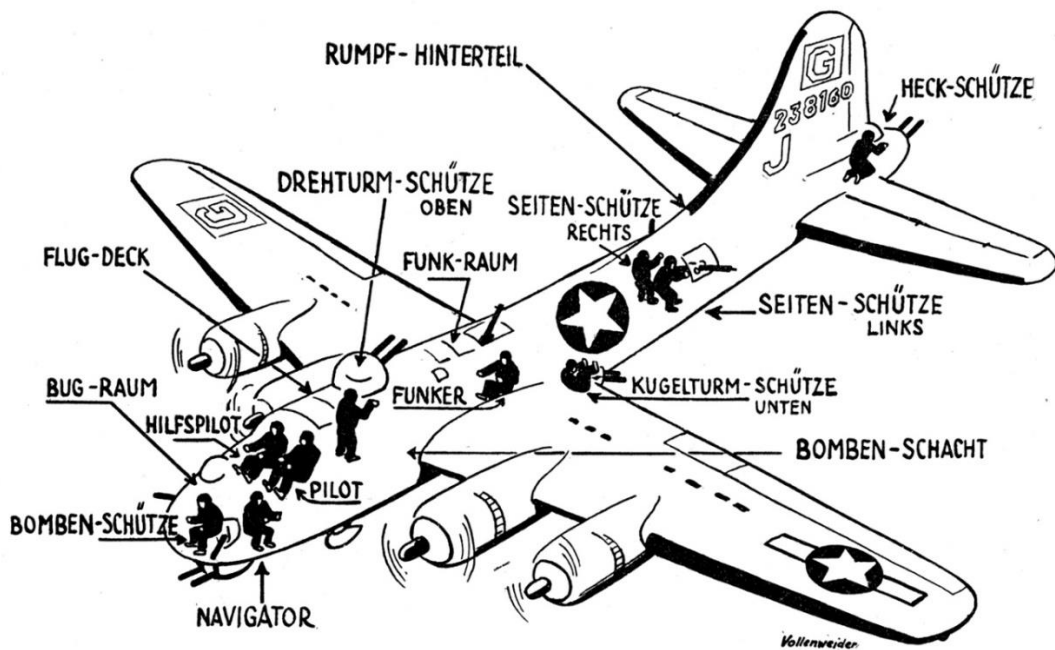


Die Geschichte des Zugerseebombers

Verfasst von Oskar Rickenbacher, Zug

Knapp an der Katastrophe vorbei

Vor 75 Jahren, am 16. März 1944 musste der US Army-Air-Force Bomber B-17G „Fliegende Festung / Flying Fortress“ mit dem Nicknamen „Lonesome Polecat“ (Einsames Stinktier) auf dem Zugersee notlanden. Die Besatzung ist vorher mit Fallschirmen in Baar abgesprungen. 1952 ist er gehoben worden und nach einer Schweizerreise wurde er 1972 in St. Moritz – Bad verschrottet.



Titelbild der Broschüre von Bomber Schaffner diese wurde 1952 mit dem Eintritts Ticket zur Ausstellung in Zug abgegeben.

Diese Schrift wurde zum Gedenktag am 16. März 2019 verfasst.



550th BOMBER SQUADRON



8th US AIR FORCE



385th BOMBING GROUP

Einmarsch der deutschen Truppen in Polen, Beginn des Zweiten Weltkrieges

Der deutsche Angriff auf Polen am 1. September 1939 bildete den Auftakt zum Zweiten Weltkrieg. Bis zu dessen Ende in Europa am 8. Mai 1945 verloren weltweit mehr als 50 Millionen Menschen ihr Leben. Bereits am 30. August 1939 wurde der Kommandant eines Armeekorps, Oberstkorpskommandant Henri Guisan, durch die Vereinigte Bundesversammlung zum General und Oberkommandierenden der Schweizer Armee gewählt.



GENERAL GUISAN

Zwei Tage nach Beginn des Angriffes auf Polen erfolgte die Kriegserklärung Frankreichs und Grossbritannien an das Deutsche Reich. Die Sowjetunion marschierte ihrerseits im Osten Polens ein. Im April 1940 wurde Norwegen und Dänemark durch deutsche Truppen besetzt, und im Mai wurden die neutralen Länder Niederlande, Belgien und Luxemburg durch deutsche Truppen überrumpelt und Frankreich angegriffen. Drei Fünftel Frankreichs waren im Juni 1940 durch Deutschland besetzt, das restliche Frankreich wurde dem Vichy-Regime unterstellt. In London bildete General Charles de Gaulle die französische Exilregierung und war 1944 bis 1946 deren Präsident.

Die deutschen Expansionsgelüste erlitten einen herben Rückschlag durch das Scheitern der geplanten Invasion in Grossbritannien, zu deren Vorbereitung am 13. August 1940 die „Luftschlacht um England“ begann. Die deutsche Luftwaffe scheiterte allerdings an der britischen Luftüberlegenheit, und es misslang ihr die englische Rüstungsindustrie zu zerstören. Es wurden auch London und viele weitere Städte mit bis zu 1000 Bombern angegriffen. Am Adlertag, den 18. August 1940 flog die deutsche Luftwaffe sogar über 1500 Einsätze gegen England. Der Invasionsplan wurde nach schweren Verlusten der deutschen Luftwaffe Ende 1940 aufgegeben. Die Royal Air Force, die Luftwaffe Grossbritanniens startete im Frühling 1940 im Gegenzug mit der Bombardierung von Städten und Industrieanlagen in Deutschland.

Deutschland, Italien und Japan bildeten einen Dreimächtepakt. Am 22. Juni 1941 erfolgte der Überfall Deutschland auf die Sowjetunion, im Dezember 1941 blieb der Angriff aber vor Moskau und Leningrad stecken.

Die Japaner griffen am 7. Dezember 1941 den US-Stützpunkt Pearl Harbor auf Hawaii an, der Krieg in Asien begann. Vier Tage später, erklärten Deutschland und Italien den USA den Krieg. Gleichentags erklärte Präsident Roosevelt, nach Genehmigung durch den Kongress Deutschland und Italien den Krieg. Die USA starten nun offiziell den Krieg in Europa.

Ab 1942 intensivierte die Royal-Air-Force in der Nacht und ab 1943 die US-Army-Air-Force am Tage die Angriffe auf Städte und Industrieanlagen in Deutschland. Die Folgen der Luftangriffe war verheerend; die Bombardierung von Hamburg im Juli 1943 forderte beispielsweise über 30`000 Menschenleben und verursachte sehr grosse Sachschäden.

Die Schweiz während des 2. Weltkrieges

Unser Land wurde glücklicherweise verschont, der Krieg tobte rund um die Schweiz. Wirtschaft, Gesellschaft und der Alltag waren jedoch vom Krieg stark betroffen. Regierung und Armeeführung versuchten Neutralität und Souveränität zu wahren, ohne die Kriegsparteien zu brüskieren. Die Schweiz bekannte sich zur bewaffneten Neutralität. Bereits am 29. August 1939 wurden die Grenztruppen aufgeboten und am 2. September war Generalmobilmachung der Armee. Radio Beromünster, unser Mittelwellensender, informierte ausführlich und sehr objektiv und zuverlässig über das Kriegsgeschehen, die Bombardierungen von Industrie und Städten mit vielen Toten, Verletzten und grossen Schäden.

Es war in der Schweiz vieles rationiert, zuerst gab es nur 2400 Kalorien pro Tag und Person, im Jahre 1942 nur noch 2100 Kalorien. Rationierungsmarken wurden von 1939 bis 1948 ausgegeben. Die Rationierung von Lebensmitteln hatte einen negativen Einfluss auf den Speisezettel. Der „Plan Wahlen“, ein Programm zur Förderung des innerschweizerischen Lebensmittelanbaues, auch Anbauschlacht genannt, wurde umgesetzt. Grünflächen, Sportplätze, Plätze wie der Sechseläuteplatz am Bellevue in Zürich wurden zu Getreide- und Kartoffelfelder. Dies hatte auch eine psychologische Wirkung und galt als Symbol für den Widerstandswillen der Schweiz. Viele Familien hatten einen Schrebergarten, in welchem Gemüse und Kartoffeln angepflanzt wurde. Der Selbstversorgungsgrad konnte dank dieses Programmes von 52% im Jahre 1939 auf gegen 75% im Jahre 1945 erhöht werden. Die Rationierungsmarken wurden ausgegeben für den Einkauf von Lebensmitteln, Textilien, Schuhen, Seife, Waschmittel und den Besuch von Restaurants, usw. Ab 1945 erfolgte gestaffelt die Aufhebung der Rationierung. Brot durften die Bäcker ab Juli 1940 erst 48 Stunden nach Verlassen des Ofens verkaufen, zur Streckung wurde Kartoffelmehl beigemischt. Es wurde ein Fahrverbot für private Autos verhängt, nur Ärzte und andere lebenswichtige Dienste bekamen eine Ausnahmegewilligung. Dem Benzin wurde sogenanntes Emser Wasser (Ethanol aus Holz) beigemischt, ebenfalls wurden Autos mit Holzvergäsern ausgerüstet. Die Garage Keiser an der Baarerstrasse in Zug war Spezialistin auf diesem Gebiet und rüstete viele Autos um.

Da die Schweiz von Rohstoffen abgeschnitten war, wurden Rohstoffe wie Alteisen, Aluminium usw. gesammelt. Um den ausländischen Flugzeugen die Orientierung zu erschweren, war ab November 1940 bis 12. September 1944 nachts Verdunklung vorgeschrieben; Vorhänge in der Wohnung mussten gezogen werden, die Strassenlampen brannten nicht, an Velos und Autos mussten blaue Lampen verwendet werden, was durch Polizei und Militär kontrolliert wurde.



Rationierungskarten von 1939-1948

Total gab es in unserem Land bei einer einheimischen Bevölkerung von unter vier Millionen über 300'000 Schutzsuchende wie Zivilflüchtlinge, Grenzflüchtlinge, politische Flüchtlinge usw. In dieser Zahl sind 104'000 internierte ausländische Militärangehörige, wie Polen, Franzosen, Deutsche usw. enthalten; davon 1'620 Angehörige der US-Army-Air-Force und bis zu 3'558 Englische Soldaten der Royal Air Force, usw. Die alliierten Soldaten wurden in stillgelegten Hotels in Adelboden, Davos, Müren, Wengen usw. interniert. Straffällige Internierte oder auf der Flucht gefangen genommene wurden in den Straflagern Les Diablerets, Büren a. Aare und Wauwilermoos untergebracht. Diese Lager hatten keinen guten Ruf. Es gelang auch einigen die Flucht aus diesen Lagern. Die US-Army-Angehörigen erhielten den Sold von der US Botschaft in Bern ausbezahlt. Sie hatten ein sehr gutes Leben, denn sie erhielten 12 Dollar pro Tag, was ungefähr 30.00 Franken entsprach.

Unsere Armee umfasste mit Ortswehr, Luftschutz, Frauenhilfsdienst, Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst und Militär über 630 000 Personen, die je nach Bedrohungslage aufgebildet wurden.

Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst in der Schweiz

Es gab von 1939 bis 1945 total 6501 Grenzverletzungen durch alliierte, deutsche & italienische Flugzeuge. 77 alliierte Bombenabwürfe wurden in der Schweiz gezählt; Basel, Genf, Renens, Zürich, Schaffhausen, Sins, Raron, Stein am Rhein usw. waren betroffen. Es waren 84 Tote zu beklagen, davon in Schaffhausen 40 Tote und 100 Verletzte, in Stein am Rhein 9 Tote und 33 Verletzte, über 400-mal heulten die Luftschutzsirenen in unserem Land. Es gab 7'800'000 Fliegermeldungen. In der Schweiz haben die Alliierten ca. 185 Tonnen Bomben abgeworfen, auf Deutschland während des gesamten Krieges 2'700'000 Tonnen Bomben.

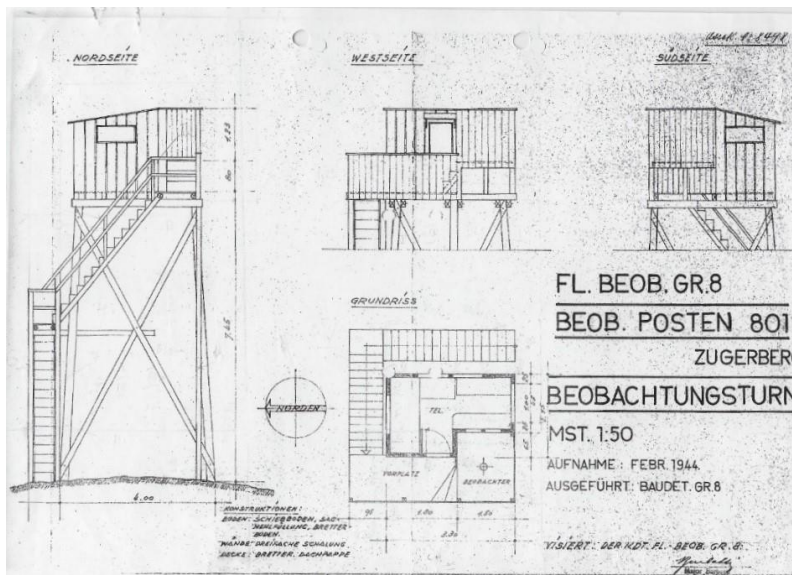
Zur Luftraumüberwachung gab es Schweizweit den Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst.

Über die ganze Schweiz verteilt waren total 229 Beobachtungsposten zur Luftraumüberwachung eingerichtet. Es gab in unserem Gebiet Posten, unter anderen auf der Hochwacht auf dem Zugerberg, Rigi, Etzel, Pilatus usw.

Diese Posten leiteten die Infos über anfliegende oder in unseren Luftraum eingedrungene fremde Flugzeuge an 37 Auswertungszentralen weiter und zwar via das militärische C-Telefonnetz. Aus dem Kanton Zug erfolgte die Übermittlung nach Luzern, nachher ging der Alarm an die Flieger- und Flabeinsatzzentrale, die den Einsatz der Flieger- und Flabtruppen auslösten. Die Meldung ging auch an den Ortskommandoposten. Der für Kanton Zug zuständige Posten lag im Luftschutzbunker zwischen Zeughaus und Kaserne, wo sich das heutige Casino Parkhaus befindet. Von da aus wurde der Sirenenalarm für die Zivilbevölkerung unseres Gebietes ausgelöst.



Posten Hochwacht / Zugerberg,
erster Bau von 1941 (Foto von Edgar Beigel)



Beob. Posten Hochwacht,
Plan des 2. Baues von 1944 (Plan von Jürg
Ochsner)

Der Beobachtungsposten auf der Hochwacht, dem höchsten Punkt auf dem Zugerberg, war von Zugern besetzt; Kommandant war Wm Ruoff und seine Untergebenen waren Albert Oehri (Vers. Agent), Fritz Bosch (Coiffeur), Heinrich Beigel, usw

Jede Wache dauerte acht Stunden, drei Gruppen teilten sich den Auftrag. Die Unterkunft war in einem Barackenlager unterhalb der Hochwacht. Kommandant der Fliegerbeobachtungsgruppe 8, zu der auch der Zugerberg gehörte, war Major Barbatti, Restaurateur des noch heute existierenden Restaurants Barbatti in Luzern. Für den Melde- und Spähdienst wurden Unteroffiziere und Soldaten des Landsturmes, aber auch Frauen des Frauenhilfendienstes, sowie Jugendliche im Alter von 16-20 Jahren und Pfadfinder eingesetzt.

Landung von fremden Flugzeugen während des II Weltkrieges in der Schweiz

In der Schweiz landeten 166 alliierte Flugzeuge plus 20 der Deutschen und Italienischen Luftwaffe, darunter B-17, B-24, B-25, Lancaster, Jagdflugzeuge P-51, P-47, usw. 41 alliierte und 14 deutsche Maschine stürzten in der Schweiz ab, darunter auch der Zugerseebomber. 120 alliierte Flugzeuge mit leichten und schweren Beschädigungen wurden auf Flugplätzen Dübendorf, Magadino, Payerne, Genf, usw. abgestellt. 39 Flugzeuge wurden in Dübendorf 1945 zerlegt. 30 B-17, 40 B-24 und 1 P-51, also total 71 Maschinen flogen nach dem Krieg und nach Instandstellung durch US-Air-Force Personal und Schweizer Luftwaffenmechaniker sowie Swissair Personal nach England zurück.

Die 8th United-States-Army-Air-Forces (USAAF), Spitzname „Mighty Eight“ in Grossbritannien

1944 umfasste die US-Army-Air-Force weltweit 2,4 Millionen Personal, 80`000 Flugzeuge und 751 US und Englische Flugplätze. Die in England stationierte 8th US-Army-Air-Force/Luftflotte umfasste 3 Bomberdivisionen mit Total 52 Bombardement Groups à je 4 Squadrons, eine riesige Armada mit über 2500 Bombern. Zusätzlich waren noch 18 Fighter Groups (Jagdflugzeuge und Begleitschutz) in England stationiert. Auch die 9th war in England, später auch in Frankreich und Holland stationiert. Die 12th und die 15th US Luftflotte war ab Nordafrika und Italien im Einsatz. Die US-Army-Air-Force flog üblicherweise Tagangriffe und die Royal-Air-Force Nachtangriffe.



US-Air-Force-Bomber B-17 beim Bombenabwurf

Bei Eintritt der USA in den Europäischen Krieg wurden ab 1942 126 neue Flugplätze für die B-17, B-24, B-25 Bomber und P51 Mustang, P47 Thunderbolt und P38 Lightnings Jagdflugzeuge für die US-Army-Air-Force in Grossbritannien gebaut.

Der im Zugersee notgelandete „Zugerseebomber“ war auf dem Flugplatz Great Ashfield, Nr. 155 stationiert. Dieser wurde 1942 / 43 erstellt und am 19. Juni 1943 eröffnet. Er liegt nordöstlich von London in der Nähe von Ipswich / Cambridge. Hier war die 385th. Bombardement Group (Heavy) der 8th US-Air-Force/Luftflotte mit den 4 Bombardement Squadrons 548th, 549th, 550th und 551th stationiert. Der Zugerseebomber gehörte zur 550th Squadron, es war ein fabrikneuer Bomber mit der Seriennummer 42-38160 - J und der Nickname war Lonesome Polecat (einsames Stinktier).

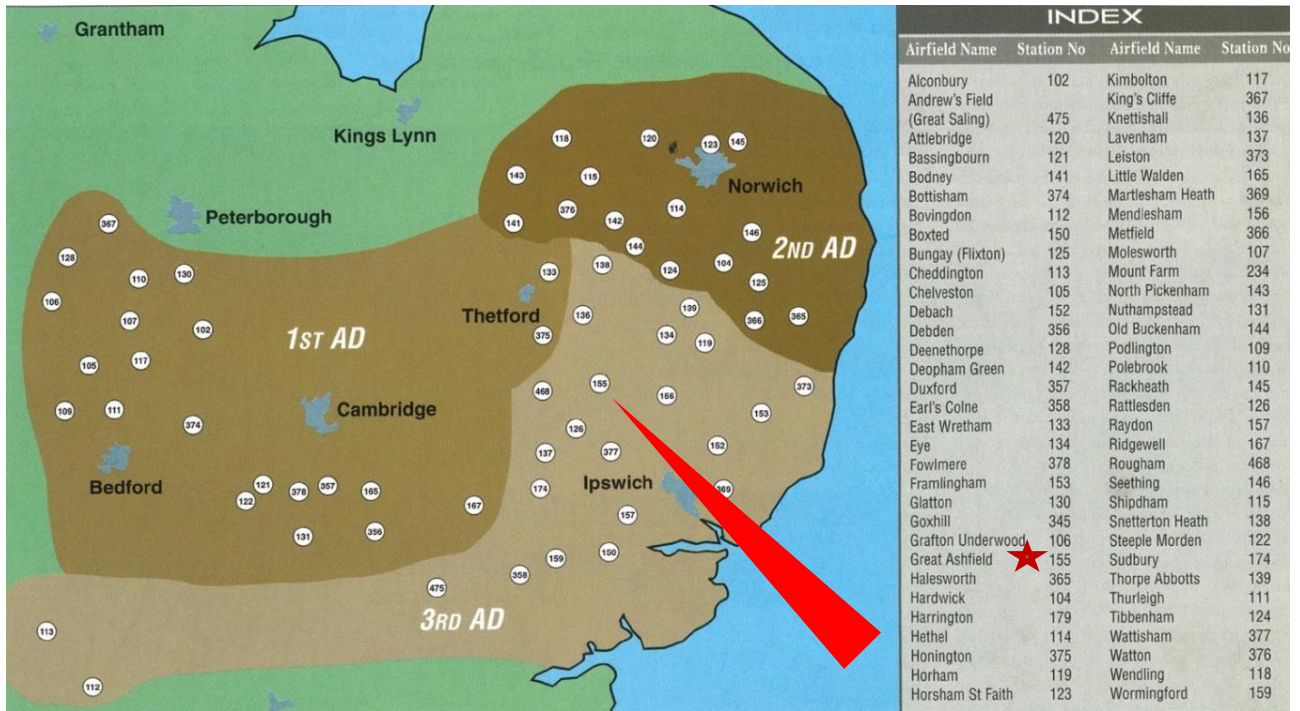
Jede Squadron umfasste 12 Flugzeuge; sie waren mit den Fliegenden Festungen B-17 F + G ausgerüstet. Total waren in Great Ashfield inkl. Reserven über 72 B-17 Fliegende Festungen stationiert. Total wurden von diesem Typ 12`731 gebaut. Der Stückpreis war 250`000 Dollar, heute wären dies ca. 3,5 Millionen Dollar. Der Codename für den Flugplatz Great Ashfield war ALFREK, und die Identifikation auf dem Leitwerk der Fliegenden Festung war das „Square G“ für die 385th Bombardement Gruppe. Unter der Seriennummer 42-38160 war noch das J aufgemalt.



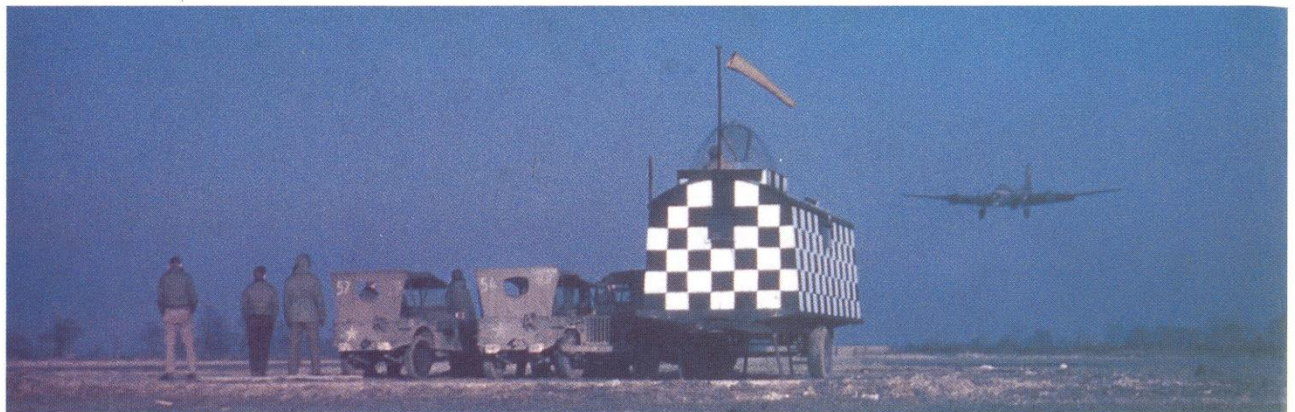
B-17G SALLY-B im Flug – die letzte Flying Fortress die in Europa noch fliegt (stationiert in Duxford/UK)

Im August 1945, also nach Kriegsende, wurde die 385th Bombardement Group zurück in die USA verlegt. Sie leistete total 296 Einsätze plus 5 Versorgungsflüge im Mai 1944, dabei verlor die 385th total 129 B-17. Die 8th US Luftflotte verlor total 2935 Bomber (die 8th und 9th US Luftflotte total 4154 Bomber und 2016 Jagdflugzeuge), dabei sind auch über 30`000 US-Army-Air-Force Angehörige, Frauen und Männer gestorben oder in Gefangenschaft geraten. Nicht zu vergessen die vielen zivilen Opfer und Schäden der Bombardierungen.

Der Flugplatz Greath Ashfield wurde 1945 der Royal Air Force übergeben und 1955 geschlossen und renaturiert. 1959/1960 wurde das Areal durch die Royal-Air-Force verkauft.



Flugplätze der US-Army-Air-Force in Grossbritannien - Great Ashfield, Station Nr. 155 – Startort des Zugerseebombers



GREAT ASHFIELD
STATION 155

Constructed by John Laing & Son in 1942, Great Ashfield was of the standard Class A layout with additional hardstands to accommodate a full American bomber group. The 385th BG equipped with B-17s arrived in June 1943 and remained for the duration of the war, notching up 296 missions for the loss of 129 Fortresses. The base was formerly transferred to the USAAF by the RAF in August 1943 and during that month the 385th took part in the only England-Africa shuttle mission. The unit also has the distinction of being the last American bomb group to come

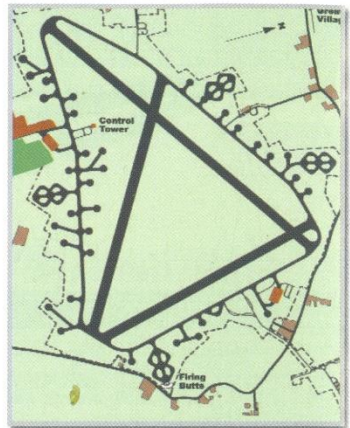
under enemy fire, over Holland in May 1945. The airfield quickly returned to RAF control after the war and was used by maintenance units and ordnance storage until it was closed and sold in 1959-60. The site has been returned to agricultural use with little evidence of its wartime exploits remaining.

Memorial: Yes (in village churchyard)

Evocative image of a 385th BG B-17G on final approach to Great Ashfield in 1944, with anxious group personnel looking on. (Warren Thompson)

385TH BG (4TH CBW/93RD CBW)

Identifying letter	G
Nickname	Van's Valiants
Squadrons	548th (Summer), 549th (Fancyfrock), 550th (Alfreck) and 551st BS (Boston)
Aircraft	B-17F/G
Dates	June 1943 - August 1945
Missions	296



Hinweise zum Flugplatz Great Ashfield, Station Nr. 155



Tafel am Eingangstor zum Flugplatz Great Ashfield, Standort der 385th Bombing Group mit den 548th, 549th, 550th und der 551th Bomber Squadronen

Einsatz der „Lonesome Polecat“ am Donnerstag 16. März 1944 – Tag der Notwasserung des Zugersee-Bombers.

In der Nacht des 15./16. März flog die Royal Air Force mit 863 Bombern einen Einsatz in den Raum Stuttgart. Anfangs März 1944 war die 550th Squadron, die Squadron des Zugerseebombers, ab Great Ashfield bereits sieben Mal im Fronteinsatz, dies um die Reichshauptstadt Berlin, Münster und Braunschweig zu bombardieren. Am Donnerstag, den 16. März waren über 1`800 Flugzeuge der 8th US-Luftflotte mit den 3 Divisionen (Standort Grossbritannien) und der 9th, 12th und 15th US-Luftflotte (Standorte Italien und Nordafrika) über Deutschland im Einsatz. Total verlor die US-Army-Air-Force an diesem Tag 53 Maschinen, 43 Bomber und 10 Jagdflugzeuge.

Um 06.30 Uhr dieses Tages starteten von diversen Flugplätzen in England die 3rd US-Air Division mit total 220 B-17 und B-24 Bombern und vielen Jägerbegleitschutzflugzeugen der Typen P-47, P-51 und P-38. Ziel der 3. Division war die Bombardierung von Augsburg, Ulm und Friedrichshafen. Die 385th Bombing Group starteten mit den vier Squadronen auf ihrer Homebase in Great Ashfield. Dabei war auch der später im Zugersee notgelandete Bomber Lonesome Polecat (Einsames Stinktier). Ziel der 385th waren die Messerschmitt Flugzeugwerke und das Flugfeld in Augsburg. Diese Mission am 16. März 1944 mit der Einsatznummer 262 war der 78. Einsatz der 385th Bombardement-Gruppe in Europa.

DIE MANNSCHAFT / CREW DER B-17G LONESOME POLECAT am 16. März 1944

1st Lt. ROBERT WILLIAM MEYER, Pilot – links im Cockpit

2nd. Lt. BOYD JACK HENSHAW, Co-Pilot – rechts im Cockpit

2nd. Lt. ROBERT LERCY WILLIAMS, Navigator – im Bugraum, gleichzeitig Bugschütze, je ein MG links und rechts im Bugraum

T/Sgt. JOHN E. WELLS, Funker / Radio Operator – gleichzeitig Dachschütze

S/Sgt.. JOHN MILLER, JR. Engineer – hinter Cockpit, MG Schütze oberer Kugelturm / Ball Turret Gunner

T/Sgt. CARL JOHN LARSEN, Bombenschütze / Bombardier – im Bugraum, gleichzeitig Kinnturmschütze

S/Sgt. LOUIS BERNARD LIENING, Rumpf, MG Schütze Rechts / Right Waist Gunner

S/Sgt. JARELL FRANKLIN LEGG, MG Heckschütze / Tail Gunner

S/Sgt. ELBERT ERNST MITCHELL, Rumpf, MG Schütze Links / Left Waist Gunner

S/Sgt.. CHARLES WILBER PAGE, MG Schütze, Kugelturm unten / Ball Turret Gunner

Tagwache war um 03.30 Uhr. Zum Frühstück gab es zwei Eier, Brot, Porridge, Fruchtsaft und Café. Vorgabe beim anschliessenden Briefing war 9 Std. Flugzeit, 7 Std. mit Sauerstoff und 5 Std. über Feindgebiet, Temperatur bis minus 30 Grad. Sammlung der Bomber war auf 3000 m Höhe vorgesehen, dann Flug auf bis zu 7000 m (21`000 Fuss) Höhe. Die Lonesome Polecat, der Zugerseebomber, gehörte zum „hohen Teilverband / High Group“ und war im „Gefechtsführungsgeschwader / Lead Combat Wing“ eingeteilt. Sie führte den gesamten Bomberpulk der 385th Richtung Augsburg an. Der Pulk wurde von P47, P51 und P38 Jagdflugzeugen begleitet und beschützt.

Die 550th Squadron wurde bei diesem neuen Einsatz am 16. März 1944, auf dem Weg Richtung Augsburg, östlich von Stuttgart, also vor Erreichung des Ziels, bei Schwäbisch Gmünd von 8 - 10 Bf-109 Messerschmitt Jagdflugzeugen der Deutschen Luftwaffe von vorne angegriffen. Um den schwächsten Punkt der B-17 zu treffen. Die Bf-109 war das Standardflugzeug und das beste Jagdflugzeug der deutschen Luftwaffe. Hiervon wurden 33`000 Stück gebaut. Auch die Schweizer Luftwaffe besass über 90 Stück dieses hervorragenden Jagdflugzeuges.

Die Fliegende Festung „Lonesome Polecat“, der Zugerseebomber mit dem 22-jährigen Piloten 1st Lt. Robert W. Meyer hatte durch den Beschuss der Deutschen Jagdflugzeuge grosse Schäden erlitten. Der Motor Nr. 4 verlor den Propeller, er wurde weggeschossen, der Motor Nr. 2 brannte aus, ein Loch im Treibstofftank Nr. 2 erforderte ein Umpumpen, die Plexiglas-Front am Bug des Bombers wurde weggeschossen, Treffer im unteren Maschinengewehr-Kugelturm und Maschinengewehr-Drehturm oben, Funkgeräte wurden durchschossen sowie diverses weiteres Material wurde beschädigt. Der Flug Wind riss die Flugkarten und das Bordbuch aus dem Flugzeug, es blieb der Besatzung nur der seidene Schal mit aufgedruckter Europa-Landkarte. Nach ca. 30 Minuten musste der Pilot die Formation verlassen, zwei Motoren waren ja ausgefallen und er konnte der Formation nicht mehr folgen.

Bei diesem Angriff wurden auch zwei Besatzungsmitglieder verletzt, der Bombenschütze Sgt. Carl John Larsen wurde am linken Fuss leicht verwundet und Sgt. Charles Wilber Page, unterer Kugelturmschütz, wurde an Hüfte und am linken Bein schwer verletzt. Beide wurden in den Funkraum gebracht und erhielten hier Erste Hilfe.

Die Maschine nahm dann Kurs von 190 Grad, Richtung Südwest, über Reutlingen Richtung Schweizer Grenze. Die Bomben, drei Maschinengewehre, die defekten Funkgeräte und weiteres Material wurden über Feindgebiet abgeworfen. Der Pilot wollte via die Schweiz Richtung Spanien fliegen.

An der Schweizergrenze wurde die Maschine von Schweizer Jagdflugzeugen Messerschmitt Bf-109 empfangen. Zuerst war die Besatzung verwirrt, denn es waren ja die gleichen Flugzeuge wie in Deutschland. Erst als sie das Schweizer Hoheitswappen sahen, waren sie beruhigt. Die Schweizer Piloten forderten die Besatzung mit Flügelwippen und Zeichen auf, ihnen zur Landung auf einem Flugplatz zu folgen, sie ignorierten dies. Der Pilot wollte ja nach Spanien fliegen.

Die Maschine flog auf ca. 3`000 m Höhe weiter. Mit nur noch 160 km/h ging es Richtung Südwesten. Im Raume Oberlunkhofen/AG wurde weiteres Material wie zum Beispiel eine Splitterschutzweste, abgeworfen. Im Gebiet des Obwaldnerlandes/Brünigpass drehte die Maschine im Anblick der hohen, verschneiten Berge der Berner Alpen ab. Es hatte einige Tage vorher sehr stark geschneit und teilweise war über 1m Neuschnee gefallen. Nun flog die Maschine Richtung Urnersee. Hier wurde erneut Ballast abgeworfen und die Maschine verlor weiter an Höhe.



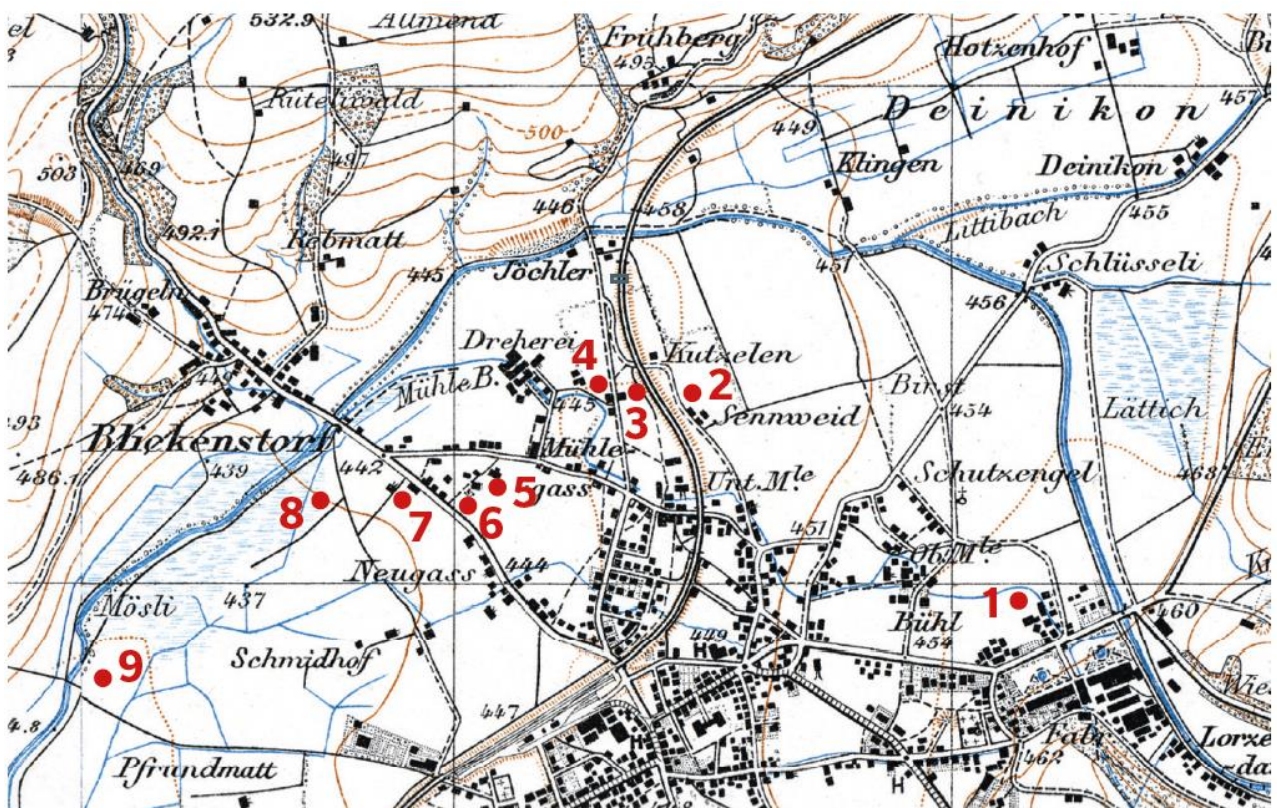
Morane Jagdflugzeug der Schweizer Luftwaffe

Im Landesinnern eskortierten nun bis zu 3 Jagdflugzeuge vom Typ Morane D3801 unserer Luftwaffe die Fliegende Festung. Sie umkreisten den Bomber wie Bienen.

Via Brunnen, Arth–Goldau, Oberwil, Zug, Inwil flog die Maschine Richtung Baar. In Inwil wurden Staniolstreifen (verwendet gegen Radar), Sauerstoffflaschen und weiterer Ballast aus dem Flugzeug geworfen.

Als 5-Jähriger hörte ich die Motorengeräusche des Bombers. Nichts Gutes ahnend, versteckte ich mich unter einer Aussentreppe unseres Wohnhauses an der Industriestrasse in Zug. Wir hörten ja in den Nachrichten von Radio Beromünster und von den Eltern immer wieder von grossen Bombardierungen mit vielen Toten und grossen Schäden.

Der Pilot wollte nun doch noch Richtung Flugplatz Dübendorf fliegen. Im Anblick der Albkette entschied er sich anders. Auf einer Höhe von nur noch ca. 300 m im Raume Baar, befahl der Pilot seiner 9-köpfigen Besatzung, mit dem Fallschirm abzuspringen. Der Pilot, 1st Lt. Robert W. Meyer (Bob) aus Minnesota, blieb an Bord. Der Fallschirm des verletzten Navigators Robert Williams, 2nd Lt. aus Pittsburg/Indiana war beim Angriff in Deutschland von seiner Brust weggeschossen worden. Der Pilot Robert W. Meyer überreichte ihm den seinigen. Beim Absprung öffnete sich dieser nicht richtig, wahrscheinlich zog Robert Williams die Reissleine zu spät (sie mussten die Reissleine ziehen, bei Luftlandetruppen ist die Reissleine am Flugzeug angebracht). Er schlug in der Nähe eines Bächleins beim Wiesental in Baar heftig auf. Frau Zappa, sie sprach Englisch, betreute ihn als erste. Nachher wurde er sofort ins Spital/Asyl Baar gebracht. Trotz intensiver Hilfe von Dr. med. Karl Stutz und den Menzinger Schwestern erlag er kurze Zeit später seinen schweren Verletzungen. Sgt. Jarell F. Legg und Sgt. Elbert E. Mitchell landeten beide am Jöchlerweg und sie erhielten nach der Landung von Bauer Müller zuerst einen Schnaps. Beim Besuch in den 90 er Jahren wurde die Flasche dann gemeinsam in Baar ausgetrunken.



Recherchen Landeorte: Werner Binzegger & Oskar Rickenbacher (Quelle: Karte von 1944, Bundesamt für Landestopografie)

Landeorte der «Zugerseebomber»-Besatzung in Baar

- 1 Sgt. Louis B. Liening 2 Sgt. Carl J. Larsen 3 Sgt. Jarell F. Legg
 4 Sgt. Elbert E. Mitchell 5 Sgt. Charles W. Page 6 Sgt. John E. Wells
 7 Sgt. John Miller Jr. 8 2nd Lt. Robert L. Williams 9 2nd Lt. Boyd J. Henshaw

Die zwei weiteren des Beschusses über Deutschland Verletzten, Bombenschütze Sgt. Carl John Larson und der Kugelturmschütze Sgt. Charles Wilber Page mussten nach der Fallschirmlandung ebenfalls im Spital/Asyl Baar ärztlich versorgt werden. Beide blieben bis Ende Mai im Asyl Baar. Die übrigen sechs Besatzungsmitglieder landeten ohne Probleme im Raume Baar und wurden alle in den Ortskommandoposten im Hotel Lindenhof in Baar gebracht.

Notlandung des US-Air-Force Bombers B-17G „Lonesome Polecat“ auf dem Zugersee

Nach dem Absprung der Besatzung im Raume Baar spukte ein weiterer Motor. Nun ging der Flug via Steinhausen, Cham zurück Richtung Zugersee/Oberwil. Nach einer Kurve ging es erneut mit nur noch einem voll funktionierenden Motor Richtung Zug. Eine Landung auf Boden war für den Piloten ausgeschlossen. Er wasserte die Maschine gegen 13 Uhr mit einer Bravourleistung auf dem Zugersee, direkt auf der Höhe des ehemaligen Kantonsspitals an der Artherstrasse. Die Maschine schlitterte, eine grosse Wasserfontäne aufspritzend (von dem einen noch drehenden Propeller) Richtung Casino. Am Schluss drehte die Maschine noch Richtung Westen ab. Der Pilot stieg durchs Co-Piloten-Fenster auf den Flügel, pumpte die Schwimmweste auf und sprang ins kalte Wasser. Er schwamm dann Richtung Ufer. Er wurde kurz nach seinem Sprung ins Wasser in ein Ruderboot der Gebrüder Werner und Norbert Henggeler von der Altstadt Untergasse aufgenommen und an Land gebracht. Nach fünf Minuten versank die Maschine Bug voran, da der Bombenschacht und weitere Öffnungen offen waren. Durch die Notwasserung im See, also nicht über überbautem Gebiet, ist das Zugerland knapp an einer grossen Katastrophe vorbeigekommen. Eine Bravourleistung des Piloten.



Landung des Bombers auf Zugersee vor ehemaligem Kantonsspital /Landis & Gyr, Hofstrasse, Zug durch Pilot 1st Lt. Robert W. Meyer (Bildmontage Eugen Grau)

Zuerst meinte man, es seien noch weitere Besatzungs-Mitglieder aus dem Flugzeug gestiegen. Es war aber nur herumschwimmendes Material aus dem Bomber zu sighten. Einiges wurde von weiteren Bootsbesitzern wie Schlossermeister Hans Aklin geborgen. Die Maschine versank ca. 450 m ab Ostufer, ca. 1000 m vom Nordufer, auf der Linie Casino – Holzhäusern. Der See ist hier 45 m tief. Beim Aufprall schlug es den Piloten Meyer nach vorne, wobei er die am Tage vorher in England eingesetzte Zahnkrone verlor.



Empfang des Piloten Meyer am Seeufer, unterhalb ehemaligem Restaurant Taube, neben Wöschhüsli (Foto Eugen Grau)

Unterhalb des ehemaligen Restaurants/Bäckerei Taube in der Zuger Unter-Altstadt, neben dem Wöschhüsli, wurde der Pilot von einer grossen Menschenmenge empfangen. Durch ein grosses Spalier, Zivilisten, Stadtpolizisten, Militär, Ortswehr und Luftschutz wurde der Pilot Robert William Meyer zum Stadtpolizei-posten am Kolinplatz geleitet. Er lächelte und winkte den Leuten zu. Im Polizeiposten wurde er mit trockenen Kleidern versorgt. Der Trainingsanzug von Fritz Müller, Stadtpolizist, diente dazu. Stadtpräsident Augustin Lusser organisierte Essen und Trinken vom nahe gelegenen Restaurant Aclin, die Serviertochter Rösli Bischof brachte Essen und Trinken und konnte, weil sie etwas Englisch sprach, die ersten Dolmetscherdienste leisten. Später kam dann als Dolmetscherin Frl. Florence Iten dazu und half bei der Befragung. Anschliessend wurde der Pilot von Fritz Müller, Stadtpolizist, per Taxi (die Stadtpolizei hatte noch kein eigenes Fahrzeug) zu den übrigen gesunden Besatzungsmitgliedern ins Platzkommando ins Restaurant Lindenhof in Baar gebracht.



Pilot Meyer, links Schweizer Offizier, dahinter Stadtpolizist in der Altstadt Untergasse (Foto Eugen Grau)

Nach Besuch der zwei verwundeten Besatzungsmitglieder im Asyl/Spital Baar und dem tödlich verletzten Robert Williams in der Leichenhalle wurde die gesamte gesunde Besatzung, also sieben Mitglieder, nach Dübendorf zum Militärflugplatz gebracht. Pilot Robert William Meyer kam nach 14 Tagen kurze Zeit zurück nach Zug, bei diesem Besuch wurde die bei der Landung weggebrochene Zahnkrone repariert.

Anlässlich des Fallschirmabsprunges der Besatzung feuerte ein Baarer vom Balkon des 3. Stocks, des Restaurant Gotthard, beim Bahnhof Baar, mit seinem Karabiner drei Schüsse auf die landende Besatzung, zum Glück ohne zu treffen. Er meinte, es sei eine Invasion deutscher Soldaten, die nun die Schweiz erobern wollten.

Von den 220 in Grossbritannien gestarteten Flugzeugen der 3. Air Division kehrten an diesem Tag 23 Maschinen nicht zurück, 7 gingen in der Schweiz nieder, 4 B-17 und 3 B-24. Vier sind notgelandet, darunter der Zugerseebomber und drei stürzten ab.

Der 22-jährige Pilot Robert W. Meyer flog vor diesem Einsatz schon 18 Angriffe/Feindflüge Richtung Deutschland. Die Ausbildung zum Piloten dauerte neun Monate und erfolgte in der USA. Nach Dübendorf war er zuerst in einem Hotel in Davos interniert, danach wurde er nach Wengen verlegt, auch wieder in einem Hotel. Hier wurde er Kommandant des Internierten Lagers Wengen. Er half vielen seiner Air-Force Angehörigen zur Flucht. Am 6. März 1945, also kurz vor Kriegsende kehrte er zum Flugplatz Great Ashfield zurück. Nach dem Krieg war er Geschichtslehrer. Er kam im Gegensatz zu den übrigen Besatzungsmitgliedern nie mehr zurück in die Schweiz. Er starb am 6. August 1996 an den Folgen von Blutkrebs; gleichentags wurde in Zug und Baar des Ereignisses von 1944 in Anwesenheit von Besatzungsmitgliedern aus USA gedacht, sie waren auf Besuch in der Schweiz.

Auch drei Besatzungsmitglieder 2nd Lt. Boyd Jack Henshaw, Co-Pilot; Sgt. Louis Bernard Lining, Maschinengewehr-Schütze gelang die Flucht aus den Interniertenlagern in Mürren via Genfersee, Frankreich nach England. Dem Bombenschützen Sgt. Carl John Larsen gelang die Flucht ins Ausland erst nach dem zweiten Versuch. Dabei flüchtete er aus dem Straflager Wauwilermoos, beim ersten Fluchtversuch war er ausserhalb von Genf gefangen genommen worden. Am 30. April 2014 wurde im Auditorium des Pentagon in Arlington/USA auch dem Sgt. Carl J. Larsen die POW, «Prisoner of War» Auszeichnung mit 143 weiteren in Schweizer Straflagern, wie Wauwilermoos, usw. inhaftierten US-Militärpersonen verliehen. Acht Veteranen konnten dieser Verleihung im Pentagon noch beiwohnen. Dies war möglich, weil seit den 80er Jahren durch die „Swiss Internees Association“ der amerikanische Kongress für die Anerkennung der in der Schweiz Gefangenen US Air Force Angehörigen als «Prisoner of War» bearbeitet wurde. 2013 erfolgte dann die Änderung der entsprechenden Gesetze.

Beerdigung des tödlich verunglückten Navigators in Baar

Am Montag, den 20. März 1944 wurde in Baar der tödlich verunglückte Navigator, 2nd Lt. Robert L. Williams mit militärischen Ehren beerdigt. Der Trauerzug ging vom Spital/Asyl Baar via Langgasse zum ehemaligen Protestantischen Friedhof im Oberdorf. Die überlebende Besatzung trug den Sarg, vor dem Sarg marschierten drei polnische Offiziere. Soldaten der Radfahrertruppen (gelbe Truppen) begleiteten den Trauerzug als Ehrengarde und eine Militärmusik war auch dabei. Der Beisetzung wohnte auch der amerikanische Gesandte Harrison mit Gefolge bei. Bereits zehn Tage später wurde der Sarg nach Münsingen/BE auf den dortigen Friedhof überführt, wo 61 US Angehörige begraben wurden. 1946/47 wurde der US Friedhof aufgehoben und die Gebeine in die USA überführt. Robert W. Williams wurde im Washington Park Cemetery in Indianapolis/Indiana beigesetzt.



Trauerzug an der Langgasse in Baar für Beerdigung 2nd Lt. Robert Williams, vorne drei polnische Offiziere, dahinter die sieben Besatzungsmitglieder mit Sarg, links: Jarell Legg, Elbert Mitchel, Jack Henshaw, hinter Sarg John Wells, rechts: Robert Meyer, Louis Liening, John Miller; Ehrengarde durch Radfahrer / gelbe Truppen & Militärspiel (Foto Eugen Grau)

Martin Schaffner, der Hebespezialist, genannt „Bomber Schaffner“

1923 geboren, gestorben an einer Lungenentzündung am 5. Oktober 1965 nach Operation zwecks Gewichtsreduktion. Er war als Bergungsfachmann weit über unsere Grenzen bekannt. Er sammelte während des 2. Weltkrieges Alteisen, zuerst mit einem Leiterwägeli und später mit seinem Moto-sacoche, Motorrad mit Seitenwagen. Später war er Unternehmer und Garagist; er baute 1948 in Suhr eine Tankstelle, später noch an drei weiteren Orten (Cham, Bötzingen und Effingen). Er hob viele Bomber, Jagdflugzeuge, Autos und Schiffe aus Seen, so auch die 2 P-16, Prototypen und eine DC-3 der SWISSAIR aus dem Bodensee. Deshalb bekam er den Über Namen «Bomber-Schaffner». Dank guten Kontakten mit der US-Air-Force in Frankfurt/Main und Bundesstellen in Bern erhielt er die Bewilligung für die Bergung des B-17G-Bombers im Zugersee. Er wollte den Bomber als Blickfang in Suhr neben seiner Tankstelle aufstellen und darin sogar ein Restaurant einrichten, ebenfalls wollte er den Treibstoff aus dem Bomber an seinen Tankstellen verkaufen.

Hebung des Bombers aus dem Zugersee, ab Juni 1952

Nach längeren Abklärungen baute Martin Schaffner bei der Liegenschaft Dosenbach an der Artherstrasse, Zug, ein Floss mit zwei Stahllagertanks à je 32 00 Liter Inhalt. Die Tanks wurden bei Wild, Kesselschmiede, Muri/AG hergestellt. Auf dem Floss waren drei Seilwinden installiert, eine Leiter führte bis auf den Seegrund, für den Abstieg des Tauchers auf 45m Tiefe. Bug und Flügel des Bombers steckten im Schlamm des Seegrundes.



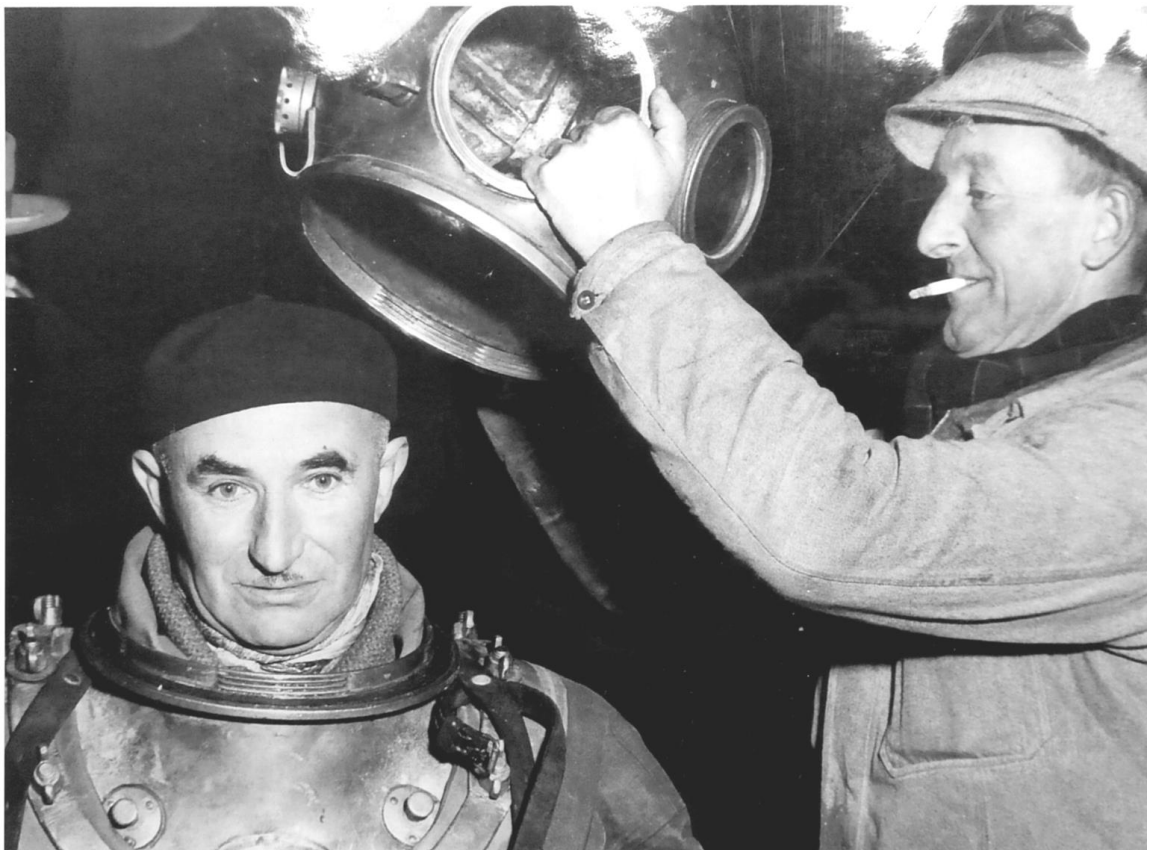
Tankstellenprojekt Schaffner in Suhr/AG mit Bomber im Hintergrund (Zeichnung von Hp. Zeller)



Floss mit Hebemannschaft, auf rechtem Floss Luftpumpe, von 2 Personen bedient
(Foto Eugen Grau)



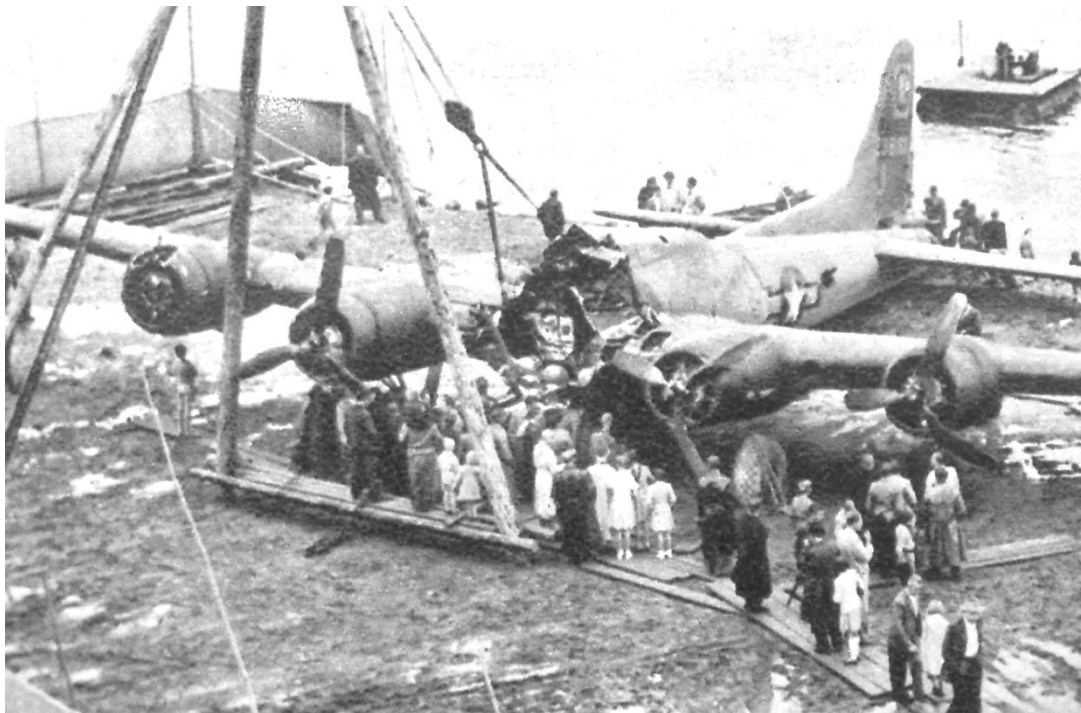
Ein Flügel des Bombers erscheint, daneben Floss mit den zwei Lagertanks à je 32'000 Liter Inhalt
(Foto Eugen Grau)



Aufsetzen des Taucherhelms bei Taucher Gottlieb Scherrer (Foto Eugen Grau)

Bomber-Schaffner engagierte den Berufstaucher Gottlieb Scherrer, der früher bei Stäubli Wasserbau, Zürich arbeitete. Er hatte grosse Erfahrung beim Tauchen in grossen Tiefen. Zwecks Erkundigung und Befestigung der Zugseile stieg er 2 – 3 mal pro Tag zum Wrack in 45 m Tiefe. Mit den Winden wurde der Bomber gehoben. Acht Mann bedienten die Luftpumpe für den Taucher und diese wurden alle 15 Minuten abgelöst. Bis zu 30 Mann standen zeitweise auf dem Floss.

Nach sechs Wochen harter Arbeit, sie war fast zu Ende, rissen die Seile, das Floss schnellte in die Höhe und der Bomber sank nochmals auf den Seegrund. Es brauchte zwei weitere Wochen bis zum erneuten Hebeversuch. Als der Flügel mit dem US-Ai- Force Zeichen auftauchte, ergriff eine grosse Erleichterung alle Beteiligten. Die Hebearbeiten dauerten zwei Monate. 1`500 Liter Flugtreibstoff konnte auch abgepumpt werden. Wachtmeister Jakob/Kobi Segmehl, Chef der Stadtpolizei Zug begleitete die Hebearbeiten auf dem See und Bootsvermieter Weber half Schaffner bei den Transporten.



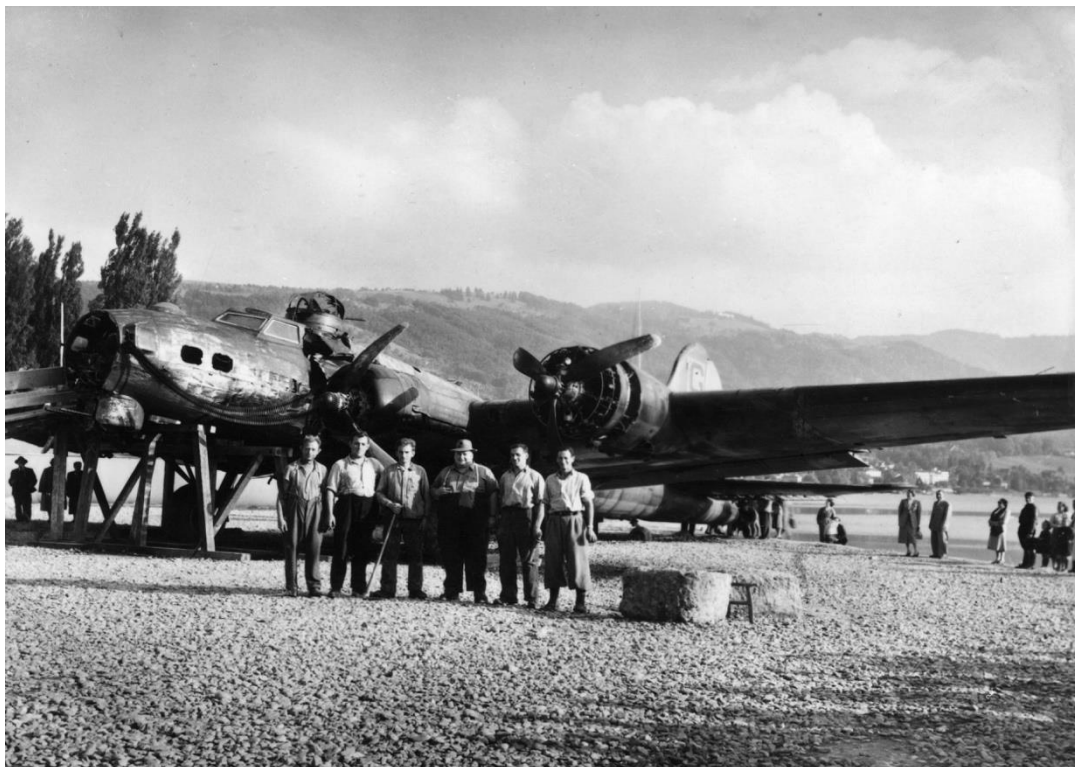
Bomber auf Kiesplatz, hinter heutigem Bootshafen, Bug fehlt noch (Foto Eugen Grau)

Am 25. August 1952 wurde der Zugerseebomber hinter dem heutigen Bootshafen in Zug an Land gebracht. Nach Reparatur der Räder wurde der Bomber zum Ausstellungsort auf den Kiesplatz gezogen; ein grosses Drei Bein mit Flaschenzügen und ein Lastwagen mit Seilwinde der Firma Risi, Oberwil half dabei. Der Bug fehlte zuerst, er wurde später gehoben und angebracht. Als 13-Jähriger habe ich die Hebung, Anlandung und die Ausstellung mitverfolgen können.

Um den Bomber am Kiesplatz wurde eine Abschränkung mit Stoffbahnen (Sacktuch) erstellt. Hier hatte eigentlich der Kieshändler und Ledischiffbesitzer Weber seinen Arbeitsplatz. Der Eintrittspreis für die Besichtigung des Bombers war Fr. 1.10, für Kinder 55 Rappen. Die Besucher erhielten gleichzeitig eine 8-seitige Broschüre mit allen Details zum Bomber und den Hebearbeiten. Am ersten Sonntag kamen fast 10`000 Besucher, es regnete, der Boden verwandelte sich in Morast, clever wie Schaffner war, reinigten am Ausgang vier Mann die Schuhe für 30 Rappen. Die Ausstellung war ein grosser Erfolg. Aus der ganzen Innerschweiz kamen Besucher. Ab Glarus und anderen Orten wurden Busreisen zum Besuch des Bombers organisiert.



Bomber-Schaffner, Gottlieb Scherrer, Taucher, Josef Schnellmann und Mitarbeiter vor Bug
(Foto Eugen Grau)



Ausstellung des Bombers im Jahre 1952 auf dem Kiesplatz, hinter heutigem Bootshafen und neben dem heutigen Hafenrestaurant in Zug, in der Mitte Martin Schaffner mit Hut (Foto Eugen Grau)



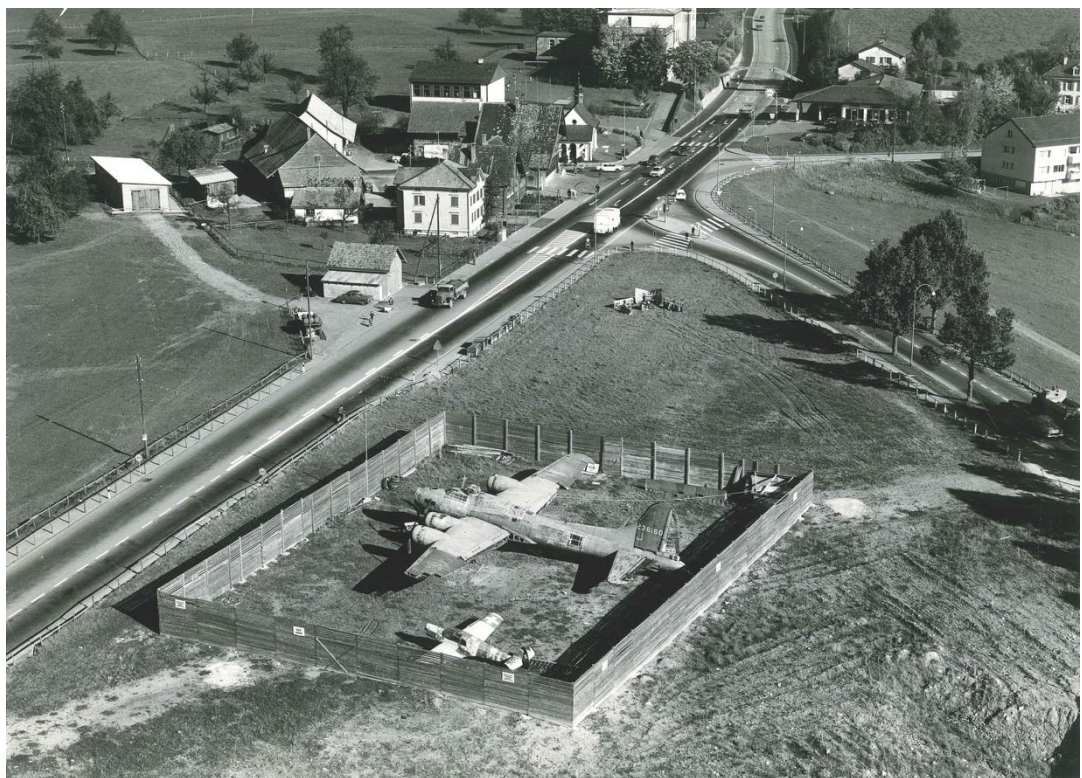
Velo Park Ticket und Eintritts-Tickets für Besichtigung des Bombers 1952 in Zug (von Rolf Zaugg)

Der Zugerseebomber auf Schweizerreise 1952 - 1972

Nach dem Start der Ausstellung in Zug kam der Bomber kurze Zeit zur Tankstelle von Schaffner, zwischen Kollermühle und Alpenblick in Cham. Nachher für drei Monate nach Basel in die Mustermessehalle. Anschliessend von Mai bis Juni 1953 nach Biel-Bötzingen. Im Sommer 1953 neben Bahnhof SBB in Lausanne, hier wurde erstmals ein Glasbassin in der Grösse von 3x5x6m aufgestellt. Der Taucher Neumann schweisste zu Demonstrationszwecken unter Wasser Blechteile zusammen, dies war eine zusätzliche Attraktion. Neumann war während des Krieges Taucher auf dem Deutschen Schlachtschiff Tirpitz und arbeitete nach dem Einsatz für Bomber Schaffner bei der Firma Streuli Wasserbau, Horgen.



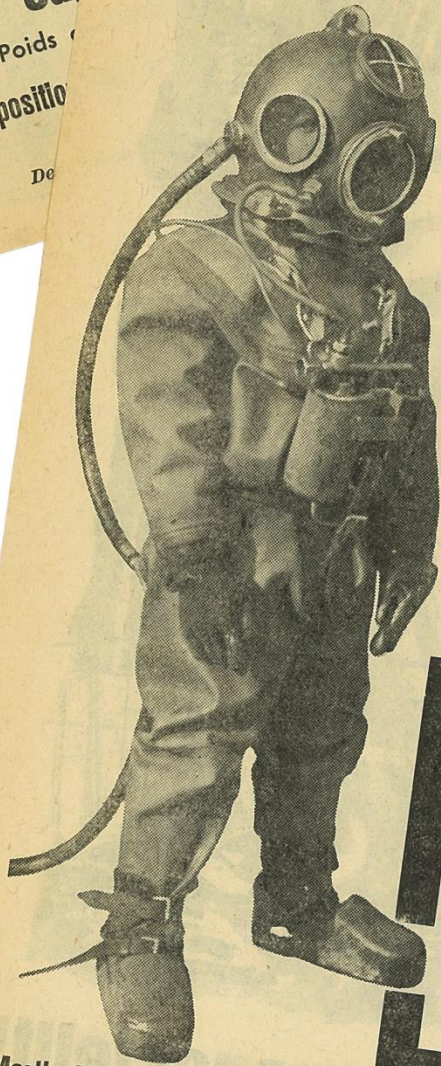
Zugerseebomber in der Mustermessehalle in Basel, 1953 (Foto von Hp. Zeller)



Zugerseebomber in St. Gallen-Winkeln, 1966 – 1970 (Foto www.warbird.ch)

**Sensationelle Bergung eines amerikanischen Bombers
„Fliegende Festung“ aus dem Zugersee**
 30 Tonnen Fluggewicht - 32 m Flügelspannweite
 Ausstellung des Riesen-Ungetüms Flugplatz Biel-Bözingen
 vom 24. Mai bis 28. Juni 1953
 Ständige Passagierflüge durch die Mot.-Fluggr. Biel

Sauvetage s
Su
 Poids
 Expositio
 De



Schwierige Taucharbeiten fördern die während des letzten Krieges versunkene amerikanische „Fliegende Festung“ aus 45 m Tiefe zu Tage

- 30 Tonnen Fluggewicht
- 32 m Spannweite
- 10 Mann Besatzung
- 13 Bordkanonen
- 4 Motoren = 5 000 PS
- 20 000 l Benzin-Fassung

Der Taucher in Bümpliz
 Sie sehen unseren Taucher unter Wasser arbeiten in einem riesigen Glasbehälter - wie auf dem Seegrund

Martin Schaffner, Suhr, Tankstelle, Tauch- und Bergungs-Unternehmen

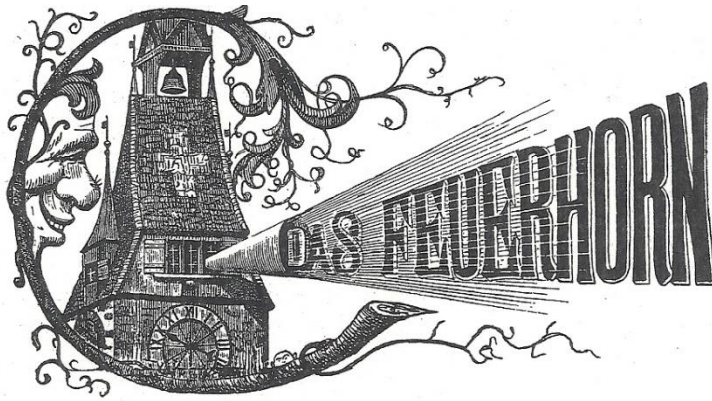
61. Jahrgang

Organ des Styger-
Rettungskorps Zug

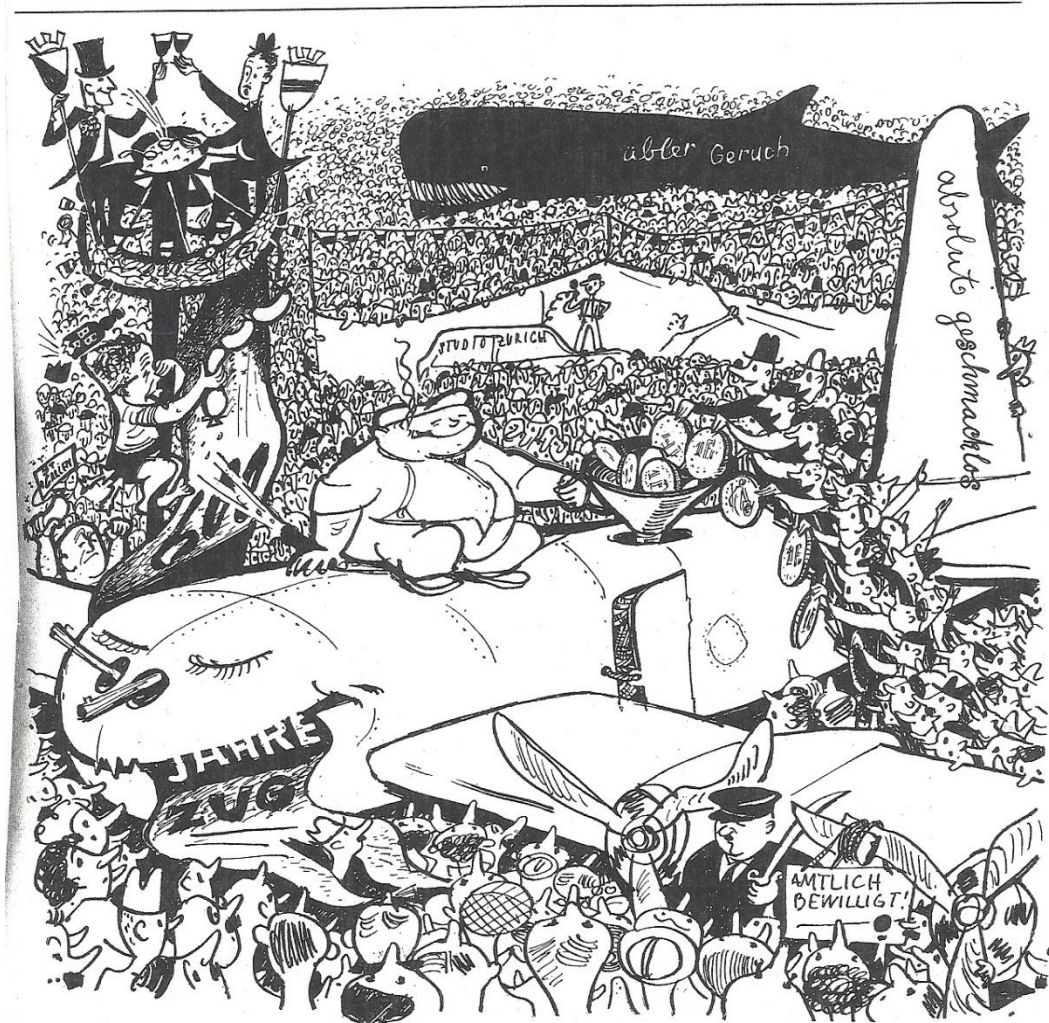
Infolge Steuerfuss-Senkung
nur noch 1 Fränkli

Zug, im Zeichen der Motorisierung

Sonntag, den 15. Horner 1953



Löschblatt für die Gesamt-Interessen der Zuger Bevölkerung



Es riecht auch an und nach den Festen — ein Bomber (da geschmacklos) war vom Besten!

Bild „FEUERHORN“, Fasnachtszeitung des Styger-Rettungskorps der Freiwilligen Feuerwehr, Zug vom Februar 1953 – der Zugerseebomber als Geldquelle, im Hintergrund der stinkende Wal, ausgestellt 1952 am Güterbahnhof Zug und die Zentenarfeier „Zug 700 Jahre im Bund der Eidgenossen“ – ich kletterte als 13-jähriger auf den Freiheitsbaum, links im Bild und holte eine Cervelat herunter (Zeichnung von Johny Potthof, Kunstmaler – Archiv IG - FFZ, Zug)

Ende 1953 kam der Zugerseebomber nach Bümplitz/Bern, nachher nach Suhr/AG. Hier wurde der Bomber neben der Tankstelle von Bomber-Schaffner aufgestellt. Nach dem Tod von Martin Schaffner im Jahre 1965 wurde der Zugerseebomber 1966 nach St. Gallen an einen Herr Gschwend aus Herisau verkauft. Von Juni 1966 bis 1970 war er in St. Gallen-Winkeln mit einem Verbindungsflugzeug Messerschmitt Mf-108 ausgestellt, wo man einen Flugzeugthemenpark erstellen wollte. Dies konnte aber nicht realisiert werden.

1970 wurde der Zugerseebomber an Willi Hubmann, St. Moritz verkauft. Der Rumpf der Maschine wurde im März 1970 ab St. Gallen per SBB nach Chur und ab dort per Tiefgangswagen der RhB, Rätische Bahn nach St. Moritz transportiert. Die Flügel, die Motoren und weiteres Material wurde per Lastwagen nach St. Moritz geliefert.

Von 1970 bis 1972 war der Bomber neben dem Hotel Sonne in St. Moritz-Bad, auf dem heutigen Hotelparkplatz, direkt gegenüber der Polowiese ausgestellt. Der Bomber wurde bald nach Aufstellung durch Jugendliche mit Farbe versprayed und verschmiert; er war sehr unansehnlich.



Der versprayed und unansehnliche Zugerseebomber in St. Moritz-Bad, 1970 (Foto Rutz St. Moritz)

Nachher wurde er vollständig neu bemalt und instand gestellt, auch der Nickname „Lonesome Polecat“ (einsames Stinktier) wurde angebracht. Neue Propeller aus Holz wurden montiert, nun hatte er wieder 4 Propeller, der Bug wurde repariert und Maschinengewehr-Attrappen wurde angebracht. Der Zugerseebomber sah nachher sehr gut aus, fast wie neu.



Der instand gestellte Bomber in St. Moritz-Bad (Foto Rutz, St. Moritz)



Tochter Andrea im Bombenschützenstand, 1972 kurz vor Verschrottung (Foto Autor)

Zum Schutz des Exponates wurde ein Zaun um das Flugzeug erstellt und ein Kassenhaus aufgestellt. Auch hier wurde für die Besichtigung ein Eintritt verlangt. Im Sommer 1972 habe ich mit meiner Familie den Bomber in St. Moritz-Bad besichtigt, kurz darauf wurde er verschrottet. Er lag vor einem Mehrfamilienhaus mit Eigentumswohnungen und diese Bewohner hat der Zugerseebomber immer an den Krieg erinnert.

Teile des Zugerseebombers sind im Crash Air War & Resistance Museum 40-45, Fort bij Aalsmeer, Aalsmeerderdijk 460, 1436 BM Aalsmeerderbrug/NL noch vorhanden. (Motoren, Blechteile mit Aufschrift Lonesome Polecat, usw.) Ein Holländer hat dieses Material ab St. Moritz nach Holland gebracht. Ein Propeller, Maschinengewehre und weiteres Material sind bei diversen Schweizer Privatsammlern noch vorhanden. In Utzenstorf / BE gibt es das B-17 Museum von Herr Rolf Zaugg und im Festungsmuseum Crestawald, Sufers/GR sind Teile des im November 1944 im Schlappital bei Klosters/GR abgestürzten B-17 ausgestellt.



Besatzung der Lonesome Polecat; Hinten Charles Page, J. Miller, R. Brown, E. Mitchell, J. Legg; Vorne 2. Von links R. Williams, 4. Von links B. Henshaw, nicht auf Foto: John Wells, Carl Larsen und Pilot Robert Meyer (Archivbild Bruno Baur, Santa Rosa / CA)

DANK FÜR DIE BEIHILFE ZUR ERSTELLUNG DIESER GEDENKSCHRIFT AN: Werner Binzegger, Christian Raschle, Hansjürg Grau Beat Nyffeler, Rolf Zaugg (B-17 Museum in Utzenstorf), Dani Egger und Werner Schmitter (www.warbird.ch), Patrick Mühlefluh, Adi Bieler, Roger Widmer, Randall Volpe, Claudia Emmenegger, Toni Hofmann, Marco Sigg, Thomas Glauser, Philippe Bart, Hanspeter Zeller, Hermann Amrhein, Armin Stutz, Bruno Baur und weiteren Informanten.

Diese Gedenkschrift habe ich für meine drei Enkel, Tobias und Benjamin Kilchmann-Rickenbacher und Gilles Rickenbacher als Erinnerung an die spezielle Geschichte des Zugerseebombers erstellt. Dreimal habe ich diese Fliegende Festung gesehen, 1944, als 5-jähriger beim Überflug in Zug, 1952 bei Hebung, Anlandung und Ausstellung in Zug und zuletzt 1972 bei der Ausstellung in St. Moritz-Bad und dies kurz vor der Verschrottung.

Ein Brief als Zeitdokument

Herrn und Frau A. L. Williams
Pittsboro, Indiana
24. July 1944, Schweiz

Liebe Herr und Frau Williams

Tracy Strong schickte mir eine Kopie des von Ihnen erhaltenen und am 26. April datierten Briefes und ich dachte, dass ich vielleicht am besten Ihre Fragen beantworten und Ihre Sorgen über den Vorgang des Todes von Lt Williams erleichtern kann.

Diesen Brief zu schreiben ist sehr schwierig, was sie hoffentlich verstehen werden. Am Tage als er ums Leben kam war ich Robert's Pilot. Bis zum Tage als wir zusammen geflogen sind habe ich Ihren Sohn nicht gekannt. Aber dann lernte ich ihn besser kennen als vielleicht viele seiner besten Freunde, weil es unter Feindesangriff geschah.

Unser Flugzeug wurde von feindlichen Jagdflugzeugen sehr stark beschädigt. Zwei der Besatzungsmitglieder wurden verletzt, einer davon sehr schwer. Das Flugzeug war kaum mehr zu kontrollieren, und mit einem abgestellten Motor sahen wir uns gezwungen, Richtung Schweiz zu fliegen.

Während des Angriffs wurde der Flugzeugvorderteil weggeschossen und alle Karten fortgefegt. Trotz dem schrecklichen, eiskalten Luftstoss durch die vordere Öffnung verharnte Robert auf seinem Posten aus. Erst als wir uns in den Schweizerbergen befanden, war er damit einverstanden, seinen Posten zu verlassen, aber nur darum, um den Verletzten helfen zu können.

In den Bergen stellte noch ein anderer Motor ab, und wir fingen an sehr schnell abzusinken. Ich wusste, dass die Besatzung abzuspringen hatte, aber wir mussten warten bis eine Stadt in die Nähe kam um dort die sofortige medizinische Betreuung der Verwundeten zu ermöglichen. Die Berge waren mit Schnee bedeckt. Wären wir dort abgesprungen, hätte es Tage dauern können, bis man uns gefunden hätte.

Den Absprungbefehl gab ich über einer kleinen Schweizerstadt. Robert's erster Fallschirm war von seiner Brust weggeschossen worden, aber wir gaben ihm einen anderen. Er beförderte die Verwundeten über Bord, wartete bis die Unteroffiziere weg waren und sprang dann selber ab.

Der Co-Pilot sprang ab, der dritte Motor stellte ab und ich wasserte das Flugzeug auf einem kleinen See.

Entweder realisierte Robert nicht, wie niedrig wir flogen oder sein zweiter Fallschirm war beschädigt, denn der Schirm öffnete sich zu spät.

Robert wurde in Baar, Schweiz, beerdigt. Man gab ihm eine ergreifende, militärische Beerdigung. Die Besatzung trug den Sarg. Sein Grab war überdeckt mit Mengen von Blumen, gebracht von den gütigen Leuten der Schweiz. Später wurde er auf dem Amerikanischen Friedhof in Münsingen überführt, wo er nun zur Ruhe liegt.

Es tut mir leid, dass ich Ihnen nicht mehr schreiben kann, aber ich werde Sie besuchen, sobald ich nach Amerika zurückkomme.

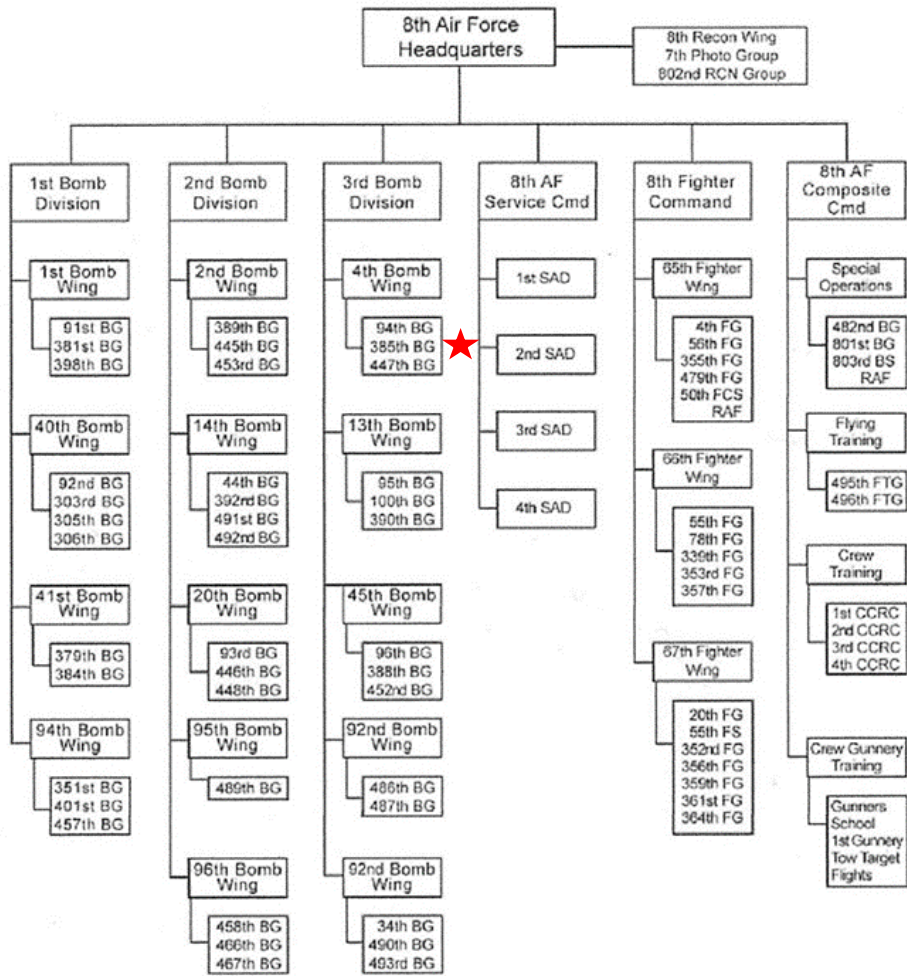
Robert starb im Kampf für die Ideale die er glaubte und seine letzten Gedanken waren jene für das Wohlbefinden von anderen.

Ich kann Ihnen nichts sagen, um Ihren Schmerz zu lindern. Verlassen wir uns auf Gottes Erbarmen und glauben wir an sein Himmelreich. Robert hat uns verlassen, aber er verbleibt in unseren Gedanken und Gebeten bis die Nacht vorbei ist. Und mit dem Morgen werden die Gesichter der Engel strahlen. Welches wir seit langem liebten und für eine Weile verloren haben.

Gott segne Sie
Robert W. Meyer

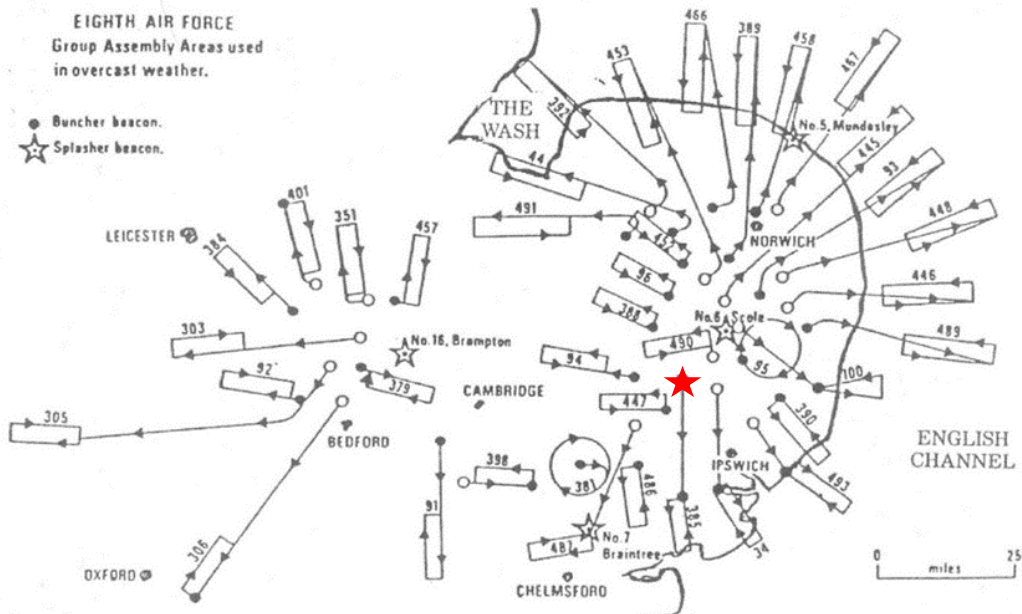
ORGANIZATIONAL CHART 8TH AIR FORCE
31 AUGUST 1944

Source: The 8th Air Force Yearbook

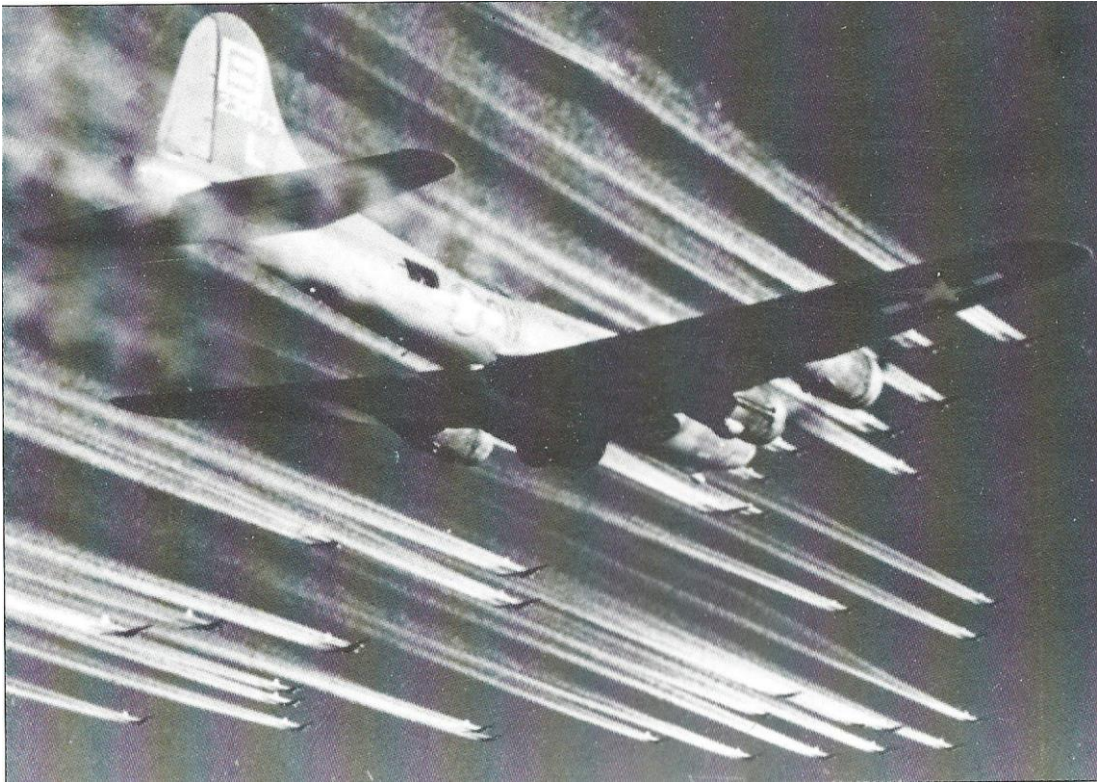


Ordre de Bataille, 8th US Air Force

A Gathering Of Eagles — 8th Air Force Style



Organisation/Treffpunkte der 8th US Air Force über England ★ 385th BG



Bomberflotte im Flug - Kondensstreifen



Bomber Schaffner mit Stumpfen, Taucher Gottfried Scherrer und Josef Schnellmann
(Foto Eugen Grau)



ES IST SO WEIT!

Wochenlang hat die gesamte Öffentlichkeit, sei es persönlich an Ort und Stelle oder von ferne durch die Zeitungen, den Verlauf der schwierigen Hebearbeiten an der USA Superfestung G238160J aus dem Zugersee verfolgt. Und jetzt ist es so weit! Mit unendlichen Mühen und unter Einsetzung beträchtlicher finanzieller und technischer Mittel ist es gelungen, den Riesen zu heben und an Land der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Technik und Unternehmungsfreude haben gesiegt.

Die 8 Jahre Wassergrab in 45 Meter Tiefe haben der gewaltigen Maschine wenig anhaben können. Sie und ihre Einrichtungen sind in ganz erstaunlich gutem Zustand.

Der Massen-Zustrom Interessierter zeigt so recht, wie gross überall der Wunsch ist, die einmalige Gelegenheit zu benützen und die Superfestung innen und aussen genauer zu besehen.

Der Bomber bleibt zur Besichtigung in Zug

während des Monats September am Seeufer ausserhalb der Stadt an der Chamerstrasse (siehe Skizze).

Eintritt: für Erwachsene Fr. 1.10, für Kinder Fr. -.55. Reduktionen für Vereine und Gesellschaften sind zwar nicht möglich, doch ist der Chauffeur frei.

Das Interesse ist so enorm, dass Sie es ausnützen und Fahrten zur Bomber-Schau nach Zug ungesäumt organisieren sollten. Für grosse Gesellschaften erleichtern wir die Besichtigung auf telefonische Anmeldung hin gerne soweit technisch möglich. (Telefon Zug (042) 4 38 43.) Sie bieten Ihren Fahrgästen etwas Aussergewöhnliches! Tun Sie es ohne Verzug! -

Mit freundlichen Grüssen

M. Schaffner

Chamerstrasse, Zug Tel. (042) 4 38 43 und
Neue Tankstelle in Suhr b. Aarau, Bernstrasse

Technische Angaben zur Boeing B – 17 G (Fliegende Festung)

Besatzung / Crew:	10 Mann, 1 Pilot, 1 Co Pilot, 1 Navigator, 1 Bomben-Schütze, 1 Funker, 1 Engineer und 4 Maschinengewehrschützen (wobei auch der Navigator, Bombenschütze, Funker und Engineer Maschinengewehre bedienen)		
Abmessungen:	Länge 22,80 m; Flügelspannweite 31,63 m; Höhe 5.85 m; Tragflügelfläche 141.90 m ²		
Gewichte:	Leergewicht 14`855 kg; max. Startgewicht 29`700 kg		
Triebwerke:	4 x Neun-Zylinder Sternmotoren Curtiss Wright-Cyclone mit je 1`210 PS		
Höchstgeschwindigkeit	485 km/h,	Marschgeschwindigkeit	296 km/h
Dienstgipfelhöhe:	11`920 m		
Bewaffnung:	13 Browning-Maschinengewehre 12,77mm mit 7485 Patronen = ca. 1`000 kg		
Bombenzuladung:	bis zu 5`800 kg,	2`724 Kg = Standardbeladung	
Max. Reichweite:	ohne Bomben = 6`034 km, 2`897 km mit normaler und 1`760 km mit maximaler Beladung		
Tankinhalt:	in Tank 1 – 6 = 9`650 Liter Avgas 100 / Flugbenzin (Fuel); mit Zusatztank im Bombenschacht = 13`789 Liter		

Es wurden gesamthaft 12`731 Maschinen B - 17 erbaut, vor allem bei Boeing, aber auch bei Douglas und Lockheed, in Spitzenzeiten wurden bis zu 16 Maschinen pro Tag erstellt, Von der Consolidated B-24 wurden sogar 18`442 Maschinen gebaut

17. August 1942 erster Angriff von B - 17 Bombern auf Rouen/FR, schwerster Luftangriff des gesamten Krieges der 8th US Luftflotte mit 937 B 17 am 3. Februar 1945 auf Berlin

Erstflug Serienmaschine B-17 am 20. Oktober 1939; die verbesserte B-17G am 21. Mai 1943, die letzte B-17 verließ im April 1945 das Boeing Werk, 44 Maschinen B - 17 sind noch erhalten, hiervon sind noch 14 flugfähig (2018)

Ausrüstung an Bord: Persönliche Bewaffnung, Stahlhelm, Lammfellbekleidung, Heizbare Anzüge / Unterwäsche, Schuhe und Handschuhe, 2 sechs Mann Gummibote mit Verpflegung, gelbe Schwimmwesten, Höhenatmungsgeräte (Sauerstoffmaske), Panzerwesten, Brust- und Rückenpanzer aus Ketten-Hemd, Karten, Kompass, Sanitätstasche, Fallschirme, Funkgeräte, Kopfhörer und Kehlkopfmikrofon, Thermosflaschen für Café, Behälter für Sandwich, usw.