

# Möbelwagen-Bändiger

Mit der B777-300ER hat die Swiss am 29. Januar 2016 ihre erste Boeing erhalten (siehe auch Artikel ab Seite 16). Erstmals ans Steuer eines Erzeugnisses aus Seattle wagten sich Flugzeugführer des nationalen Carriers in den düsteren Tagen des Zweiten Weltkrieges. Das waren freilich keine Airliner, mit denen die Swissair-Piloten durch die Lüfte gondelten, sondern veritable Bomber.

«**L**ass sofort die Pfoten davon!», giftelte Oberst Karl Högger sein Gegenüber an. Doch der 42-jährige Oberleutnant Walter Borner verging sich weiter munter an den verlockenden Knöpfen des Schalterbretts. Das blieb nicht ohne Folgen: Sekunden später kippte die «Est Nulla Via in Via Virtuti» («Für Mut ist kein Weg unmöglich») wie von einer unsichtbaren Faust geschleudert ab und steuerte auf das Gotthardmassiv zu. Es wäre wohl der letzte Flug des Swissair-Flugkapitäns Borner gewesen, hätte Kommandant Högger nicht den erlösenden Schalter im Cockpit der Boeing zurücksetzen können, der den Autopiloten wieder ausser Betrieb setzte.

## Swissair Know-how ist gefragt

Es war freilich kein Boeing-Airliner, den das Duo Högger und Borner in jenen Herbsttagen des Jahres 1943 vom Tessin Richtung Inner-schweiz durch die Lüfte pflügte; sondern ein veritabler Bomber. Die B-17 F-25-VE (Werknummer 42-5841) mit dem Nickname «Est Nulla Via in Via Virtuti» gehörte zu einer Armada von 338 Boeing B-17, die am 6. September 1943 auf Stuttgart angesetzt waren. Mit zwei zerschossenen Motoren genau wissend, dass die Heimbasis in Thurleigh nicht mehr zu erreichen war, peilte Kommandant First Lieutenant Martin Andrews das befreite Italien an, um seine Flying Fortress den Häschern der Nazis zu entziehen, die mit ihren Focke Wulf Fw 190 und Messerschmitt Bf 109 überall in den Lüften lauerten. Die Dienstreise der Mannen aus Übersee endete aber wegen Treibstoffmangels auf dem Tessiner Flugfeld von Magadino. Am gleichen Tag landeten noch drei weitere B-17 F in Dübendorf. Es waren die ersten intakten Flying Fortress, die Schweizer Boden berührten. Diese internierten Boeing waren ein unfreiwilliges Geschenk der Amerikaner, das von den Dimensionen und der Anzahl Motoren her alles bisher Dagewesene im Fuhrpark der Schweizer Fliegertruppe sprengte. Es blieben nicht die einzigen «Fliegen-

den Festungen»: Bis Kriegsende suchten nicht weniger als 76 B-17 Zuflucht in der Schweiz. Um diesen «Möbelwagen der Lüfte» zu bändigen, mussten erfahrene Eidgenossen her, die reichlich Know-how mit mehrmotorigen Flugzeugen mitbrachten. Und die waren nur in den Reihen der Swissair zu finden. So ist es kaum verwunderlich, dass sich Oberst Karl Högger für den seit 1933 im Solde der staatlichen Airline stehenden Walter Borner als seinen Co-Piloten entschied, als es galt, die «Est Nulla Via in Via Virtuti» von Magadino nach Emmen zur weiteren Erprobung zu überführen. Das war freilich nicht das letzte Mal, dass sich die Swissair-Luftkutscher an das Steuer der «Flying Fortress» wagten.

## Exerzieren bis zum Umfallen

Bevor sich Högger und sein äusserst erfahrenen Swissair Co-Pilot Borner an die Überführung der «Est Nulla Via in Via Virtuti» wagten, hatte das Duo bereits reichlich Erfahrung auf der Boeing B-17 Flying Fortress gesammelt. Denn ebenfalls am 6. September 1943 landete First Lieutenant William P. Beecham der 388<sup>th</sup> Bomb Group seine «Impatient Virgin II» in Dübendorf. Diese brandneue B-17 F-105-BO (Werknummer 42-30478) war erst wenige Tage zuvor zur 8<sup>th</sup> Air Force gestossen, jener mächtigen Luftflotte, die von England aus mit schöner Regelmässigkeit das Dritte Reich mit Bomben bedachte. Den beiden Piloten assistierte Wachtmeister Franz Schraner, der sich 1985 in einem Gespräch mit dem Verfasser erinnerte: «Wir haben uns zu Beginn mit jedem Schalter im Cockpit vertraut gemacht und anschliessend eine Checkliste für das Startprozedere erstellt.» Das Trio testete zuerst sämtliche Ruder an der B-17 F, dann hauchten sie den vier Motoren Leben ein. Anschliessend bockte die Fliegertruppe die «Impatient Virgin II» auf, um das Ein- und Ausfahren des Fahrwerks zu trainieren. «Wir hatten das bis zum Umfallen mit Hilfe der Checkliste geübt», betonte Schraner, «so lange, bis wir uns völlig vertraut mit der Flying Fortress fühlten.» Anschliessend folg-

Swissair-Flugkapitän Otto Heitmanek pilotierte diese B-17 G-35-BO (Werknummer 42-32073) am 1. Juni 1944.



ten Rollversuche auf der Piste des Dübendorfer Militärflugplatzes. Dann war der grosse Moment gekommen: Högger und Borner erhoben die mit den Kennzeichen der Schweizer Fliegertruppe bepinselte «Impatient Virgin II» in die Luft. Beinahe hätte einer der frühen Erprobungsflüge in einer Katastrophe geendet. «Kurz nach dem Start fielen die beiden inneren Motoren aus», erinnert sich Schraner. «Wir haben die Boeing aber dennoch heil nach Hause gebracht.» Der Grund für den Ausfall war schnell eruiert: Die Bodenmannschaft hatte die falschen Tanks mit Benzin gefüllt.

### Die Boeing gefällt

Der kurzen Dübendorfer Piste wegen war das maximale Abfluggewicht der B-17 auf 20 Tonnen beschränkt. Die Swissair-Piloten, die sich ins Cockpit der Flying Fortress wagen durften, waren des Lobes voll über die gutmütigen Flugeigenschaften und die hervorragende Fertigungsqualität des Bombers aus Übersee. Umgewöhnung für die Swissair-Besatzungen war bei den vier Triebwerken sowie den eindrucklichen Abmessungen angesagt. Bis zu diesem Zeitpunkt war die zweimotorige Douglas DC-3 das grösste Flugzeug im Fuhrpark der Swissair. Schon kurz nach dem Start der B-17-Erprobung erhielten die Eidgenossen Unterstützung durch die United States Army Air Force (USAAF). Martin Andrews, der mit seiner «Est Nulla Via in Via Virtuti» in Magadino landete, machte mit dem Segen der amerikanischen Gesandtschaft in Bern die Swissair-Piloten mit den Geheimnissen der Flying Fortress vertraut. Nach mindestens vier Einweisungsflügen überführten Swissair-Piloten die «Impatient Virgin II» von Dübendorf nach Emmen, wo die Fliegertruppe die B-17 auf Herz und Nieren prüfte.

Neben Borner kam auch der 41-jährige Otto Heitmanek zum Handkuss auf der Boeing: Für den 1. Juni 1944 lässt sich ein Flug des langjährigen Swissair-Flugkapitäns auf der B-17 G-35-BO (Werknummer 42-32073) nachweisen.

### Im Visier schiesswütiger Kanoniere

Doch zurück zum Flug von Karl Högger und Walter Borner in der «Est Nulla Via in Via Virtuti». Die auf den 22. Oktober 1943 ange setzte Überführung hätte auch ohne Borners Autopiloten-Einlage beinahe im Desaster geendet. Eigentlich hätten alle Flab-Einheiten entlang der Route informiert werden sollen, dass eine Schweizer B-17 in der Luft war. Doch bei einer in der Nähe von Biasca liegenden Einheit ging die Meldung verloren und die Kanoniere schossen sich wacker auf die Flying Fortress ein – ohne allerdings Schaden anzurichten.

Für den Überführungsflug war die «Est Nulla Via in Via Virtuti» von allem unnötigen Ballast befreit worden. «Wir hatten auch nur so viel Triebstoff in den Tanks, wie für den Flug über die Alpen unbedingt nötig war», erinnert sich Schraner, «sonst hätten wir den Abflug von Magadino nicht geschafft.»

Der Lapsus am Schalterbrett der Maschine konnte Borners Karriere auf viermotorigen Flugzeugen freilich nicht trüben. Der aus Hägendorf/SO stammende Flugkapitän rückte ins mediale Scheinwerferlicht, als er am 2. Mai 1947 den Eröffnungsflug von Genf nach New York an Bord einer Douglas DC-4 absolvierte – notabene die allererste kommerzielle Nordatlantik-Überquerung eines Swissair Airliners. Womit sich der Kreis zur Swiss B777-300ER und ihre Kontinente überspannende Reichweite geschlossen hat. **cp**

### Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.



Oben: Swissair-Flugkapitän Walter Borner überführte diese B-17 F-25-VE (Werknummer 42-5841) am 22. Oktober 1943 von Magadino nach Emmen.

Unten: Diese B-17 F-105-BO (Werknummer 42-30478) war die erste von Swissair-Piloten geflogene Boeing. Diese brandneue Flying Fortress landete am 6. September 1943 in Dübendorf.

### Boeing B-17 mit Schweizer Kennzeichen

Typ Werknummer	Einheit Kennung	Landung Ort	Nickname
B-17 F-105-BO 42-30478	388 <sup>th</sup> BG L	06.09.1943 Dübendorf	Impatient Virgin II
B-17 F-25-VE 42-5841	306 <sup>th</sup> BG RD-I	06.09.1943 Magadino	Est Nulla Via in Via Virtuti
B-17 G-35-BO 42-32073	96 <sup>th</sup> BG QJ-D	13.04.1944 Dübendorf	
B-17 F-95-BO 42-30233	95 <sup>th</sup> BG QW-V	13.04.1944 Altenrhein	Rhapsody in Flak
B-17 G-30-DL 42-38204	303 <sup>rd</sup> BG PU-H	24.04.1944 Genf-Cointrin	
B-17 G-30-BO 42-31865	463 <sup>rd</sup> BG	13.06.1944 Magadino	Ole Ironsides
B-17 G-50-VE 44-8193	463 <sup>rd</sup> BG	09.12.1944 Altenrhein	
B-17 G-50-VE 44-8187	99 <sup>th</sup> BG	27.02.1945 Dübendorf	