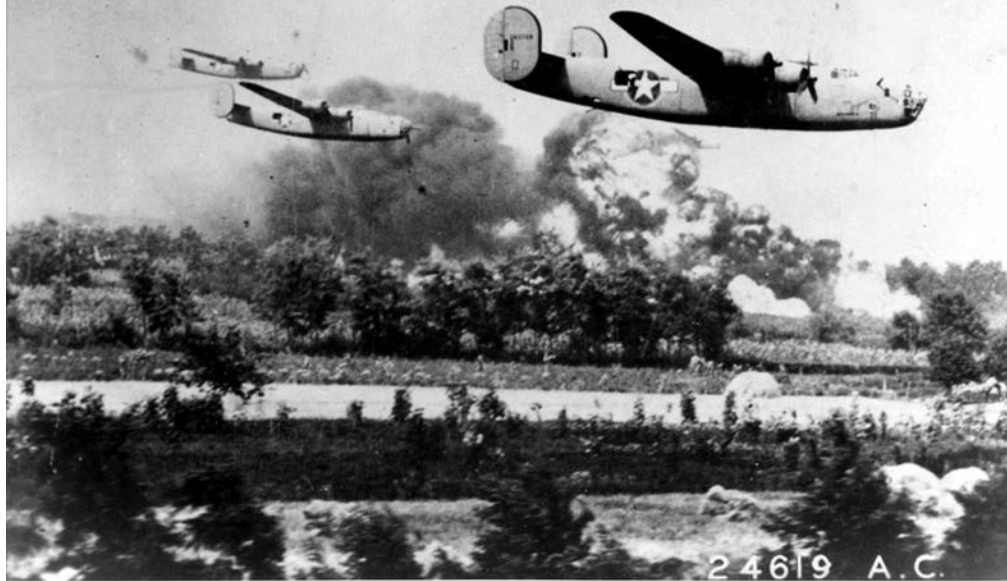


Erster Bomber landet in der Schweiz

2. Teil



Russell P. Liscomb fährt in seinem Bericht fort:

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 verborgene Liebesmüh' sein werde. Derart vor dem Kopf gestoßen, fragte ich, ob es sich nicht vielleicht um einen bloßen Verwaltungssirrum 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.

Anfang 1942 empfing ich meinen

Marschbefehl nach Santa Ana (Kalifornien) zur vorfliegerischen Ausbildung. Die Eisenbahnfahrt quer durch's ganze Land erschien mir elend langsam. Dank der allgemeinen Beliebtheit von uns Soldaten konnte ich mich ganz gut bei meinen zivilen Mitreisenden durchfressen. In Santa Ana war die Ausbildung zwar fachlich nicht allzu schwierig, doch mußte man fixe Füße haben angesichts des engen Zeitplans, mehrfachem täglichem Anzugswechsel und der sehr begrenzten Anzahl von Duschen. Wer zu lahm war, kam dann zu spät zum nächsten Kurs und riskierte Punktabzug. Punktabzüge wurden „abgearbeitet“ durch Übungsmärsche, Wachdienst und andere Arten von Folter. Zwar regnete es selten, doch wenn, dann erwies sich der entstehende Matsch als besonders zäh. Die Verpflegung war reichlich und weit besser als in Fort Devens. Damals bestand die durchaus ernsthafte Gefahr einer japanischen Invasion, besonders an der Westküste wurde das allgemein so empfunden. Unser Stützpunktkommandant, ein alter Kämpfer, der seine Flugausbildung schon gegen Ende des 1. Weltkrieges begonnen hatte, war besonders nervös hinsichtlich einer drohenden Invasion: Er gab einen Befehl heraus, daß alle Kadetten nachts mit angezogenen Hosen



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

und Schuhen (!) zu schlafen hätten und dies auch durch mehrfache Appelle zu kontrollieren sei. Solcherart, „bei Gott“, wäre seine Einheit dann wahrhaftig bereit, jegliches Eindringen der fernöstlichen Bestien zurückzuschlagen.

Irgendwann beim sonntäglichen Antreten unter der glühenden Sonne Kaliforniens kippte ein Kadett mit Katzenjammer um und sank in den Staub des Paradeplatzes. Nach Ansicht des erbosten Kommandanten offenbarte dies einen unverzeihlichen Mangel an patriotischer Hingabe, Zuwendung und Entschlossenheit - und das bei einer Eliteeinheit! Er begriff wohl nicht, daß die Ursache schlicht und einfach das Besäufnis am Abend zuvor war.

Von Santa Ana kam ich dann nach Fort Stockton (Texas) - mitte Juni in einem Eisenbahnzug ohne Klimaanlage. Am Ortsrand las ich auf einem verwitterten Schild: „360 Sonnentage im Jahr“. Eine krasse Untertreibung, wie ich im Laufe des Jahres feststellte. Bald schon machten Gerüchte die Runde von riesigen Vogelspinnern, so groß, daß sie - auf dem Taxiweg

von einer PT-13 überrollt - ein spürbares Holpern verursachten!

Bei allem Feuereifer der Kadetten gab es einigen Widerstand gegen die Bürokratie. Das Leitungswasser in Fort Stockton war stark brackig; und obwohl es die Einheimischen seit Jahren schadlos tranken, hatte irgendwer beschlossen, daß die künftigen Luftkadetten nicht dieses „Salzwasser“ zu trinken hätten. So traf man Vorkehrungen, Trinkwasser von einer rund 50 Meilen [ca. 80 km] herbeizuschaffen. Nach einer Weile gelangte diese durchaus angenehme Regelung zur Kenntnis irgendwelcher fernem, aber kostenbewußten Regierungsbeamten, die unseren „Wasserimport“ als bodenlose Verschwendung verurteilten. Ein Forscherteam fiel über unseren kleinen Stützpunkt her. Mit Notizblöcken bewaffnet untersuchten diese Leute alle Rekruten peinlich genau auf Symptome von Durchfall. Mit unübertrefflicher Sorgfalt teilten sie die Probanden in zwei Testgruppe ein: Wassertrinker (örtliches Wasser) und Wassertrinker (Importwasser). Mehrere Tage lang sammelten die For-

scher ihre Daten jeweils nach dem morgendlichen Antreten und brachten mit ihren zeitraubenden Untersuchungen unseren engen Terminplan durcheinander. Die Folge: Kürzere Frühstückspausen oder weniger Zeit im Waschraum. Einer der aggressiveren Kadetten beschloß, etwas gegen diese Belästigungen zu unternehmen, und organisierte rasch eine kleine Verschwörung. Mehrere Morgen später, in einer im Voraus abgesprochenen Nacht alle Mannschaftsdienstgrade mehr als fünfmal, aber weniger als achtmal auf's Klo gemußt hätten, und beantwortete - anders als beim vorangegangenen Datensammeln, alle weiteren Fragen mit eisigem Schweigen. Für die wissenschaftlich-medizinische Forschung

Bevor die Befragungsoffiziere aus Dübendorf eintrafen, posierte mit der Bomberbesatzung zusammen mit der Bewachungsmannschaft in Wil bereitwillig für die Lokalpresse.





Die erste Notlandung eines amerikanischen Bombers in der Thurau war das Ereignis und kam natürlich auf das Titelblatt der „Schweizer Illustrierten Zeitung“.

war es ein tödlicher Schlag: Mit rotem Kopf, aber leichten Herzens kehrten die Fragesteller samt ihren Notizblöcken unserem Heim in der Wüste den Rücken und kehrten nie wieder zurück. Unsere ergiebige Süßwasserquelle sprudelte ungedehnt weiter.

Eine Stearman allein zu fliegen ist eine Erfahrung, die man nicht vergißt. Ich schaffte es binnen acht Stunden. Die Ausbilder waren Zivilisten, als „check pilots“ (Prüfer) hingegen dienten Offiziere. Diejenigen Kadetten, die beim Prüfungsflug durchfielen, wurden „ausgewaschen“ und erhielten dann meist eine Ausbildung zum Bombenschützen oder Navigator.

„Ringelpieze“, bei denen sich das Flugzeug am Boden um sich selbst dreht, waren häufig und die kleinen Schäden an den Flügelspitzen rasch repariert. Das spektakulärste Kunststückchen, das ich je mitansah, vollbrachte ein alleinfliegender Kadett, der mit Vollgas seine Platzrunden drehte, während andere Flugzeuge in der Platzrunde sich nach oben, unten und seitwärts verteilten, bis der überspannte Kadett sich erinnerte, daß man erst landen kann, wenn man vorher das Gas zurückgenommen hat.

Ich wurde zum Glück nie luftkrank, und so blieb es mir erspart, unter der brennenden Sonne von Texas zum Flugzeug zurückzulaufen und das Cockpit zu putzen.

Eine der Strafen für sündige Kadetten bestand darin, mit der Handkurbel anderen Kadetten beim Anlassen der Jacobs-Motoren zu helfen. Wenn der Kadett im Cockpit den Motor nicht korrekt bedien-

te, mußte man den Antrieb zurückdrehen - und der geplagte Kadett an der Kurbel äußerte sich oft recht froh über den Kameraden, der es nicht fertiggebracht hatte, den Motor gleich beim ersten Male anzulassen.

Ein Stück weit von Fort Stockton entfernt an der Landstraße liegt Pecos/Texas, noch so ein trauriger Ort in der westtexanischen Wüste. Hier erhielten wir eine Einführung auf das Schulflugzeug BT 13 Vultee Vibrator: Eine Ganzmetallkonstruktion mit Verstellpropeller, Landeklappen und starrem Fahrwerk. Ich hatte mehrere Ausbilder, und wie es schien, mehr Überland-Alleinflüge und weniger Punktabzüge aufzuweisen als andere Kadetten. Hier bestand die Strafe für mehrere Minuspunkte darin, in stocksteifer Haltung rings um das Wind-“T“ herumzumarschieren, schutzlos unter der glühenden Sonne und mit angelegtem Fallschirm. Strafpunkte gab's u.a. für Rollen mit ausgefahrenen Landeklappen, falschen Anstellwinkel der Propellerblätter usw. Gegen Ende unserer Grundausbildung hatten wir den ersten tödlichen Unfall zu beklagen. Das Opfer: Ein Kadett, der zu tief und zu langsam zur Landung eingekurvt war.

Die nächste Etappe führte mich zur Fortgeschrittenenschulung auf zweimotorigen Flugzeugen nach La Junta/Colorado. Unsere Maschinen: Stoffbespannte Cessna AT-17, Spitzname „double-breasted cub“ [was man übersetzen kann als „zweibrüstiges Jungtier“ oder, treffender, als „zweimotorige Piper Cub“ - also die Zweimot-Ausgabe des kl. Einmot-Trainers; Anm.d.Übers.]. Einige der Maschinen verfügten über keinen Verstellpropeller, und zum Start auf dem rd. 1600 m hoch gelegenen Platz brauchte man einen langen Anlauf. Die später eingestellten Nachtflüge hingegen wurden als spannend und unterhaltsam empfunden.

Ein riesiger Überlandflug auf verschiedenen Routen bis zu einem Treffpunkt sollte als Krönung im Zusammentreffen mit einer Riesenformation des Lehrganges 43-A gipfeln. Bei diesem Flug saß ich auf dem linken Sitz, neben mir ein Prüfer im Leutnantsrang. Nach dem Start drehte ich auf den von mir zuvor berechneten Kurs ein. Nach kurzer Zeit auf der ersten Teilroute zeigten mehrere Berechnungen auf meinem E6B-Kursrechner, daß wir rund 60 kn (ca. 110 km/h) Seitenwind hatten. Nachdem ich mir diese alarmierenden Angaben hatte durch den Kopf gehen lassen, kam ich zu dem Schluß, daß wir bei so starkem Wind eigentlich garnicht fliegen dürften.

In der Tat hatte beim Start eine steife Brise geweht, war mir aber nicht annähernd so stark erschienen wie laut meinen Berechnungen. Darum schätzte ich den Seitenwind auf rund 35 kn [65 km/h] und korrigierte anhand dieses Wertes

meinen Kurs. Unterdessen packte der Prüfer sein nagelneues E6B aus, ermittelte unsere Kursrichtung, drehte seinen Rechner ein paar mal und nickte mir zu, daß meine Berechnungen soweit korrekt seien. Doch mit der Zeit wurde klar, daß das unbekannte Gelände unter uns nicht zu der von mir markierten Route auf der Landkarte paßte. Der Prüfer gab widerwillig zu, daß unsere Position nicht stimmte. Er übernahm das Steuer und folgte einer Bahnlinie, die zum Glück unter uns auftauchte. Wir folgten dieser Leitlinie bis zu einem identifizierbaren Depot. Kurz, aber heftig die Karte zu Rate ziehend und auf einem eiligst bestimmten Kurs, näherten wir uns dem Sammelpunkt. Wenige Minuten vor dem festgelegten Zeitpunkt angekommen, erblickten wir nur wenige Flugzeuge. Nachdem wir eine zeitlang gekreist waren, schloßen wir uns ein paar weiteren Navigationsgenies an, um im geschlossenen Verband zum Stützpunkt zurückzufliegen. Der Rest der Luftflotte war zu früh, zu spät oder garnicht am Sammelpunkt erschienen und



Text der Tafel: „Notlandung eines amerikanischen Bombers im 2. Weltkrieg 75 Meter vor hier in Blickrichtung Autobahn endete am 13. August 1943 um etwa 16:20 die Notlandung eines amerikanischen viermotorigen Bombers vom Typ Consolidated Liberator B-24 D. Die Notlande-Strecke vom ersten Aufsetzen des Fahrwerks bis zum Stillstand der durch deutsche Fliegerabwehr beschädigten Maschine betrug 620 Meter. In der Annahme, die Landung sei auf deutschem Boden erfolgt, setzte die Besatzung das Flugzeug in Brand. Es war die erste Landung eines amerikanischen Bombers während des 2. Weltkrieges in der Schweiz. Ein Geschwader von 50 Maschinen startete am gleichen Tag um 03:00 Uhr vom Luftwaffenstützpunkt Bengasi in Nordafrika mit dem Auftrag, in Wiener Neustadt die Messerschmitt-Werke zu zerstören.“

Consolidated B-24 Liberator 1940er Jahre, Maxwell Field, Alabama, Four Engine Pilot School, glitzert in der Sonne in großer Höhe. Foto U.S. Air Force

teils auf anderen Flugplätzen zwischengelandet, um aufzutanken oder sich zu orientieren. Einige hatten sich bis nach Kansas verfranzt und dort übernachtet. Ich erhoffte mir für uns erfolgreiche Rückkehrer einen warmen Empfang durch den Stützpunktkommandanten, doch der war so wütend auf die Verirrten, daß auch für uns kein Lob abfiel. Meine erfolgreich bestandene Prüfung samt Beförderung datierten auf den 3. Januar 1943 - ein freudiges Ereignis, gefolgt von gemischten Reaktionen auf unsere ersten Planstellen bei den Kampfverbänden.

Dort ging es zunächst recht entspannt zu: Die Staffel erschien mir eher wie ein Herrenklub mit geselligem Beisammensein, Umtrunk und Glücksspiel und nicht so sehr wie eine Kampfeinheit. Als Copiloten bekamen wir nur wenig theoretischen Unterricht, und Ausbildungsflüge wurden nicht immer durch eine Vorlesung aus dem Handbuch vorbereitet. Die Ersten Piloten zeigten die übliche Gering-schätzung für „Rechtsitzflieger“ - also uns Copiloten -, und manchmal erfolgte unser erstes Gespräch beim Anrollen zum Start, wobei dann der Pilot im redlichen Bemühen, sich unverständlich zu machen, Anweisungen murmelte, die wir späterhin als „Landeklappen hoch“, „Fahrwerk“, „Gemisch“, „Zusatzpumpen“ usw. entziffern konnten. Einer meiner ersten Übungsflüge betraf den Waffeneinsatz (50 cal.) im Tiefflug. Sobald wir den Schießplatz erreichten, sagte der Pilot, er selbst benötige wirklich etwas Schießausbildung, verließ den linken Sitz und begab sich in den hinteren Teil der Maschine. Über die Bordsprechanlage gab er mir Anweisungen durch wie „tiefer; nochmal das Gleiche“ usw. Später befahl er mir, zum Stützpunkt zurückzufliegen und mich ins Ausbildungsschema einzuordnen. „Frag“ beim Kontrollturm an wegen Fallwind.“ Schlußendlich kam er wieder ins Cockpit, kurz bevor wir in den Lan-



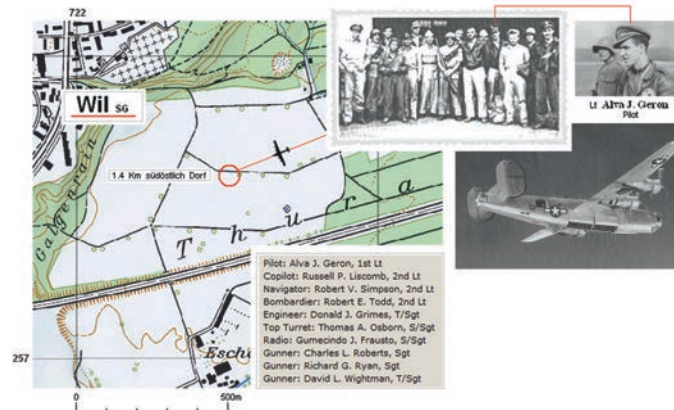
deanflug gingen, machte einen beiläufigen Check zur Landevorbereitung und klatschte dann den großen Vogel auf die Rollbahn.

Einer meiner Kurskameraden, weniger glücklich als ich, fuhr beim Start die Auftriebsklappen statt des Fahrwerks ein und konnte dann nach erfolgreicher Landung in der Wüste auf eigenen Beinen nach Hause laufen...

Hier kam ich in die Crew von Alva „Jackson“ Geron, einem Texaner von Texas Tech. Ein feiner Kerl, großgewachsen und hart an der zulässigen Höchstkörpergröße von 6 Fuß 4 Zoll [193 cm]. Ich blieb lange bei Jake - während der Ausbildung, im Kampfeinsatz und bis in die Schweiz hinein. Nach 14 Std. 40 Min. Flugübungen auf Davis Montham verlegten wir nach Alamogordo in Neumexiko zur Mannschaftsausbildung. Dieser Stützpunkt zur Ausbildung von B-24-Crews war organisatorisch noch im Aufbau begriffen und soviel ich weiß einer der ersten, auf dem bei Ford in Lizenz

gebaut „Liberators“ flogen. Das an die B-17 gewöhnte Bodenpersonal wie auch die Besatzungen hatten nur eine dürftige Einweisung auf die B-24 erhalten, sodaß mit häufigen Zwischenfällen zu rechnen war. Gerüchte über mangelhafte Wartung und schlechte Fertigungsqualität machten reichlich die Runde und waren Gegenstand zahlreicher Stammtischdiskussionen. Die Moral war schlecht, beim fliegenden wie auch beim Bodenpersonal. Mitten in der Nacht explodierte eine B-24 in der Luft direkt über dem Stützpunkt, und der der Selbstmord eines Piloten trug auch nicht gerade zu unserer Beruhigung bei. Auf diesem Stützpunkt wurden wir am 12. Februar 1943 wurden wir für einen nächtlichen Übungsflug mit Nachtstart eingeteilt. Die Flugvorbereitungen zogen sich in die Länge, da wir erst 'mal Leute vom Bodenpersonal auftreiben mußten, um uns die Sauerstoffflaschen aufzufüllen und leere Batterien auszuwechseln. Diese Probleme - wie auch allerlei kleinere - konnten gelöst werden. Die Besatzung war vollzählig an Bord, und über den Taxiweg ging es zum Ende der Rollbahn. Es gab noch ein paar Problemchen mit dem elektrischen Bordnetz, doch bei den letzten Startvorbereitungen und beim Anrollen blieb alles im zulässigen Rahmen.

Beim Anrollen zum Start waren Jake, ich und der zwischen uns stehende Bordingenieur wohl die einzigen wachen Besatzungsmitglieder. Während wir Geschwindigkeit aufnahmen, verriegelte ich die Gashebel auf Vollgas, und alles schien normal. Beim Abheben wies mich Jake mit „Daumen hoch“ an, das Fahrwerk einzufahren. Der entsprechende Hebel schien nicht so recht zu wollen, sodaß ich bei nochmaliger Betätigung nach unten blickte, um mich zu verge-



wissen, daß das Fahrwerk wirklich ganz eingefahren war. Dan brach die Hölle los, als die Maschine wieder den Boden berührte. Reflexartig schützte ich mein Gesicht mit den Händen und wurde - nicht angeschnallt, wie ich war - gegen das Instrumentenbrett geschleudert.

Blitzartig schoß es mir durch den Kopf: Das war's wohl - die letzte Erfahrung, die schon so Viele vor mir durchgemacht hatten. Kurz bevor ich bewußtlos wurde, dachte ich noch, daß das doch eine leichte und schmerzlose Art sei, diese Welt zu verlassen. Aich ich wieder zu mir kam, zog mich Jake gerade aus dem Cockpit. Körperlich schien mir nichts zu fehlen, und so half ich Jake und ein paar Anderen dabei, noch im Rumpf eingeschlossene Besatzungsmitglieder herauszuholen. Die B-24 war in klassischer Weise entlang des Rumpfrückens auseinandergerissen, und der der Rückenturm war in den Funkerplatz auf dem Flugdeck hinuntergekracht. Jake und noch ein paar Leute zogen andere Besatzungsmitglieder aus der Maschine, während an mehreren Stellen Feuer ausbrach. Ein Mann wurde von der Hüfte abwärts entkleidet, und ein anderer - mit gebrochenem Bein - in Sicherheit gezogen und getragen.

Endlich traf die Rettungsmannschaft ein, schien sich aber nicht ans brennende Flugzeug heranzutrauen. Jake griff sich eine Feuerwehrraxt und befreite mit ein paar kräftigen Schlägen ein weiteres Besatzungsmitglied. Als wir die Unglücksstelle verließen, loderten die



Hier sieht man die ausgebrannten Wrackteile nach dem Löschen durch die Luftschutzorganisation von Wil. Rechts der wegen Öldruckverlust stillgelegte Motor 3 - gut zu erkennen an den in Segelstellung gebrachten Propellerblättern.

Flammen heftiger auf und führten zu einer ordentlichen Explosion.

Im Lazarett wunderte ich mich, warum mich denn Alle so anstarrten. Ich kapierte nicht, daß ich mit einer dicken Mischung von Blut aus vielen kleinen Wunden und von Löschschaum bedeckt war. Wasser und Seife machten sogleich wieder einen Menschen aus mir. Mehrere Mann der Besatzung mußten ins Lazarett, doch die meisten wurden nach drei Tagen „Urlaub“ wieder zu Flügen eingeteilt. Zwar gab es eine Untersuchung zu den Unfallursachen, doch das Ergebnis hab' ich nie erfahren. Als es wieder ans Fliegen ging, rief mich der Squadron Supply Officer [Nachschuboffizier der Staffel] zu sich und wollte wissen, wozu denn die 10 Fallschirme und Sauerstoffmasken geblieben seien, für die ich unterschrieben hatte. Ich konnte ihm nur antworten, daß in meinen Augen das Leben der Besatzungsmitglieder eine höhere Priorität habe als seine kostbaren Fallschirme. Es war eine sehr dunkle Nacht gewesen, und der Start erfolgte in eine Richtung ohne Licht oder sichtbaren Horizont, was einen äußerst exakten Instrumentenflug erforderte. Bedachte man den Zustand der Maschine, könnte auch ein Leistungsverlust im kritischen Moment eine Rolle gespielt haben. Jake wurde einer Flugtauglichkeitsprüfung unterzogen, und dann durften wir wieder fliegen.

Der erste Nachtflug nach der Bruchlandung gestaltete sich abwechslungs-

reich durch kleinere elektrische Ausfälle sowie einen Triebwerksausfall, hervorgerufen durch mein unangekündigtes Ausschalten eines Hauptschalters: Während ich vor dem Copilotensitz auf dem Boden lag und eine Sicherung überprüfte, stieß ich mit dem Fuß an einen der insgesamt vier Hauptschalter (für die erst später Abdeckungen eingebaut wurden). Dank blitzartigem Eingreifen konnte der Motor wieder angeworfen werden. Im späteren Verlauf des Fluges war der übrigen Besatzung wohl etwas mülmig zu Mute, als Jake die Maschine seelenruhig auf der stockdunklen Rollbahn landete. Nach dem Aufsetzen und dem Zurücknehmen aller Gashebel schossen ein paar spektakuläre, wenn auch ungefährliche Flammen aus den Auspuffrohren. Ihr heller Feuerschein war in jener pechschwarzen Nacht besonders gut zu sehen. Ein Mann unserer Besatzung, seit der Bruchlandung ein bißchen nervös, hielt es für den Vorboten einer weiteren Katastrophe und versuchte das Flugzeug durch die Dachluke zu verlassen, während es noch mit einigem Schwung dahinrollte! Unser Bordingenieur, ein Mann der Tat, griff zu einem beeindruckenden Schraubenschlüssel, um den Flüchtenden an seinem Vorhaben zu hindern, und auf dem Flugdeck kehrte wieder Ruhe ein.

Nach nur 27 Stunden recht aufregender Flugübungen verlegten wir zur weiteren Ausbildung nach Clovis, New Mexico. Dort blieben wir etwa anderthalb Monate. Ich erinnere mich noch an einen vollgestopften Zeitplan, viele langweilige Stunden auf dem rechten Sitz - dem des Copiloten - sowie bessere Flugzeuge, bessere Unterstützung und bessere Wartung.

Am 23. April 1943 trafen wir in Topeka (Kansas) ein, um eine brandneue B-24 zu übernehmen und nach England zu überführen und endlich 'mal ein paar ernsthafte Flüge durchzuführen. Nach einigen örtlichen Probeflügen ging es von Topeka nach Presque Isle, Maine [an der Atlantikküste, nahe Kanada]. In meinem Logbuch ist dieser Flug nicht eingetra-



reich durch kleinere elektrische Ausfälle sowie einen Triebwerksausfall, hervorgerufen durch mein unangekündigtes Ausschalten eines Hauptschalters: Während ich vor dem Copilotensitz auf dem Boden lag und eine Sicherung überprüfte, stieß ich mit dem Fuß an einen der insgesamt vier Hauptschalter (für die erst später Abdeckungen eingebaut wurden). Dank blitzartigem Eingreifen konnte der Motor wieder angeworfen werden. Im späteren Verlauf des Fluges war der übrigen Besatzung wohl etwas mülmig zu Mute, als Jake die Maschine seelenruhig auf der stockdunklen Rollbahn landete. Nach dem Aufsetzen und dem Zurücknehmen aller Gashebel schossen ein paar spektakuläre, wenn auch ungefährliche Flammen aus den Auspuffrohren. Ihr heller Feuerschein war in jener pechschwarzen Nacht besonders gut zu sehen. Ein Mann unserer Besatzung, seit der Bruchlandung ein bißchen nervös, hielt es für den Vorboten einer weiteren Katastrophe und versuchte das Flugzeug durch die Dachluke zu verlassen, während es noch mit einigem Schwung dahinrollte! Unser Bordingenieur, ein Mann der Tat, griff zu einem beeindruckenden Schraubenschlüssel, um den Flüchtenden an seinem Vorhaben zu hindern, und auf dem Flugdeck kehrte wieder Ruhe ein.



gen, doch erinnere ich mich, daß bei unserer Ankunft über Presque Island schlechtes Wetter mit Sichtverhältnissen unter dem zulässigen Minimum herrschte und wir darum nach Montreal umgeleitet wurden.

In Montreal saßen wir auf dem Flugplatz fest, bis es Tags darauf aufklarte - der Todesstoß für all unsere Pläne, das Nachtleben von Montreal zu erkunden.

Am 18. Mai 1943, nach mit größter Sorgfalt durchgeführten Checks und Kompaßsicherung, flogen wir nach Gander (Neufundland), der Heimat von Goofie-Noofers (Dorftrotteln) und Stechmücken. Dort warteten wir vier Tage lang auf günstigen Wind und flogen dann ab in Richtung Prestwick (Schottland).

Die Eintönigkeit des Fluges wurde einmal unterbrochen. Gerade als ich durch den Rumpf spazierte, hatte der Rückenturmschütze die glorreiche Idee, seine beiden schweren Maschinengewehre im Kal. 50 auszuprobieren. Da ich in der Bordsprechanlage sein Ersuchen zum Waffencheck überhört hatte, dachte ich, die verdammten Deutschen wären extra über den halben Atlantik gekommen, nur um auf uns zu schießen.

Als wir endlich in Prestwick ankamen, konnte keiner von uns diesen schottischen Kerl im Kontrollturm verstehen. Zum Glück war das Wetter nicht allzu schlecht, und so schlossen wir uns einfach einer anderen Maschine in der Landeschleife an. In Prestwick wurde unser Flugzeug von der 8th AF für Umrüstung übernommen, und uns schickte man „mit geeigneten Verkehrsmitteln“ auf dem Landweg zu unserer Kampfeinheit, der 93rd Bomber Group.

Das „geeignete Verkehrsmittel“ auf unserer ersten Etappe, bis London, war der „Royal Scot“, ein Luxuszug. Dann verschlug es uns durch irgendeinen bürokratischen Kuddelmuddel auf einen B-17-Stützpunkt, wo wir mit Beleidigungen, Verachtung und einem unverkennbaren Mangel an Sympathie empfangen wurden, flogen wir doch - oh Schande! - die B-24...

Wir machten uns eiligst davon und fanden schließlich unsere neue Heimat bei

der 93rd BG (H) 409 squadron auf einem Flugplatz Norwich. Unser erster Flug erfolgte am 9. Juni 1943. Die Gruppe flog keinerlei Kampfeinsätze, stattdessen wurden täglich Formationsflug und Tiefflug eingeübt. Die Gerüchteküche brodelte, und man diskutierte alle möglichen künftigen Heldentaten. Wir flogen zur Umrüstung der Maschine nach Irland (IFF Freund-Feind-Kennung), dann nach London. Dort erlebten wir einige Angriffe der „Buzz Bombs“ [Londoner Slang für die deutsche V1-Flugbombe]. Die Einheimischen nahmen diese Luftangriffe mit stoischer Gelassenheit hin. Auf unserem Stützpunkt unternahm wir öfters mal „Pub Hopping“ - Kneipentouren - mit dem Fahrrad, freilich unter erheblichen Navigationsproblemen: Man hatte nämlich alle Wegweiser entfernt, damit sie bei einer etwaigen Invasion dem Feind keine nützlichen Hinweise geben könnten...! Nach dem Besuch mehrerer Kneipen unserer eigenen Weg zurückzufolgen, erwies sich als nahezu unmöglich. Später wurde der Fahrradverleih an Offizie-

re sowieso eingestellt, nachdem herausgekommen war, daß es mehr Verwundete durch Fahrradfahren als durch Verwundungen gegeben hatte.

Am 25. Juni 1943 verlegte die 93rd BG von England auf einen neuen Stützpunkt, Terria bei Benghazi (Libyen). Eine B-24 der Gruppe, mit mehreren altgedienten Besatzungschefs an Bord, explodierte in der Luft, vielleicht durch Selbstzündung von Benzindämpfen. Es war normal, vorübergehend dicke Luft durch Benzindunst im Flugzeug zu haben, aber nicht die ganze Zeit über. Das war aber für den typischen altgedienten Piloten mit dem von 50 Kampfeinsätzen verkrampten Hut auf dem Kopf kein Hindernis, sich an Bord 'nen Glimmstengel anzustecken.

Wir trafen als eines der ersten Flugzeuge auf dem neuen Stützpunkt ein. Es gab nur eine einzige feste Rollbahn. Die Unterkünfte bestanden aus heeresüblichen Pyramidenzelten für die vier Offiziere einer jeden Besatzung. Das Aufstellen eines solchen Zeltes war eine neue Erfahrung für uns alle und folgte dem Prinzip von Versuch und Irrtum, garniert mit Kraftausdrücken. Neben uns lag eine Flugabwehreinheit der British Army; meistens Leute, die zu krank für den Fronteinsatz und zu gesund für die Rückverlegung in die Heimat waren. Im Nachbarzelt wohnte ein britischer Stabsarzt, der sich nicht nur um seine Einheit kümmerte, sondern auch noch ständig zu anderen britischen Einheiten in der Gegend unterwegs war. Wir schlossen Bekanntschaft miteinander und tranken zusammen Bier, wann immer möglich. Der Biernachschub war unzuverlässig, und vorgeschobene Einheiten wie unsere schienen ganz unten auf der Prioritätenliste zu stehen. Es gab zwei Methoden, das Bier zu kühlen.

FLIEGER-VETERANENGROUPE Vor 50 Jahren landete ein amerikanischer Bomber. (WZ; 13. August 93) Eine Veteranengruppe meldete sich.

WZ 16.9.93

wi. Kurz nach Erscheinen des besagten Artikels in unserer Regionalzeitung meldete sich eine Delegation amerikanischer Flieger-Veteranen bei Willi Olbrich. Zusammen mit Hans-Heiri Stapfer (Horgen) - Autor des Buches «Strangers in a strange land» - traf man sich kürzlich in Zürich.

Die Freude der Amerikaner war aufrichtig, als Mr. Simpson - er war am 13. August 1943 bei der Notlandung des amerikanischen Bombers in der Thurau dabei - ein Buch von der Stadt Wil sowie «Will aktiv 1939 - 45» überreicht bekam. Dass dieses Ereignis nach 50 Jahren nochmal in der Zeitung erwähnt wurde, machte Mr. Simpson zum freudestrahlenden Star. Er wurde förmlich umringt. Alle wollten die Bilder von anno dazumal betrachten. Der Abend verlief mit interessanten Gesprächen. Mr. Simpson bedauerte nur, dass er das schöne Städtchen Wil nicht selbst besuchen konnte; zu gestresst sei ihr Programm während des Schweizer Aufenthalts.



Willi Olbrich (links) mit dem amerikanischen Flieger-Veteran, Mr. Simpson.

Die erste war, einen Übungsflug anzusetzen und dabei so lange in möglichst großer Höhe zu fliegen, daß sich das Bier genügend abkühlte, gefolgt von einem Wingover (hochgezogene Kehrtkurve oder auch Immelmann-Turn) und einer zügigen Landung. Die zweite bestand darin, das Bier in „Gunny Sacks“ zu wickeln, die man mit 100-oktanigem Flugbenzin getränkt hatte. Diese „Gunny Sacks“ wurden dann an Zeltstangen gehängt, um jeden Luftzug aufzufangen. Die erhebliche Verdunstungskälte des Benzins kühlte dann das Bier.

Laut meinen Aufzeichnungen flogen wir unseren ersten Kampfeinsatz am 2. Juli. Ich erinnere mich nicht mehr an alle Ziele der ersten acht Feindflüge, aber einige davon waren Luftangriffe zur Vorbereitung der Invasion Siziliens. Zudem wurden Ziele in Rom, Sizilien und Süditalien angefliegen, doch waren das meist nur „Milk Runs“ gegen nur schwachen Widerstand. Die Flak allerdings schoß manchmal ganz schön heftig, vor allem beiderseits der Straße von Messina zwischen Sizilien und Italien. Manchmal bekamen wir Jägerbegleitschutz durch RAF-Spitfires aus Malta; ihr klassischer elliptischer Flügelumriß war uns ein willkommenes Anblick.

Die italienischen Jäger fürchteten wir kaum, da sie offenbar lieber Flugkunststückchen außerhalb unserer Schußweite vorführten, als ernsthaft anzugreifen, wie es die Deutsche Luftwaffe tat. Vor dem Luftangriff auf den Rangierbahnhof in Rom (vom Vatikan aus am anderen Stadtrand) wurden Besatzungsmitglieder vom Feindflug freigestellt, falls sie der Meinung waren, der Einsatz stelle eine Gefahr für den Papst und den Vatikan dar. Nur wenige nahmen dieses Angebot an. Vom 24. Juli an flogen wir fast täglich Tiefflugübungen. Ich erinnere mich, daß ich einen Blick auf das Flugzeug zu unserer Linken warf und erstaunt eine riesengroße Dunstwolke hinter der Maschine wahrnahm. Nach der Rückkehr zum Stützpunkt stellte sich heraus, daß dieses Flugzeug einige Schäden an den Bombenschachtluken aufwies.

Ebenfalls in diesem Zeitraum wurden wir, wenn ich mich recht entsinne, auf die Suche nach einer vermißten B-24 entsandt, vielleicht der „Lady Be Good“. Ein sechsständiger Suchflug in geringer Höhe über der sommerlichen Wüste ist keine besonders gute Therapie für einen jungen Offizier, der sich am Abend zuvor mit Rotwein hatte volllaufen lassen. Der Wein stammte von der Besatzung einer B-24, die auf einem Jägerflugplatz in Süditalien gelandet war und einen schwunghaften Tauschhandel mit den Einheimischen betrieben hatte.

Staub, noch mehr Staub und Hitze strapazierten Männer und Maschinen. Motorenwechsel waren an der Tagesordnung, da ihnen Staub und Dreck arg zu-

setzten. Die Entscheidung fiel nicht leicht, da die Austauschmotoren aus einem Ersatzteillager in Ägypten kamen und qualitativ nicht im Entferntesten mit den Originalmotoren aus den Pratt&Whitney-Werken mithalten konnte. Um die Staubaufwirbelung beim Start zu begrenzen, verlegten wir manchmal schon in der Nacht vor dem Feindflug unsere Maschinen auf eine Position näher dem Ende der Rollbahn. Doch für die meisten Maschinen außer dem ersten waren es dennoch Blindflugstarts, soviel Staub wurde aufgewirbelt.

Trockeneipulver, Trockenmilchpulver und Spam [klassische US-Fleischkonserve] waren unser täglich Brot und Durchfall unser ständiger Begleiter. Meist kam er mitten in der Nacht, mit rasantem Wettlauf zum „Klo“ - einem Graben im Gelände, der im nächtlichen Dunkel nicht immer klar zu erkennen war. Auch das Ausspülen unserer Feldeßgeschirre konnte spannend werden. Zwei GI-Kanister wurden mit Wasser gefüllt und über eine Mischung von Sand und 100-Oktan-Flugbenzin plazierte. Ein Kanister enthielt (seifiges) Waschwasser, der andere (seifiges) Spülwasser. Eines Tages, als ich gerade da stand und mein Eßgeschirre wusch, explodierte das Benzin und verbrannte mir ganz charmant die Vorderseite meiner Beine. Unser Nachbar, der gute britische Stabsarzt, behandelte meine Brandwunden, und bis meine Beine wieder heil waren, bestand er darauf, jeden Tag den Verband zu erneuern. Auch dies eine Gelegenheit, wann immer möglich miteinander ein Bier zu trinken. Gefallene hatten wir in dieser Zeit kaum zu beklagen. Ich erinnere mich nur, daß eine von Freunden geflogene B-24 offenbar beim Start einen Motor verlor und Bruch machte, wobei vom Ende der Rollbahn eine nicht zu mißdeutende schwarze Rauchwolke aufstieg. Unser Nachbar, der Doktor, raste zum Unglücksort, stuf-



v.l.n.r.: 2nd Lt. Liscomb, 2nd Lt. Todd, 1st Lt. Geron, 2nd Lt. Simpson

Foto Jack Geron

te mitten in die Trümmer und konnte tatsächlich noch ein paar Mann retten. Sein anschließender Kommentar war ein typisches British Understatement. Es gab noch ein paar weitere Personalverluste, und wenn eine Flugzeugbesatzung gerade keinen Einsatz zu fliegen hatte, konnte sie womöglich zu einem Begräbnis abkommandiert werden. Eine traurige Pflicht. Kommen wir nach dieser Einstimmung zu jenem Schicksalstag, dem 1. August 1943. Das Ziel: Die rumänischen Öfelder von Ploiesti. Das Ziel war bei der Einsatzbesprechung am Vortage benannt worden und war meiner Erinnerung nach keine allzu große Überraschung, da dieser Einsatz Anforderungen an Zielgenauigkeit und Reichweite stellte, denen nur eine B-24 mit Zusatztanks im Bombenschacht gerecht werden

konnte. Nachdem das Startsignal gegeben war, gab es noch ein paar kitzlige Momente, als das Flugzeug mit maximaler Notleistung über die kurze Rollbahn holperte. Der Start im Morgengrauen ersparte uns immerhin die üblichen Probleme mit Hitze und Wind. Nach einem quälend langsamen Steigflug Richtung Norden über's Mittelmeer vereinte uns schließlich mit dem Rest der Gruppe. Wir flogen rechts eines Flight Leaders. Ich erinnere mich nicht mehr an seinen Namen und konnte auch in Stewarts Buch (1) keinen entsprechenden Hinweis finden.

Seiner Gewohnheit gemäß blieb Jake auf dem linken Sitz, und wenn wir von der linken Seite des Flight Leaders wegkamen, übernahm ich das Steuer. Formationsflüge führten wir auch kurzfristig vom gegenüberliegenden Sitz aus durch, doch mit den „Blasenfenstern“ war es schwieriger. Diese besonderen Fenster hatte man zur Erweiterung des Blickfeldes für Pilot und Copilot eingebaut. Zwar erfüllten sie ihren Zweck, doch war es irritierend, wenn man eine enge Formation verließ und durch den gewölbten Teil der Fenster blicken mußte. Bevor bei Korfu Land in Sicht kam, sah ein Mann unserer Besatzung die Führungsmaschine in den Sinkflug gehen. Die Lektüre von Stewarts Buch frische meine Erinnerung auf: Wir gehörten zur zweiten Gruppe. Wir waren darauf vorbereitet worden, auf größere Flughöhe zu gehen, und darin geübt, in geschlossener Formation durch eine Wolkendecke zu stoßen. Sicher über die Berge zu kommen stellte kein Problem für uns dar, und danach gingen wir rasch wieder runter, sobald das Gelände es zuließ. Wir hielten strikte Funkstille, selbst als unser Navigator (Simpson) über die Bord-sprechanlage durchgab, daß der Flight Leader den falschen Kurs einschlug. Unter dem Flugdeck hatte man eine Zusatzpanzerung eingezogen, und bei der Annäherung ans Ziel wurden sog. Flak Suits ausgegeben. Mit dieser Splitter-schutzweste am Leib und dem Stahlhelm

auf dem Kopf glich man verdächtig einer Schildkröte.

Als wir endlich über'm Ziel waren, gingen wir auf Mindestflughöhe hinunter. Diesen Tiefflug fanden wir weit kniffliger als die eher harmlosen Übungstiefflüge über die brettebene Wüste. Wir pirschten uns nun an das von unserem Group Leader vorgegebene Ziel heran und folgten als Teil der 409th Bomb Squadron der K.O. Dessert. Tatsächlich hatte der K.O. er wolle keine seiner Flugzeuge „dort droben auf 50 Fuß [15 m] Flughöhe“ sehen!

Beim Anflug auf unser ungewöhnliches Ziel machte sich der Feind bemerkbar, indem er aus Heuhaufen heraus (!) mit getarnten Acht-Acht und anderen Flakgeschützen auf uns feuerte. Eine Me 109 stieß auf uns herab, und als sie das Feuer eröffnete, schoß unser Rückenturm zurück - nicht mit den üblichen kurzen Feuerstößen, sondern durchgehend, bis die Me 109 hinter uns hing. Sekunden später sah ich im kurzen Rückwärtsblick einen Jäger in einem Feuerball aufschlagen. Es könnte „unsere“ Me 109 gewesen sein, doch waren auch andere in der Luft. Wir waren getroffen, und einige Bordinstrumente zeigten einen unnormalen Öldruck an, doch trotz gewisser Leistungs-minderung des Motors Nr. 3 konnten wir unseren Platz in der Formation halten. Zu diesem Zeitpunkt war das aber keine tadellos exakte Formation mehr. Geplant war der Zielüberflug mehrerer Bomberwellen, die Bomben mit verschiedenen Verzögerungszündern werfen sollten. Theoretisch würde die erste Welle die Bomben mit der

längsten Zündverzögerung werfen. Doch als wir uns mit Vollgas dem Ziel näherten, explodierten aber schon einige Bomben der ersten Welle. Anders als manch andere Copiloten bei diesem Einsatz war bei mir kein kein schweres MG Cal.50 im Fenster lafettiert. Ich saß da, Blick auf die Instrumente und Hände am Steuer, um rasch reagieren zu können. Ein weiterer Blick nach rechts, und ich sah eine B-24 aufsetzen und ein Weizenfeld umpflügen.

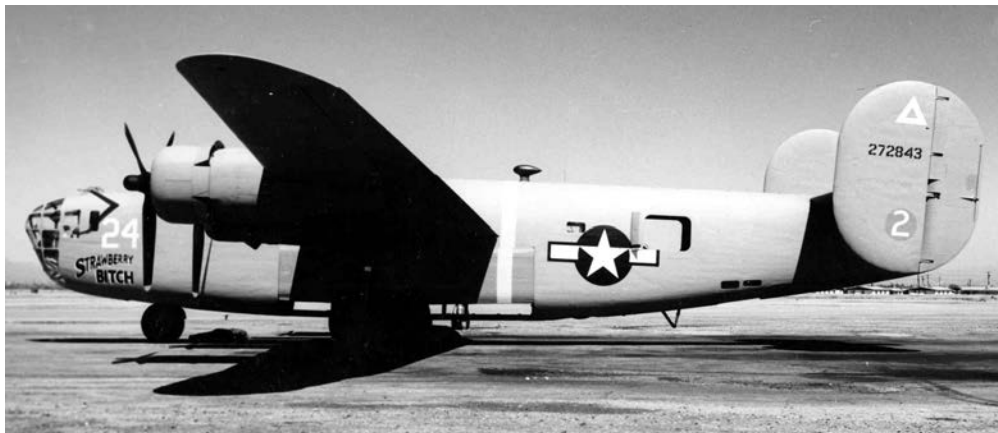
Inzwischen segelte links von uns das Dach eines Öltanks durch die Luft, gefolgt von einer Art Laubfall hinab ins feurige Chaos. Erst hinterher erfuhren wir von einer nennenswerten Anzahl von Sperrballonen in diesem Gebiet. Wir hatten Glück, daß wir in keines ihrer Stahl-eile hineinfliegen.

Bei einer Geschwindigkeit von 250 mph [400 km/h] war nicht viel Zeit für Besichtigungen, doch sah ich brennende B-24 Rauch und Feuer speien und manchmal einen Fallschirm in kurzem Flug zur Erde sinken.

Beim Überfliegen unseres Zieles sah ich eine brennende B-24 die Hauptstraße herunterkommen - ich glaube, es war die, die ins Frauengefängnis 'reinkrachte. Augenblicke später zog eine brennende und qualmende B-24 in einem Fieseler-Turn steil nach oben, und zwei oder drei Fallschirme waren zu sehen, bevor die Maschine abstürzte. Einer der Männer geriet in heftige Pendelschwingungen, als sich sein Fallschirm öffnete. Beim Rückschwung schlug er am Boden auf und begann wegzurennen.

Die unfreiwilligen Besucher sorgten stets für Aufsehen.





Gerade als wir das Zielgebiet verließen, erreichte eine andere B-24-Gruppe von links her das Ziel, doch waren sie über uns, wohl über 50 ft [150 m]. Laut Stewarts Buch war es die 98th Bomb Group, die hier ihr zugewiesenes Ziel angriff.

Sobald wir möglich nach dem Passieren des Zielgebietes nahmen wir das Gas zurück und peilten die Lage. Wir sahen andere Flugzeuge, doch wegen der Probleme mit Motor Nr. 3 konnten wir unsere Position im Verband nicht halten. Wir hatten Beschußschäden in Motor Nr. 3 sowie der rechten Seitenluke, wobei der dortige Bordschütze verwundet wurde. Irgendwann auf dem Rückflug mußten wir den Motor Nr. 3 wegen kritisch abgesunkenem Öl Druck abschalten und den Propeller auf Segelstellung fahren. Jake und weitere Männer unserer Crew kümmernten sich um den schwer verwundeten MG-Schützen, doch starb er, noch bevor wir Benghazi erreichten. Der Reifen des rechten Hauptfahrwerks hatte Einschußlöcher, doch war das im Moment das kleinere Problem. Wir konnten uns glücklich schätzen, daß wir beim Rückflug nicht von Feindjägern behelligt wurden.

Sobald wir das Mittelmeer unter uns hatten, kalkulierten wir ständig unsere Position, Spritverbrauch und die geschätzte Entfernung zur Küste und kamen dabei zu dem Schluß, das es für uns eng wurde, wollten wir unseren Stützpunkt bei Terria noch erreichen.

Die Besatzung begann alle entbehrliche Ausrüstung über Bord zu werfen: MG-Munition, Panzerung und alle übrigen losen Ausrüstungsteile. Es bestand die Möglichkeit, daß wir notwassern müßten, und wir ließen alles Revue passieren, was uns bei solch einem unschönen Zwischenfall blühen konnte: Das Aufreißen des Rumpfes, den auf's Flugdeck herunterkrachenden Rückenturm, die Schwimmfähigkeit eines Felsklotzes... Schlußendlich, genau zu dem vom Navigator kalkulierten Zeitpunkt, kam die

afrikanische Küste in Sicht - und das sogar in Sichtweite eines Flugplatzes, wo wir ein paar B-24 herumkreisen und landen sahen. Wiewohl unser eigener Stützpunkt nur ein paar Meilen weiter lag, beschlossen wir, so bald wie möglich zu landen. Wir feuerten eine Leuchtkugel (ich glaube, rot) und gingen auf einen Kurs, der uns nach nur einer Wende in den Landeanflug bringen würde. Gleich nach dem Aufsetzen schaltete ich die vier Hauptsicherungen aus (Nr. 3 wurde erst kurz vor der Landung eingeschaltet). Jake legte mit dem verwundeten Vogel eine perfekte Landung hin, mit leicht hochgezogenem rechten Flügel, um den plattgeschossenen Reifen zu entlasten. Wir liesen das Flugzeug von der Rollbahn driften, um sie für andere Maschinen freizuhalten.

Wir kamen zum Stehen, und bis der Unfallrettungswagen und die Ambulanz eintrafen, saßen wir einfach da und wunderten uns selber, daß wir wieder festen Boden unter den Füßen hatten. In meinem Logbuch sind für diesen Tag 13 Flugstunden eingetragen. Wir wurden zu unserem Stützpunkt bei Terria zurückgefahren, und einmal dort angekommen gingen wir zur Einsatznachbesprechung zusammen mit den paar Besatzungen, die es ebenfalls zurück zur Heimatbasis geschafft hatten. Ein oder zwei Tage später flogen wir unsere Maschine zum eigenen Stützpunkt zurück und überließen es für die nötigen Reparaturen dem Bodenpersonal.

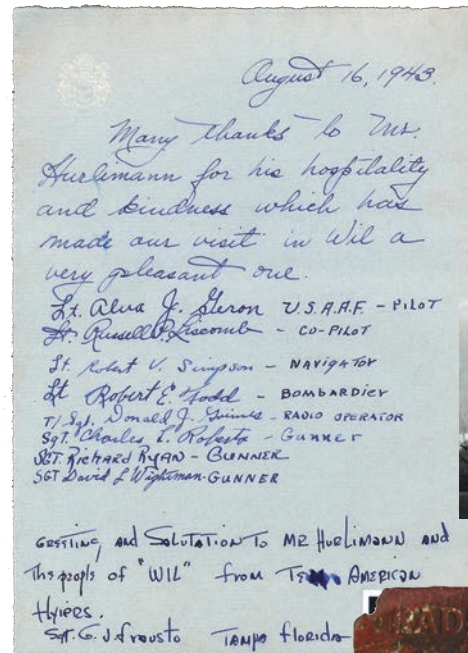
Nach zweiwöchiger Pause, die für die Instandsetzung der Maschine und die Reorganisierung der Besatzung genutzt wurde, ging unser nächster Flug nach Wiener Neustadt in Österreich. Das Ziel: Eine Flugzeugfabrik. Bei diesem Einsatz flogen wir rechts vom Group Leader, für uns eine große Verbesserung gegenüber unserer früheren Position ganz am Ende des Verbandes. Den Motor Nr. 3 hatten wir freilich nicht austauschen können, weil wir alle - Flugzeugführer inklusive -

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

der Meinung waren, daß der Motor schon durchhielte, wenn wir ihn pfleglich behandelten. Dies schien uns besser als ein Austauschmotor von fragwürdiger Qualität. Auf dem Hinweg überflogen wir mehrere Jägerflugplätze und konnten Flugzeuge im „Traffic Pattern“ erkennen. Kein einziger Jäger stieg auf, da es sich meistens nur um Schulverbände handelte und wohl auch keiner mit unserem Eindringen so tief nach Österreich hinein rechnete.

Beim Bombenangriff brachte es irgendein verblödeter Pilot hinter uns fertig, uns zu überholen und ein paar Brandbomben auf uns fallen zu lassen, die zum Glück unsere Maschine glatt durchschlugen und auf's wirkliche Ziel hinunterfielen. Kurz nach dem Angriff machte der Öl Druck von Motor Nr. 3 'mal wieder Mucken, wir mußten ihn abschalten und den Propeller auf Segelstellung fahren. Wenig später gab ein anderer Turbolader seinen Geist auf, und damit es ein gelungener Tag wurde, meldete unser Erster Bordingenieur, daß die Benzinpumpe zum Umpumpen des Sprits vom Bombenschichttank in den Haupttank sich verabschiedet habe und wir damit keinen Zugriff mehr auf unsere Spritreserve hatten. Offenbar gab es hierfür kein Notsystem.

Beim Verlassen des Zielgebietes vermochten wir Geschwindigkeit und Höhe nicht mehr zu halten und mußten aus der Hauptformation ausscheren. Obwohl wir zu dem Zeitpunkt noch nicht von Jägern angegriffen wurden, gibt es doch keine entmutigendere Erfahrung als die, den eigenen Verband hoch am Himmel verschwinden zu sehen. Es folgte eine hektische Durchsicht unserer Landkarten und Kalkulationen unserer Reichweite unter Berücksichtigung des Resttreibstoffs und der verminderten Flugleistung. Der nächste eigene Landeplatz



war ein vorgeschobener Jägerflugplatz im [von den Alliierten] besetzten Teil Italiens. Ein paar Besatzungen waren auf den kurzen Landebahnen solcher italienischer Jägerflugplätze gelandet und hatten hernach ihr Flugzeug erleichtern müssen, um von der kurzen Piste wieder abzuheben und mit nur dem allernötigsten Sprit an Bord zu ihrer Heimatbasis in Nordafrika zurückzukehren. Doch selbst die nächsten solcher Notlandeplätze lagen außerhalb unserer verminderten Reichweite, und wir hatten keine Möglichkeit, unsere Reichweite so zu strecken, daß wir es bis dorthin schaffen würden.

Der Navigator schlug vor, die neutrale Schweiz anzufliegen. Wir waren nun allein am Himmel und flogen über Flugplätze, doch immer noch stiegen keine Jäger zu unserer Begrüßung auf. Als wir uns der sicheren Zuflucht näherten, identifizierte der Navigator Friedrichshafen (Deutschland) fälschlich als Zürich (Schweiz), und so gingen wir in einen langen und gemühtlichen Landeanflug zu einem großen Flugplatz. Wir waren nun zwei- bis dreitausend Fuß [600-900 m] über dem Bodensee - bis ein paar von uns laut darüber nachdachten, wieso auf einem Schweizer Flugplatz Zeppelinhangare zu sehen waren. Sofort brachen wir den Landeanflug ab, änderten die Flugrichtung und nahmen Kurs auf die Schweiz. Inzwischen machten die Motoren immer mehr Ärger, einer der Propellerregler begann sich schlecht zu benehmen, und damit hatten wir nun ein

Problem, da der Flug mit nur zwei Motoren ziemlich riskant war. Drum wählte Jake ein Weizenfeld nicht weit vom Seeufer und flog so rasch wie möglich zu diesem Notlandeplatz. Jake und ich brachen das widerspenstige Flugzeug halbwegs glimpflich herunter, wobei es am Rande des Feldes beinahe noch ein paar Bäume abrasiert hätte. Die vier Offiziere und unser frischgebackener Flugingenieur waren die einzigen an Bord, die alle vorgegangenen Einsätze mitgeflogen hatten. Die Übrigen waren irgendwo aufgefunden worden, meist hatte man sie wegen Inkompetenz oder Disziplinlosigkeit aus ihren früheren Besatzungen rausgeschmissen.

Vor unserer Notlandung hatten wir alle Besatzungsmitglieder angewiesen, in Notlandeposition zu gehen und so zu bleiben, bis das Flugzeug völlig zum Stillstand gekommen wäre. Jake gelang eine anständige Landung, doch war der Boden sehr weich. Es ging so lange gut, wie die Nase der Maschine oben blieb. Doch sobald wir langsamer wurden und das Bugrad den Boden berührte, sank es sofort ein. Fast auf dem Kopf stehend kam das Flugzeug zum Stillstand. Die Neuen an Bord hatten beschlossen, gleich nach dem Aufsetzen aus der Maschine zu springen - und als der Bug einsackte, wurden sie im Rumpf herumgeschmissen. Sie wurden verletzt - doch keiner ernsthaft - und beantragten spä-

ter das „Purple Heart“-Verwundetenabzeichen für „Verwundung im Kampfeinsatz“. Jake hingegen war nicht dafür, irgendeinem von ihnen irgendeine Auszeichnung zu verleihen...

Nachdem wir zum Stehen gekommen und die ganze Besatzung von Bord war, wurde wie zuvor beschlossen ein Brandsturz gezündet, und die alte Kiste ging in Flammen auf. Unterdessen kam die Schweizer Armee über's Feld gerannt, sei es zur Begrüßung oder zur Gefangennahme. Es folgte ein Verhör durch's Schweizer Militär. Weisungsgemäß nannten wir nur Name, Dienstgrad und Personenkennziffer.

Es gab ein bißchen Publicityrummel, da wir als erste US-Flugzeugbesatzung in der Schweiz gelandet waren. Allerdings waren zuvor schon einige Amerikaner auf dem Landweg aus Deutschland in die Schweiz geflüchtet.

Der beste Willkommensgruß waren für uns die Federbetten - welch ein Unterschied zu den Feldbetten in unserer Wüstenunterkunft. Während der nächsten 22 Monate hatten wir ein leichtes Leben. Mein einziger Beitrag zu den Kriegsanstrengungen bestand in meiner Tätigkeit bei der Chiffrierabteilung der amerikanischen Botschaft. Schließlich kam ich frei im Austausch gegen zwei deutsche Soldaten, die ebenfalls einen sicheren Hafen in einem neutralen Land gefunden hatten.

Quellen:

- <https://www.tagblatt.ch/ostschweiz/wli/bildstrecke/death-dealer-der-erste-us-bomber-im-zweiten-weltkrieg-in-der-schweiz-1044454>
- „Die Ersten und die Letzten. Jagdflieger im Zweiten Weltkrieg“, Adolf Galland, Schneekloth 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/juggler.htm
- Bundesarchiv Schweiz
- Wil Aktiv 1939 bis 1945, Willi Olbricht
- 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 1943
- 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

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