen Schlange, um den Flieger besichtigen zu können.

In einem Kommentar schrieb die NZZ damals, man könne sich eines unbehaglichen Gefühls nicht erwehren: «Die Möglichkeit, jenen Sitz zu sehen, auf dem die Leiche des Piloten neun Jahre nach dem Sturz in den See aufgefunden wurde, dürfte mehr Menschen anlocken als die Tatsache, dass man die technischen Einzelheiten einiger verbeulter Flugzeugtrümmer betrachten kann. Und diese Spekulation, die ein wenig nach Leichenschau und unangenehmer Jahrmarktsattraktion riecht, erweckt in der Tat keine sympathischen Gefühle.»

Dennoch: Das Wrack war eine Sensation. Bauerntochter Annemarie Trachsler half jeweils, das Eintrittsgeld von Franken 1.10 für Erwachsene und 55 Rappen für Kinder einzukassieren. «Weil wir die Leute bis nahe ans Wrack heranliessen, mussten wir jedoch höllisch aufpassen, dass dabei keine Teile abgeschraubt werden. Trotzdem gelang es dem einen oder anderen, ein begehrtes Souvenirstück zu demontieren und mitzunehmen», erzählte sie einst dem «Zürcher Oberländer». Bis Ende September wurde die Maschine in Maur, danach bis Ende Dezember auf der Milchbuckwiese dem Publikum gezeigt. In Suhr wurden die meisten Teile der Maschine anschliessend verschrottet.

Die «Little Chub» sollte aber auch noch zu einer Liebesgeschichte führen: Bei der Bergung anwesend war auch Martin Schaffners jüngerer Bruder Peter. Offenbar hatten er und Annemarie Trachsler aneinander Gefallen gefunden. Kurze Zeit später heirateten die beiden. In der Ostschweiz betrieben sie später eine Fabrik für Gartenmöbel. Heute wird das Geschäft von Nachkommen weitergeführt.

Begehrte Sammlerstücke

Im Jahr 2000 geriet die «Little Chub» dann nochmals kurzzeitig in die Schlagzeilen, als der damals 32-jährige «Warbird»-Begeisterte und Sammler Rolf Zaugg aus Utzenstorf (BE) sich auf die Suche machte nach noch verbliebenen Teilen des Flugzeugs im See. Bei ihm füllten die Unterlagen zum Fall «Little Chub» allein fünf Bundesordner. Er hatte alle Berichte und Bilder zum Fall genau studiert, wie ein Puzzle zusammengefügt und dabei realisiert, dass bei der geborgenen Maschine noch Teile fehlen und wohl immer noch auf Grund liegen müssten.

Mit Erlaubnis aller beteiligten Behörden und mit Hilfe eines von ihm beauftragten Tauchers gelang es ihm, u. a. einen vollkommen erhaltenen Fallschirm, ein Funkgerät und den letzten der vier Motoren aus dem Schlamm zu bergen. Zaugg, beruflich ein Bauleiter, restaurierte mit einem Kollegen die Teile eigenhändig und stellt diese heute zusammen mit anderen Memorabilia der «Little Chub» in seinem privaten Museum in Utzenstorf aus. Zaugg pflegt bis heute Kontakt zu Kriegsveteranen und hat auch schon Nachkommen der «Little Chub»-Crew zum Greifensee an den Ort des Geschehens geführt – Amerikaner, auf der Suche nach einem Stück ihrer Familiengeschichte in der Schweiz. *Text: Annette Schär*



Originalstücke der «Little Chub» wie etwa einer der vier Motoren (Bild links) befinden sich heute im privaten B17-Museum Utzenstorf.

Bilder: zVg/A.Schär