



Erster Bomber landet in der Schweiz 1. Teil

Als am 13. August 1943 um 16:00 Uhr der erste amerikanische Bomber in der Schweiz notlanden musste, wusste man noch nicht, dass er der erste von 82 B-24 Consolidated Liberator und insgesamt 150 amerikanischen Bomberflugzeugen sein sollte.

Allerdings landete nur eine einzige weitere B-24D in der Schweiz - die „Big Noise“. Am 16. März 1944 über Friedrichshafen

von deutscher Flak beschädigt flüchtete der Bomber in die benachbarte Schweiz und landete in Dübendorf.

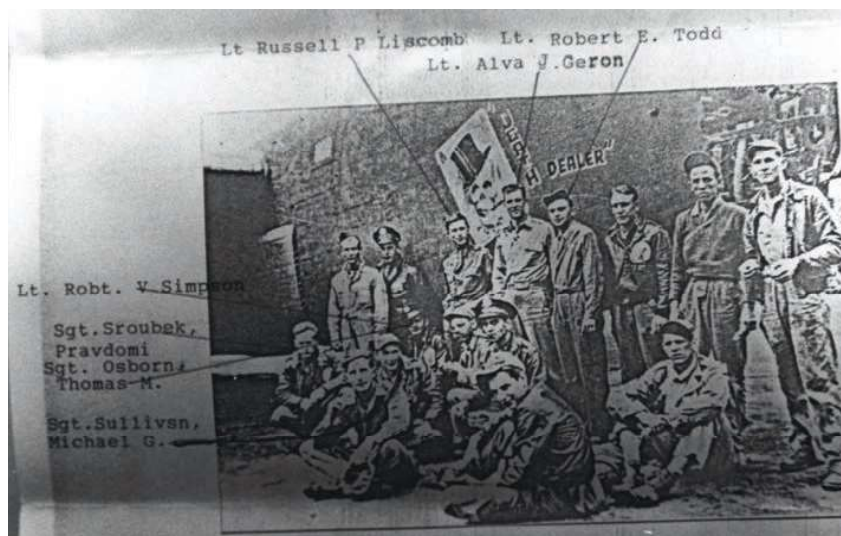
Erst im April 1945 musste der letzte amerikanische Bomber in der Schweiz notlanden. Damit endete eine schiere „Bomber-Invasion“ und eine nicht immer harmonische Internierungsgeschichte (s.a. JET & PROP 2/16).

Das auf der der Air Basis Bengasi in

In ihrem Wüstencamp in Bengasi posiert die Besatzung von Oberleutnant Alva Jack Geron (rechts neben der Nase-Art) vor ihrer B-24 D-75-CO, WkNr. 42-40611, „Death Dealer“ kurz vor dem Abflug zur ihrem letzten Einsatz gegen die Messerschmitt-Werke in Neustadt.

Nordafrika stationierte amerikanische Bombengeschwader 9. AAF schickte am Freitag, 13. August 1943, pünktlich um 03:00 Uhr seine Bomber los, mit dem Auftrag, den ersten Bombenangriff seit Kriegsbeginn gegen das Reichsgebiet bei vollem Tageslicht auszuführen. Ziel waren die Messerschmitt-Werke in Wiener Neustadt, etwa 45 km südlich von Wien gelegen, die zu diesem Zeitpunkt von enormer Bedeutung waren, da die monatliche Produktion der Messerschmitt Bf 109 bei 500 Stück lag. Damit waren sie eines der wichtigsten deutschen Rüstungszentren.

Adolf Galland schreibt in „Die Ersten und die Letzten. Jagdflieger im Zweiten Weltkrieg“: „Diesem Einflug hatte die Reichsverteidigung so gut wie keine Jäger entgegenzustellen. In höchster Eile mußten die organisatorischen und führungsmäßigen Voraussetzungen für den Jägerinsatz im Südosten geschaffen werden. Das nach Westen und Norden mehr oder weniger intakte Radarnetz wies gerade im Süden und Südosten erhebliche Lücken auf.“



Sgt. John J. Powers und Sgt. Paul P. Daugherty sind auf dem Bild - aber nicht zuzuordnen.

Die Amerikaner hatten unter dem Decknamen Operation „Juggler“ einen Plan zur Zerstörung der wichtigsten Jagdflugzeugproduktion in Deutschland. Am gleichen Tag sollten Bomber von England her die Messerschmitt-Werke in Regensburg und die Bomber aus Nordafrika die Wiener-Neustädter-Flugzeugproduktion bombardieren. Auf einen Schlag sollte die gesamte Bf-109-Produktion zum Erliegen kommen. Ungünstige Wetterbedingungen verhinderten ein gemeinsames Angreifen. So kam es, dass jede Flotte für sich den besten Zeitpunkt wählte, um zu schlagen.

Also starteten am frühen Morgen 114 Consolidated B-24D Liberator zu diesem Einsatz. Alle Maschinen erhielten zwei Zusatztanks im Bombenschacht, um die Strecke von 2200 km zu bewältigen. Diese wegen ihrer Feuergefahr unbeliebten Zusatztanks verringerten natürlich auch die Zuladung. Über der Adria machten die ersten beiden B-24 kehrt und landeten in Tunis. Dann sollte sich die Gruppe um weitere 32 B-24 verringern vor allem aus der 98th und 376th Bomb Group.

Der Angriff über diese Route war für die deutsche Abwehr eine völlige Überraschung. So stellten sich den Bomberverbänden nur wenige Jäger entgegen. Aber auch die Flak über dem Ziel versagte.

Nur 61 Maschinen von den verbliebenen 82 konnten ihre Bomben wegen mechanischer Probleme über dem Zielgebiet abwerfen. Dennoch waren die Schäden verheerend und die Bf 109-Produktion sank von 270 Bf 109G-6 im Juli auf 181 im August. 77 Personen kamen ums Leben.

Der Einsatz war für die Amerikaner ein voller Erfolg. Beim Verlust von nur zwei Maschinen erreichten 79 am Abend Tunis. Für eine Rückkehr nach Bengasi reichte der Sprit nicht mehr. In einer anderen Quelle ist die Rede von 178 gestarteten B-24, von denen 88 nach Bengasi zurückkehrten.

Eine der beiden verlorengegangenen Maschinen war die B-24D „Death Dealer“.

„Bericht über die Bergung des amerikanischen Bombers Consolidated

Bei der Notlandung fuhr die B-24 im Acker fest. Das Wrack brannte vollständig aus. Es war von der Besatzung selbst in Brand gesetzt worden, nachdem sie die B-24 abgesperrt hatten, da sie glaubten, sie wären auf deutschem Boden runtergegangen.

Liberator B-24 D, Nr. 240611 bei Wil (St.G.), Koordinate 722,5/257,6).

Hergang der Notlandung:

Das obige Flz. landete am 13.8.43 16:00 Uhr infolge Motordefekt. Es startete in Nordafrika (Benghasi) am 13.8.43 03:00 zu einem Bombenauftrag nach Wien. Während der Erledigung des Bombenauftrages wurde der rechte innere Motor durch Bodenabwehr beschädigt, sodass er stillgelegt werden musste (Luftschraube in Segelstellung). Der linke äussere Motor hatte ebenfalls eine Störung, sodass sich die Besatzung nach 13 Stunden Flugdauer gezwungen sah, eine Notlandung vorzunehmen.

Der Flug führte zuletzt von Langenargen am Bodensee nach Wil. Die Besatzung hatte die Orientierung verloren und war sich nicht bewusst, dass sich das Flz. in der Schweiz befand. Der Pilot hatte Mühe zu kurven und gab, nachdem er sich für die Notlandung entschlossen hatte, der Besatzung den Befehl, die losen Teile über Bord zu werfen. Er landete in der Thurau bei Wil auf dem normalen Landungsplatz mit ausgefahrenem Fahrwerk. Nach einer Rollstrecke von 620 m brachte er das Flz. zum stehen (siehe beiliegenden Situationsplan).

Sofort nach der Landung wurde das Flz. von der Besatzung in Brand gesteckt. Die sich in der Nähe befindlichen Landwirte haben sich um die Verhütung des Brandes nicht bekümmert. Der Rumpf, das Tragflächenmittelstück und die innern Motoren sind ausgebrannt. (siehe Foto Nr. 1-4)

Es geht aus den Trümmern hervor, dass das Flz. durch Flak. schwer getroffen wurde (Einschläge an Motoren und Tragflächen).

Flz.-und Motorentypen:

Es handelt sich um ein Bombenflz. des Typs Consolidated Liberator 3-24 D, Nr.240611

Kennzeichen: Amerikanischer Stern auf Rumpf und Tragflächen (nur rechts unten und links oben). Die Hoheitsabzeichen sind auf grössere Distanz schwer erkennbar. Auf dem Seitenleitwerk steht ein schwarzes X und die Nr.240611

Die erste Aufnahme vom brennenden Wrack machte der rasch herbeigeeilte Fotograf und Traktorindustrielle Hans Hürlimann sen.

Ausführung: in Ganzmetall.

Anstrich: graugrün matt uni.

Spannweite: 33,6 m

Länge: 23m

Motoren: 4 Motoren Pratt und Whitney, gebaut bei Buick Motor Division, General Motors Corp. Melrose Park Ill. USA, luftgekühlt.

Nummern: 612229,61033,61005,61646

Leistung: 1250 PS

Volldruckhöhe: 8300 m, mit Abgas-Turbinen

Luftschrauben: Hamilton Constantspeed

Blattnummern: F1790/91/92

F1490/91/92

F1469/70/71

F1244/45/46

Die äusseren Motoren sind äusserlich noch intakt, müssen aber noch auf innere Schäden überprüft werden.

Die Luftschrauben sind teilweise verbogen.

Besatzung: 10 Mann unverletzt.

Alva Jack G e r o n 1st Lt. Air Corps, Kdt.

Russell P. Liscomb 2nd Lt. Air Corps,

Roberts E. Todd 2nd Lt. Air Corps,

Robert V. Simpson 2nd Lt. Air Corps,

Rich.G. Ryan Sgt. Air Corps

David L. Wigthmann T (technical) Sgt.

Donald J. Grimes T/Sgt.

Chas L. Roberts Sgt.

J. Frausto S/Sgt.

Thomas M. Osborn S/Sgt.

Ausrüstung: Die Besatzung war gegen Kälte und Wärme gut ausgerüstet. Das Flz. ist mit einer besonderen Atmungsanlage (2 grosse Niederdruckflaschen pro Besatzungsmitglied) für längere Flüge in grosser Höhe versehen.

Ausrüstungsgegenstände: siehe beiliegende Liste „Korpsmaterial“

Bewaffnung: 9 kleinkalibrige Kanonen, 12,7 mm, ausgebrannt.

Die Bombenanlage und Munition ist verbrannt.

Bewachung: Durch Ter.-Kdo. 7 (Luftschutz Wil) Landschaden: Es ist nur geringer Landschaden entstanden, Erledigung durch Ter.-Kdo. 7.

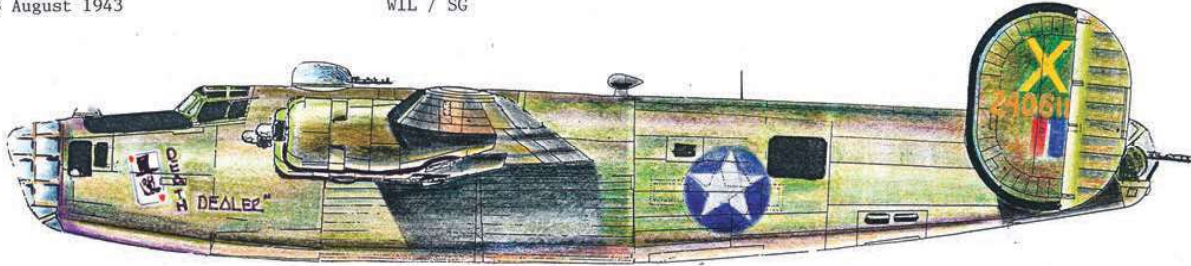
Aufbewahrung der Trümmer: Von den vorhandenen Trümmern verdienen besondere Beachtung:

1. Luftgekühlte Motoren Pratt und Whitney, mit Abgas-Turbine für grosse Höhenleistung und Automat für Temperaturregulierung.
2. Luftschrauben Hamilton-Constantspeed, mit Enteiser.
3. Tragflächen, einfache Schalenkonstruktion mit Fowler-Landeklappe und Enteiser.
4. Fahrwerk, Einbein-Einziehfahrwerk, mit Bugrad.



13 August 1943

WIL / SG



B 24D - 75 - CO

s/n 42 - 40611

DEATH DEALER

UNIT	93 Bombardment Group	'Ted's Travelling Circus'
SQUADRON	328 BS	.. / X
PILOT	Alva Jack GERON	
BASE	BENGHAZY / Lybia	(HARDWICK)
MISSION	Wiener Neustadt	
EVENT	Landed in the 'Thurauen'. Crew set aircraft on fire.	

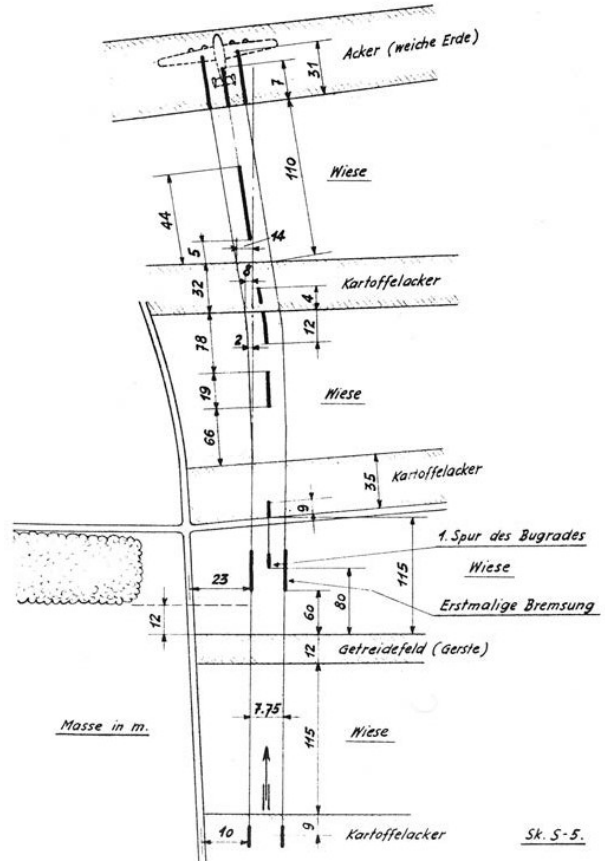
COPILOT	Russel P. Liscomb	GUNNERS:
NAVIGATOR	Robert V. Simpson	Chaz L. Roberts
BOMBARDIER	Daniel R.E. Todd	Richard G. Ryan (escaped and shot in Fr.)
ENGINEER	Thomas M. Osborn *	David L. Wightman
RADIO OPERATOR	Donald J. Grimes *	Gumecindo J. Frausto *

RMK/ Crew & aircraft were veterans of 'Tidal Wave' (1st aug 43)

Leider ist von der B-24 nur diese Detailaufnahme und das Profile oben vorhanden



Notlandung des Consolidated Liberator B-24 D.
Situationsplan der Rollspuren.



Sk. S-5.



Um 16:18 Uhr wurde in Wil Fliegeralarm ausgelöst und sofort eilten Luftschutz-Mannen und Soldaten vom Platzkommando in die Thurau. Dort versuchte man sich mit der notgelandeten Besatzung mittels international verstandener Zeichensprache zu verständigen

Nur anhand von Augenzeugenberichten konnte der genaue Verlauf der Notlandung rekonstruiert werden. Aus den Erinnerungen von:

Funker Grimes:

Ploesti war meine 24. Mission, ich brauchte noch einen Einsatz, um meine "Tour" zu beenden. Wiener-Neustadt schien mir irgendwie leichter zu bewältigen als die vorhergegangenen Einsätze. Da unsere Liberator nach Ploesti nur noch Schrottwert besass, musste ich mir eine neue Besatzung suchen. Ich stieg dem erstbesten Flugzeug zu, das noch einen Funker brauchte.

Pilot Alva J. Geron, ein Texaner aus Fort Worth:

Wir waren auf dem Weg nach Wiener-Neustadt, als wir plötzlich am Triebwerk 3 Öldruck verloren, und ich musste den Propeller in Segelstellung bringen. Über dem Ziel beschädigte die Fliegerabwehr noch unseren Motor 2, und so konnten wir unsere Höhe kaum noch halten. Wir gingen dann auf unter 10.000 Fuss (3000m) herunter. Dann flogen wir unseren "Death Dealer" Richtung Schweiz. Beim Überflug der Alpen mussten wir ständig den Berggipfeln ausweichen, welche unsere Flughöhe überragten.

Navigator Lt. Robett V. Simpson:

Ich gab Alva über Wiener-Neustadt einen Kurs, der uns voraussichtlich in die Schweiz bringen würde. Die Navigation war eigentlich gar nicht so schwer. Ich wusste, dass wir als Fixpunkt den Bodensee anfliegen mussten, um dann südwestlich einzudrehen und ein geeignetes Landefeld zu suchen.

Funker Grimes:

Als wir die Formation über dem Ziel Richtung Schweiz verliessen, schätzte ich unsere Chancen, dass dieses Vorhaben gelingen würde, als gleich Null ein. Noch heute betrachte ich den Umstand, während des ganzen Fluges von keinem deutschen Jäger behelligt worden zu sein, als ein unglaubliches Glück.

Pilot Geron:

Über dem Bodensee beschrieben wir einen Kreis und setzten mit ausgefahrenem Fahrwerk über einem Feld zur Landung an. Doch der Platz war zu kurz, und das Bugfahrwerk knickte ein, als wir einen Zaun durchstießen.

Funker Grimes:

Ausser dem Piloten hielten sich alle im hinteren Teil des Flugzeuges auf. Kurz nach dem Aufsetzen kam die Maschine



Pilot Alva Jack Geron blieb wie alle anderen neun Besatzungsmitglieder unverletzt. Auf dieser Aufnahme ist gut zu sehen, dass er noch sein Kehlkopfmikrofon trägt.



Geron war mit seinen 1,92 m ein Hühne.

ziemlich abrupt zum Stillstand, und wir wurden heftig durcheinandergeschüttelt. Etwas benommen verließen wir sofort unseren "Death Dealer", da wir befürchteten, die Maschine könne jeden Augenblick in Brand geraten und explodieren. -dg

Von Russell P. Liscomb ist ein ausführlicher Bericht seiner Erlebnisse im Zweiten Weltkrieg überliefert, den wir hier gerne bringen möchten:

Copilot Russel Parker Liscomb's Erinnerungen an den II. Weltkrieg

1940 war ich 25 Jahre alt und lebte mit meinem Vater und meiner Stiefmutter in Newtonville/Massachusetts (USA). Ich hatte schon mehrere Berufe durchprobiert - stets erfolglos -, doch dank der Aufrüstung zum II. Weltkrieg ging es mit der Volkswirtschaft allmählich bergauf. Ich war nicht abgeneigt, ganze Abende mit den Jungs zu verbringen, dabei Bier für zehn Cent zu trinken und Camel-Zigaretten zu rauchen (auch für zehn Cent).

Eines schönen Abends im Herbst 1940 machte ich mit meinem guten Freund Matt Billings gerade eine Tour durch unsere örtlichen Kneipen, als wir uns in einem Anfall

August 16, 1943.

Many thanks to Mrs. Hurlimann for his hospitality and kindness which has made our visit in Wil a very pleasant one.

Lt. Alva J. Geron U.S.A.A.F. - PILOT
 Lt. Russell H. Gibson - CO-PILOT
 Lt. Robert V. Simpson - NAVIGATOR
 Lt. Robert E. Todd - BOMBARDIER
 T/ Sgt. Donald J. Quinn - RADIO OPERATOR
 Sgt. Charles L. Podesta - GUNNER
 SGT. RICHARD RYAN - GUNNER
 SGT David L. Wightman - GUNNER

Greeting and Salutation to MR HURLIMANN and
 the people of "WIL" from the AMERICAN
 Flyers.
 Sgt. G. J. Frost Tampa Florida



Kurz nach der Notlandung stattete die Bomberbesatzung einen Besuch der Traktorenfabrik Hurlimann in Wil ab.



von Patriotismus darauf einigten, daß die beste Möglichkeit, die drohend heraufziehenden Gewitterwolken des Krieges zu vertreiben, darin bestand, unsere hochgeschätzten Hirne und Leiber Onkel Sam zur Verfügung zu stellen. Am nächsten Tage gingen wir zwecks Vorbereitung der Aktion zunächst zum Hausarzt und fragten ihn nach seiner Meinung über unsere Tauglichkeit zum Militärdienst. Der alte Doktor, wie sich später deutlich herausstellen sollte, hatte von militärischen Anforderungen noch weniger Ahnung als wir. Dennoch teilte er uns seine Meinung mit, und die lautete: Matt sei als muskelbepackter Typ ideal geeignet für die moderne Kriegsführung, doch Russ (also ich) war mit seinen 120 Pfund [54 kg] zu leicht und mickrig dafür und sollte besser zu Hause bleiben, um auf Kleinkinder und alte Leute aufzupassen. Ein paar Tage später meldeten sich Matt, meine Wenigkeit und eine Horde weiterer Freiwilliger bei einem Rekrutierungsbüro in Boston und wurden dort auf Herz und Nieren geprüft, körperlich und vor allem psychologisch. Zu unserer aller Überraschung und meiner Bestürzung wurde Matt aufgrund eines kleineren körperlichen Mangels ausgemustert, während ich selbst kurzerhand zum Militärdienst bei der US Army angenommen wurde.

Man schickte mich nach Fort Devens, rund 40 Meilen [64 km] westlich von Boston, und so begann mein Leben als Rekrut bei der Armee. Den ersten Winter ver-

brachte ich in Unterkünften aus dem 1. Weltkrieg. Als Heizung gab's nur völlig unzulängliche Kohleöfen. Später wurde ich zum 16th Medical Regiment [einer Sanitätseinheit] versetzt. Schon 1940 galt das Sanitätsregiment als ein zum Aussterben verurteiltes Konzept, das vielleicht im Krimkrieg 1853/56 eine gewisse Berechtigung gehabt haben mochte. Das Regiment gliederte sich in drei Kompanien zu je etwa 150 Mann. Eine war ein mobiles Feldlazarett, eine eine Ambulanzkompanie mit Kraftfahrern, und die dritte Kompanie widmete sich der Verwundetenbergung auf dem Schlachtfeld mittels Tragbahnen. Muß ich eigens erwähnen, zu welcher Kompanie ich kam? Jeder Tragbahre waren eigentlich vier Träger zugeteilt, was ganz vernünftig klingt - nur, daß beim Training all die „Verwundeten“ (aus den Reihen der Kameraden) nach Gewicht ausgewählt

Die unfreiwilligen Besucher sorgten stets für Aufsehen.

wurden. Das Gelände schien immer nur bergauf zu gehen. Ein wöchentlicher Hindernislauf mit überladenen Tragbahnen trug nicht gerade zur Hebung der Moral bei. Zuweilen wurde ein übergewichtiger und unkooperativer „Verwundeter“ von der Tragbahre runtergeschmissen, am liebsten rein in einen schlammigen Bach. Ausgangssperre am Wochenende war oft der Lohn für die erschöpften und verbitterten Träger.

Im Kompaniedienst gab's ein paar lichte Momente. Während meiner Zeit in Fort Devens traf ich mich gelegentlich mit Virginia L. aus Wellesley/Massachusetts. Ihr Vater, ein erfolgreicher Geschäftsmann, hatte Virginia zu ihrem Geburtstag ein neues Ford-Cabrio geschenkt. Am Samstagnachmittag (wir hatten jede Woche 5 1/2



Diese Consolidated B-24D Liberator steht heute im National Museum of the United States Air Force. Foto: U.S. Air Force

B-24D-5-CO Liberator, s/n 41-23819, 68th Bomb Squadron, 44th Bomb Group "The Flying Eightballs", 8th Air Force. Vermißt seit 14. Mai 1943 bei einem Einsatz gegen Kiel in Deutschland.

Quelle: United States Army Air Forces via Author
United States Army Air Forces
Permission (Reusing this file) USGOV-PD

Tage Dienst auf dem Stützpunktgelände) tauchte Virginia samt Auto in Begleitung einer blonden Freundin vor der Kaserne auf, hielt an und bat ein paar herumlunggernde Soldaten, doch bitte Russ Liscomb Bescheid zu sagen, daß seine Freundinnen auf ihn warteten. Wenig später fuhr ich mit den Mädels ab, inmitten von Gejohle und allerlei mehr oder weniger salonfähigen Kommentaren der Kameraden.

Am folgenden Montag wurde ich ins Dienstzimmer des Stabsfeldwebels beordert, der sich mit nervtötender Beflissenheit nach meinem werten Befinden erkundigte. Was er wirklich wollte, wurde mir klar, als er die gesellige Konversation abrupt beendete und damit herausrückte, er habe gesehen, wie mich meine zwei Freundinnen - die beiden „Tussis“ - am letzten Samstag abgeholt hätten. Er machte dann einen sehr detaillierten Vorschlag, die beiden für's Wochenende zu einer Orgie einzuladen, Absteige und Fusel inklusive. Ich gab zur Antwort, daß ich seine Vorschlag samt Andeutungen verstanden habe und als guter Freund der Mädels auch für sie antworten könne. In einem - wie ich glaubte - sehr ruhigen und selbstbewußten Tonfall erklärte ich dem Stabsfeld, daß sein Vorschlag vom rein sozialen und gesellschaftlichen Standpunkt aus gesehen so ziemlich das ekligste, widerlichste und abstoßendste sei, was diesen beiden netten Mädels im ganzen Leben widerfahren sein dürfte. Als ich diese mutmaßliche Antwort der jungen Damen durch meine ausdrückliche Zustimmung bekräftigte, ging der Sergeant in die Luft und ließ eine rekordverdächtige Flut übelster Schimpfwörter los, von denen einige selbst für mich neu waren. Die jugendfreie Version lautet ungefähr so: „Du gottverdammter Galgenvogel, du wirst den Rest deines Lebens im Küchendienst verbringen und niemals zum Gefreiten befördert werden!“ Seine Drohungen machte er bald wahr. Doch Küchendienst war durchaus nicht das Schlechteste, und ich war beileibe nicht der einzige Rekrut auf der Liste des Stabsfeldwebels.

Irgendwann Ende 1941 erschien im Aushang ein Plan mit den Prüfungsterminen für die Aufnahme ins Ausbildungsprogramm für Luftkadetten. Ohne zu zögern stellte ich meinen Aufnahmeantrag und schaffte die medizinische Tauglichkeitsprüfung. Gleich anschließend meldete ich mich - wie Hunderte weiterer eifriger Antragsteller - zur vierstündigen schriftlichen Prüfung. Nach der Prüfung war ich zuversichtlich, die notwendige Mindestpunktzahl von 120 erreicht oder überschritten zu haben. Ein paar Tage später wurde ich bei einem Heeresmajor vorstellig, der mir so schonend wie nur möglich beibrachte, daß mein Prüfungsergebnis eines der schlechtesten sei, das er je gesehen habe, und



nicht einmal in die Nähe der Mindestpunktzahl komme. Zum Trost fügte er noch hinzu, daß ich laut Dienstvorschrift zwar die Prüfung wiederholen könne, dies aufgrund meiner extrem niedrigen Punktezahl aber doch wohl nur vergebliche Liebesmüh' sein werde. Derart vor dem Kopf gestoßen, fragte ich, ob es sich nicht vielleicht um einen bloßen Verwaltungsirrtum handeln könne. Der Major antwortete, daß die Auswertung der Prüfungsergebnisse vollautomatisch erfolge und Fehler praktisch ausgeschlossen seien. Er war aber einverstanden, meine Prüfungsunterlagen noch einmal selbst durchzusehen. Als ich wegging, war ich richtig deprimiert, da mir klar wurde, daß ich den Rest meines Soldatenlebens beim ungeliebten 16th Medical Regiment verbringen würde. An diesem Abend, als ich gerade erwog, durch drastische Maßnahmen meinem Schicksal eine Wende zu geben, klingelte das Telefon: Es war der Major, der mich von der Kaserne aus anrief. Nachdem er sich nochmals vergewissert hatte, daß wirklich ich am Apparat war, teilte er mir mit, daß bei der zweiten Durchsicht meiner Prüfungsergebnisse ein klitzekleiner Auswertungsfehler von 100 Punkten entdeckt worden war. Das hieß: Ich hatte die

Aufnahmeprüfung für die Luftkadettenausbildung geschafft. Der rustikale Stabsfeldwebel, zunächst schadenfroh über meinen „Durchfall“, zeigte hingegen keine große Freude über meinen baldigen Abschied aus seinem Befehlsbereich. Er weigerte sich rundheraus, mir vor meiner Versetzung irgendwelchen Urlaub zu gewähren, doch damit konnte ich leben angesichts meines bevorstehenden Abschieds auf Nimmerwiederseh'n.

Quellen:

- <https://www.tagblatt.ch/ostschweiz/wil/bildstrecke/death-dealer-der-erste-us-bomber-im-zweiten-weltkrieg-in-der-schweiz-ld.1044454>
- „Die Ersten und die Letzten. Jagdflieger im Zweiten Weltkrieg“, Adolf Galland, Schneekluth verlag München
- Duell der Flieger und der Diplomaten: Die Fliegerzwischenfälle Deutschland - Schweiz im Mai/Juni 1940 und ihre diplomatischen Folgen. Ernst Wetter, 1987
- Private Archive und Bundesarchiv Schweiz
- Cockpit 8/2011 „Verderben aus der libyschen Wüste“ www.warbirds.ch
- <http://swissinternees.tripod.com>
- www.airpower.at/news03/0813_luftkrieg_ostmark/jugger.htm
- Bundesarchiv Schweiz
- Wil Aktiv 1939 bis 1945, Willi Olbrich
- Der Luftangriff auf Wiener Neustadt am 13. August 1943, Manfred Rauchensteiner
- Neue Zürcher Zeitung, 14. August 1943
- Kleine Volkszeitung Wien, 14. August 1943
- Schweizer illustrierte Zeitung, 18. August 1943
- Zeitungsbericht Rolf Häberli, 13. August 1993
- Wiler Nachrichten (abr), 13. August 2003
- Haven, Heaven and Hell, The United States Army Air Force Aircraft and Airmen interned in Switzerland during WW II



Die Bevölkerung nahm die Besatzung der „Death Dealer“ freundlich auf. v.l.n.r.: G.J Frausto, T.M. Osborn und D.J. Grimes

Herzlicher Dank an Rolf Zaugg, B-17 Museum Utzenstorf, für die Überlassung der Unterlagen und Fotos, ohne die der Artikel nicht möglich gewesen wäre.

Fortsetzung in der nächsten JET & PROP