

Foto: Rolf Zaugg



Endstation in der Schweiz ... das Schicksal der "Little Chub"

1953 barg der Schweizer Martin Schaffner die Reste der B-17 G "Little Chub" aus dem Greifensee. Das Wrack wurde in Maur eine Zeit lang öffentlich ausgestellt und anschließend verschrottet. Dabei handelte es sich um nur eine von rund einem Dutzend Bergungen, für die der "Garagist" seinerzeit den Spitznamen "Bomber Schaffner" erhielt.

Das ist an sich nichts Neues - Heinz Birkholz hatte schon vor mehr als 30 Jahren in "Plastikmodell" darüber berichtet und auch in JET & PROP war davon bereits mehrfach die Rede: Zuletzt hatte Hans-Heiri Stapfer in der Ausgabe 3/01 über Flugzeugteile berich-

tet, die heute im Festungsmuseum in Reuenthal zu sehen sind - darunter ein Motor der "Little Chub", der bislang als das einzige erhaltene Relikt galt. Daraufhin erhielten wir Post aus der Schweiz. Rolf Zaugg, ein Mitarbeiter des Museums in Utzenstorf machte uns darauf aufmerksam, daß besagter Motor keineswegs das einzige Überbleibsel der Maschine sei und daß er im Jahr 2000 noch weitere im See verbliebene Teile geborgen habe. Zudem habe er Kontakt zu damals Beteiligten aufgenommen, so daß wir hier noch einmal ausführlicher auf die "Little Chub" und ihr Schicksal eingehen wollen.

Die seinerzeit in Grafton Underwood stationierte B-17 G "Little Chub" (Serial 42-102446), gehörte zur 8th Air Force (Group 384, Squadron 545) und nahm am 24. April 1944 als eine von 108 "Festungen" am großen Angriff auf die Dornier-Werke in Oberpfaffenhofen teil.

(Im gelb unterlegten unteren Seitenabschnitt lesen Sie den Einsatzbericht von Group Commander Major General Dale O. Smith, dem Kommandanten des 41 B-wing zu dem die "Little Chub" gehörte).

An jenem Tag bestand die Besatzung aus:

- | | |
|--------------|-------------------------------|
| Pilot: | 1st Lt. Everett L. Bailey |
| Copilot: | 2nd Lt. James E. Burry |
| Navigator: | 2nd Lt. Charles D. Wallach |
| Bombardier: | 2nd Lt. Jesse L. Greenbaum |
| Engineer: | S/Sgt. Raymond A. Newall |
| Radio: | S/Sgt. William J. Silag |
| Ball Turret: | Sgt. Anthony T. Melazzi jr. |
| Right waist: | Sgt. Richard R. Hollingsworth |
| Left waist: | Sgt. Richard M. Sendleback |
| Tail gunner: | Sgt. Sidney J. Pratt |

Mit Ausnahme von James Burry und einem weiteren Mann handelte es sich um die angestammte Besatzung der "Little Chub". James Burry, der eigentlich einer anderen Crew gehörte, sollte bei seinem ersten Einsatz Erfahrung an der Seite eines bewährten Piloten sammeln.

"Little Chub" sollte ihr Ziel nicht erreichen. Über Stuttgart wurde sie von deutschen Jägern angegriffen und im Bugbereich von zwei 20-mm-Geschossen so schwer getroffen, daß an eine Fortsetzung des Angriffes nicht mehr

Der Einsatz gegen das Dornier-Werk in Oberpfaffenhofen vom 24. April 1944 aus der Sicht des Group Commanders Major General Dale O. Smith gibt Aufschluß über den letzten Einsatz der "Little Chub". Smith hatte das Kommando über den "41-B"-wing, hier sein Bericht in gekürzter Form:

"Oberpfaffenhofen war ein Angriffsziel erster Kategorie, denn dort befanden sich die großen Flugzeugmontagewerke von Dornier. Die Einsatzplaner der 8th Air Force wollten beim Angriff auf die Dornier Werke und die Werksrollbahn in Oberpfaffenhofen die neue "wing-box"-Taktik anwenden, wofür in England weitere B-17 und zusätzliche Besatzungen zusammengezogen wurden.

Die Maschinen wurden in zwei große Wings zu je 55 Bombern eingeteilt, die Angriffe sollten in zwei großen Formationen, dem "41 A-Wing" und "41 B-Wing", geflogen werden. So versprach man sich den besten Schutz vor Flak und gegnerischen Jagdflugzeugen.

General Bob Travis führte die 41 A Wing. Er hatte auch das Oberkommando über beide Formationen der "41 A" und "41 B" mit insgesamt 108 B-17 Bombern und über 1000 Mann Besatzung. Eigentlich war Travis in diesen Tagen der "Kopf" der gesamten 8th Air Force mit über 800 Bombern und noch viel mehr Jagdflugzeugen. (...)

Mir war die Führung des "41 B-Wing" anvertraut. Wir sollten uns auf dem Hinweg rechts von "41 A" halten und erst über dem Ziel hinter unserem "Schwesterwing" aufschließen. In der Theorie klang dies alles sehr einfach - in der Praxis sollte es sich jedoch als ausgesprochen schwierig erweisen!

Am 24. April erfolgte der Angriff: Es war ein wunderschöner Tag und wir konnten unsere Formation ohne Probleme aufbauen. Westlich von London hatten wir eine Höhe von ungefähr 16.000 Fuß erreicht und verließen bei Beachy Head die Küste Englands. "41 A" war uns vorausgeflogen und erreichte die französische Küste zwanzig Minuten vor uns. In rund 20.000 Fuß Höhe gerieten sie unter Flakbeschuß und

Großes Bild: Ein Propellerblatt der "Little Chub" erstrahlt im Lichtkegel der Unterwasserscheinwerfer bevor die restlichen Teile der B-17 im September 2000 aus dem Greifensee geborgen wurden. Das kleine Bild zeigt nicht die "Little Chub", sondern die B-17 der CAF (Confederate Air Force), aufgenommen von Frank Mormillo während der CAF-Flugschau im Jahr 2000. Das Fahrwerk ist nur einseitig ausgefahren und was hier Bestandteil der Vorführung ist, wurde der "Little Chub" seinerzeit zum Verhängnis.

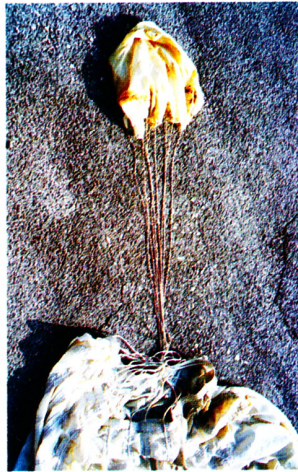
Foto: Rolf Zaugg

zu denken war. Richard Sendleback, Charles Wallach und Jesse Greenbaum wurden bei diesem Angriff verwundet. Die Maschine scherte aus dem Verband aus, setzte sich in die Schweiz ab und erhielt dort die Anweisung, in Dübendorf zu landen - als eine von insgesamt 14 havarierten "Festungen" an diesem Tag. Unglücklicherweise fuhr nur ein Bein des Hauptfahrwerkes aus und die Piloten mussten den Landeanflug abbrechen.

In einer Höhe von rund tausend Fuß über dem Greifensee kreisend, wurde eine Notlandung vorbereitet: Der Kugelturm an der Unterseite der Maschine sollte ausgebaut und abgeworfen werden und die unverwundeten Besatzungsmitglieder mit dem Fallschirm abspringen. Anschließend wollte Lt. Bailey mit den Verwundeten an Bord eine Bauchlandung auf den umliegenden Feldern wagen. - So hätte auch für die Verletzten eine Chance auf Rettung bestanden.

Sechs (an anderer Stelle ist die Rede von drei) schweizer Bf 109 E und Morane-Piloten waren offenbar nicht über die Notlage der Maschine und ihrer Besatzung informiert. Sie hatten Befehl, den Bomber, dessen Flugbewegungen als "Fluchtversuch" gewertet wurden, abzuschießen.

Beim ersten Angriff wurden Richard Sendleback und Jesse Grienbaum getötet, beim zweiten Angriff fing die "Festung" Feuer und stürzte in den See. Vier Mann konnten mit dem Fallschirm aussteigen, einer landete verletzt in einer Tanne, zwei wurden mit Brandwunden geborgen. Der Fallschirm von Lt. Bailey öffnete sich nicht mehr rechtzeitig und er stürzte in den Hühnerstall eines Bauernhofes. Einzig der Navigator, Charles Wallach, überlebte den Absturz im See. Beim Aufschlag wurde er durch die bereits zuvor zertrümmerte Windschutzscheibe des Cockpits herausgeschleudert und konnte trotz einer Kugel im Leib seine "Mae West" (Spitzname für die Schwimmweste) aufpumpen. Nach



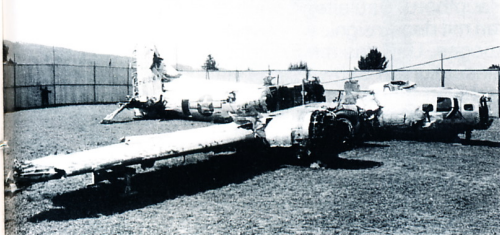
der Rettung durch eine schweizer Bootsbesatzung verbrachte er die folgenden vier Monate in einem Schweizer Krankenhaus. Vier Tote und diverse Trümmerteile wurden in den folgenden Tagen aus dem See geborgen, die Suche nach dem 10. noch vermissten Besatzungsmitglied blieb indes erfolglos. Ebenso

Dem Fallschirm aus der "Little Chub" ist kaum anzusehen, daß er 56 Jahre unter Wasser zugebracht hatte.

scheiterten die Bemühungen, das Wrack selbst zu bergen. Die Suche wurde schließlich am 5. Mai 1944 abgebrochen.

Der Abschuss der "Little Chub" wurde in der Schweizer Öffentlichkeit heftig diskutiert. Die offiziellen Stellen gerieten unter Druck und hatten zu erklären, warum eidgenössische Piloten ein schwer beschädigtes Flugzeug mit Verwundeten an Bord abschossen, das eine Notlandung in der neutralen Schweiz versuchte. Die Bemühungen, diesen Vorfall mit der vorangegangenen (versehentlichen) Bombardierung Schaffhausens zu rechtfertigen, wurde nicht akzeptiert.

◀ Dieses Bild war bereits groß in JET & PROP 3/01 zu sehen: Das Wrack der "Little Chub" nach seiner Bergung im Jahr 1953. Co-Pilot James Burry saß noch auf seinem Platz. Große Teile des Rumpfes und der linken Tragfläche fehlten, ebenso Motor Nr. 2 und zwei komplette Propeller. Die Maschine wurde für kurze Zeit zur Besichtigung freigegeben und anschließend verschrottet.



drehten um etwa 16 Grad ab, um den Salven zu entgehen. Alles ging schief, denn wir gerieten durch dieses Manöver bereits jetzt unmittelbar hinter den wing von General Travis. (...)

Etwa hundert Meilen westlich von Paris änderten wir erneut unsere Flugrichtung, diesmal um 30 Grad und jetzt trat offen zutage, wie anfällig unser "Wing-Konzept" war: Als wir unseren Turn beendet hatten, befanden wir uns plötzlich viele Meilen hinter der "41 A" und hatten völlig den Anschluß verloren.

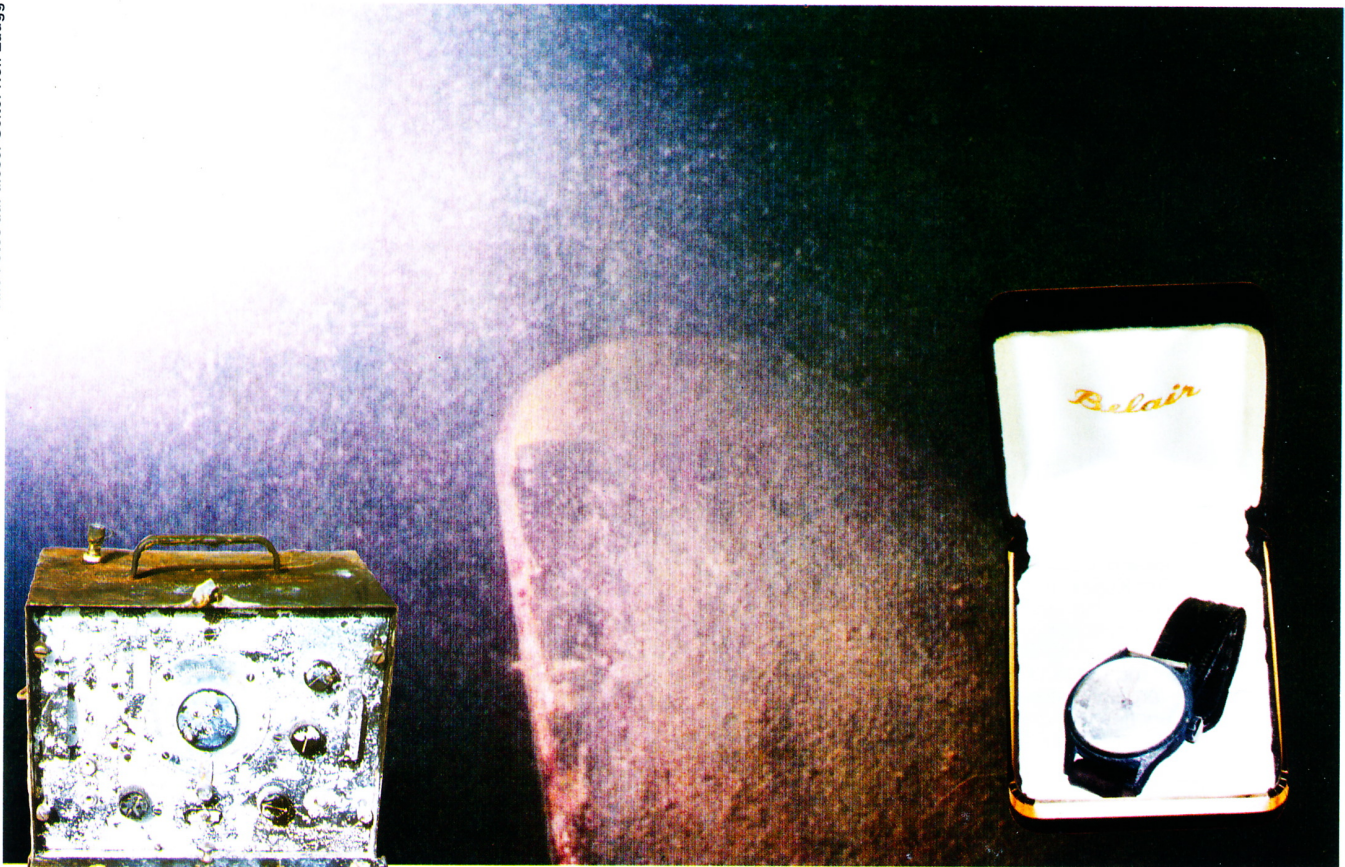
Travis befahl mir aufzuschließen und die Geschwindigkeit auf 158 mph zu erhöhen. Theoretisch konnten die B-17 dieses Tempo durchaus gehen, allerdings "wehrten" sich einige unserer Maschinen gegen die hohe Geschwindigkeit, indem sie heftige Vibrationen erzeugten. Trotz aller Bemühungen gelang es uns nicht, die Formation zu halten, obendrein mußten wir bei Straßburg erneut unsere Flugrichtung ändern, um dem Flakfeuer auszuweichen.

Das alles war aber nur eine kleiner Vorgeschmack von dem, was

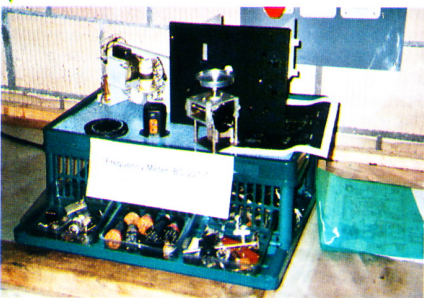
uns über Deutschland erwartete. (...) Im Süden Stuttgarts tauchten die ersten deutschen Abfangjäger auf, manchmal zu sechst oder zu neunt nebeneinander kamen sie genau auf uns zu. Sie kamen in Wellen und schossen aus allen Rohren. (...) Viele von unseren Bombern erlitten schwere Beschädigungen, doch nicht umsonst nannte man unsere B-17 "Fliegende Festung". Drei der Maschinen konnten den Jägern trotzdem nicht standhalten und stürzten ab. Ich drosselte meine Geschwindigkeit auf 150 mph, um nachhängenden Maschinen das Aufschließen zu erleichtern. Inzwischen waren wir sehr weit hinter "41 A" zurückgefallen, an ein rasches Aufschließen war gar nicht mehr zu denken. (...) Ursprünglich sollten unsere wings nebeneinander nach München fliegen und im Norden der Großstadt einen Rechtskreis fliegen. Dadurch sollten wir eine günstige Ausgangsposition erlangen, um das Ziel abwechselnd bombardieren zu können.

Als wir dort eintrafen, war die Formation jedoch derart durcheinander geraten, daß erst einmal Ordnung geschaffen werden mußte. Die

Alle Fotos auf dieser Seite: Rolf Zaugg



Das Funkfrequenzmessgerät nach 56 Jahren unter Wasser. Darunter ist es in bereits teilrestauriertem Zustand zu sehen. Das dazu gehörende Code-Buch wurde ebenfalls gefunden. Nach dem Trocknen war es wie neu - ein außergewöhnlicher Fund!



55 Flugzeuge meines wings waren viel zu weit auseinander gezogen um auch nur annähernd umsetzen zu können, was sich die Einsatzleiter ausgedacht hatten. Ich wußte, daß Bob Travis keine Ahnung davon hatte, was sich hinter ihm abspielte. Er konnte nur erkennen, wie desorganisiert meine "41-B" zu diesem Zeitpunkt war.

Der Funkverkehr war schwierig und ein einziges Geschwätz! Nicht nur, daß die Deutschen versuchten, unsere Frequenzen abzuhören und zu stören - angesichts der feindlichen Jäger bat in diesem Moment jeder um Hilfe und Unterstützung und alle redeten wild durcheinander. Auch Bob Travis trug mit seinen verärgerten Befehlen, doch endlich die Formation einzuhalten, zu dem allgemeinen Chaos bei.

Während des ersten Angriffs rief ich "Balance-one" (das Führungszeichen für unseren Jagdschutz), die sich zu diesem Zeitpunkt im Raum Augsburg-München aufhielten. "Ballance-One" antwortete schließlich durch all das Funkwirwar und meldete, sie seien auf dem Weg zu uns. Die "kleinen Freunde" gaben ihr Bestes und schützten

Ein Großteil der Bevölkerung sympathisierte mit den Alliierten, galten sie doch als die Garanten für Demokratie und Freiheit. Die Neutralität der Schweiz wurde in Frage gestellt, obgleich während des Krieges auch rund ein Dutzend deutscher Flugzeuge von den Eidgenossen abgeschossen wurde. Die Tatsache, daß neben der Schweizer Armee auch hunderte von Bürgern an der Beerdigung der fünf geborgenen Toten teilnahmen, zeigt, wie groß die Anteilnahme der Öffentlichkeit am Schicksal der amerikanischen Flieger war.

1953, neun Jahre später, kehrte die "Little Chub" noch einmal in die Schlagzeilen zurück, als Martin Schaffner das Wrack der Maschine aus rund 12 Metern Tiefe barg. Zeitgenössische Fotos zeigen, daß Teile des Rumpfes, die linke Tragfläche und zwei der Drei-Blatt-Propeller fehlten. Der vermißte zehnte Mann, Co-Pilot 2nd Lt. James Burry, befand sich noch immer in voller Montur auf seinem Sitz im Cockpit der Maschine. Am Handgelenk trug er noch seine - ausgerechnet Schweizer - Armbanduhr, die sogar noch funktionierte, als man sie aufzog. 2nd Lt. Burry wurde am 20. September 1953 in Uster in der Nähe von Zürich mit allen zivilen und militärischen Ehren beerdigt.



Die Armbanduhr von 2nd Lt. James Burry, dem Co-Piloten der "Little Chub" und ein Lederstreifen seiner Uniform mit Burry's Namenszug. Die Uhr funktionierte noch - nach neun Jahren unter Wasser.

Auch in der Schweiz befassen sich heute viele Angehörige der Nachkriegsgenerationen intensiv mit den Ereignissen während der Kriegsjahre und mit der Rolle, die ihr Heimatland dabei spielte. So auch der heute 34jährige Rolf Zaugg aus Utzendorf. Im Hauptberuf Bauleiter, befaßt er sich seit Jahren mit den Ereignissen während des 2. Weltkrieges. Und das mit Erfolg: Gründliches Aktenstudium in Schweizer Militär- und Polizeiarchiven führte zur Klärung von so mancher noch offenen Frage und viele seiner Forschungsergebnisse, speziell zu amerikanischen und englischen Gefallenen, werden seit 2001 auf der Homepage der "Commonwealth War Graves Commission" veröffentlicht. Seit Jahren wird seine Arbeit von meh-

einige Teile unserer Formation vor den deutschen Jägern. Allerdings konnten sie auch nicht überall sein und so verlor ich zwei weitere B-17 im Norden von München. Andere Maschinen wurden von MG-Salven geradezu durchsiebt!

Außer Stande, zu "41-A" aufzuschliessen, bot sich mir jetzt die Gelegenheit, meinen "41-B" nach rechts zu drehen und das Ziel als erster ins Visier zu nehmen. Das käme jedoch einer Befehlsverweigerung gleich und ich wußte, daß Bob eine solche Eigenmächtigkeit keineswegs freundlich aufnehmen würde, egal wie logisch sie auch sein mochte. Die Führungsposition war ihm sehr wichtig, auch wollte er unbedingt als erster über dem Ziel sein. Die nachfolgenden Bomber sollten dann im Schutze des aufsteigenden Rauches den Rest erledigen und wären nicht mehr der ganzen Wucht der deutschen Abwehr ausgesetzt. Vielleicht sollte ich doch besser nach Südwesten abdröhen, um so unseren "Vormarsch" zu verlangsamen und dann den passenden Moment abzuwarten. Allerdings würde das den "B-Wing"

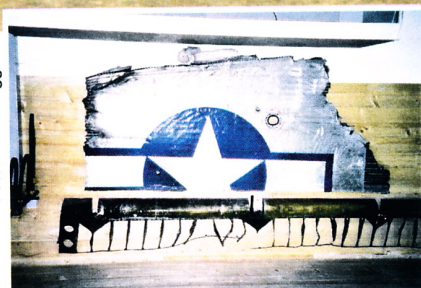
Foto: Frank Mormillo



Fotos: Rolf Zaugg



Foto: Rolf Zaugg



Ein Teil der linken unteren Tragfläche mit US-Stern und ein Querruder nach der Restaurierung, die bereits im Oktober 2000, unmittelbar nach der Bergung, begann.

Die Teile vom oberen Geschützturm der "Little Chub" werden derzeit noch restauriert.

Gemeinsames Flugbild der B-17 G Flying Fortress "Sentimental Journey" vom "Arizona-Geschwader" der CAF mit "Diamond Lil", einer B-24/LB-30 Liberator und der B-29 Superfortress "Fifi" des "B-29/B-24-Geschwaders" der CAF. "Little Chub" war ebenfalls eine B-17 G.

renen Bergungsaktionen in den Bergen und Gletschern der Schweiz begleitet, bei denen er die Überreste von einigen, vorzugsweise alliierten Flugzeugen, für die Nachwelt sichern konnte. Inzwischen hat er eine ansehnliche Sammlung zusammengetragen, darunter befinden sich z. B. ein "M-9 Norden Bombsight", Abwehrstände, Funkanlagen und einiges mehr - alles sorgfältig restauriert und in funktionstüchtigem Zustand. Falls er die erhoffte öffentliche Unterstützung erhält, plant Rolf Zaugg die Errichtung eines kleinen Museums in einem ehemaligen Bauernhof.

erneut durcheinander und durch stärkeres Flakfeuer und Abfangjäger in noch größere Gefahr bringen. (...) - Ich entschied mich für den Angriff, gleichgültig was General Travis davon hielt!

Ich wusste, daß Oberpfaffenhofen im Süden von München lag. (...) Als wir die bayerische Metropole hinter uns hatten, leitete ich mit meiner jetzt nur noch 49 Maschinen zählenden "41-B" einen großen Kreis ein, der uns außerhalb der Flak-Reichweite brachte. (...)

Wieder wurden wir von Luftwaffenmaschinen beschossen. Sie waren wie wilde Tiere und flogen selbst durch ihre eigene Flak. Mein Bombenschütze Dick Crown und mein Navigator Bob Chapin hatten alle Hände voll zu tun. Unser MG-Stand in der Nase war ausgefallen und ich wünschte mir sehnlichst ein bewegliches MG, mit dem ich von meinem Pilotensitz aus hätte feuern können. Es war ein Gefühl der Ohnmacht, die Jäger auf sich zurasen zu sehen und nichts dagegen tun zu können. Wieder ging eine B-17 der "41B" neben uns nieder! (...)

Inzwischen gelang es uns, eine enge Formation zu bilden und wir

bereiteten uns auf den bevorstehenden Angriff vor. Jede Gruppe sollte ihre Bomben erst abwerfen, wenn der Befehl des jeweiligen Bombenschützen kommt. Dieses gemeinsame Absetzen der Bombenlast hatte den Vorteil, daß alle Maschinen der Gruppe dem Kommando eines einzelnen Schützen folgten. So sollte das Ziel von einem dichten Bombenteppich getroffen werden und der Angriff schneller vonstatten gehen. Zusätzlich konnten sich die Maschinen besser gegen die gegnerische Abwehr schützen.

Etwa acht Minuten lang flogen wir in exakt der gleichen Fluglage, damit sich unsere Bombenschützen auf das bevorstehende Ereignis vorbereiten und das Ziel langsam ins Visier nehmen können. Ed Ulrey schaltete den Autopiloten ein und überließ Dick Brown, der in der Nase der B-17 saß, die Kontrolle über die Maschine. Wie üblich hatte Navigator Bob Chaipin einen meisterhaften Job gemacht als wir uns langsam (...) dem großen deutsche Flugzeugwerk näherten. Wieder wurden wir von Flak beschossen, die Deutschen verteidigten das Werk

Beide Fotos: Rolf Zaugg



Der Motor mit Propeller, wie er noch nach 56 Jahren auf dem Grund des Greifensees lag. Heute wäre er wieder einsatzbereit.

beschäftigt, Wassersportler von geschützten Uferregionen fernzuhalten. Alleine das Einholen der für die Bergung notwendigen Genehmigungen seitens des Kantons und der betroffenen Behörden, war eine zeit- und nervenraubende Aufgabe. Bei der Festsetzung des Termins mussten beispielsweise die Urlaubssaison und auch die Laichzeit der Fische berücksichtigt werden. Die Bergung selbst wurde minutiös geplant und vorbereitet. Erfahrene Taucher mit speziellem Tauch- und Ortungsequipment sowie die notwendigen Helfer vor Ort wurden mobilisiert und eingewiesen, schweres Gerät für die Bergung und den Abtransport organisiert und nicht zuletzt mussten die Medienvertreter, Gäste und Zuschauer koordiniert werden.

Am 29. September 2000 war es dann so weit: 47 Jahre nach der Bergung des Wracks durch Martin Schaffner, erhielt die Stelle am Grund des Greifensees, an der die "Little Chub" in 12 Metern Tiefe gelegen hatte, er-

neut Besuch. - Es handelte sich um die erste Unterwasserbergung in der Schweiz seit 46 Jahren.

Dabei kam erstaunliches zutage: Nicht nur der vermisste Motor "No. 2" und die beiden Drei-Blatt-Propeller, Trümmer der linken Tragfläche und des Rumpfes wurden gefunden, sondern auch ein nahezu unversehrtes Funkfrequenzgerät, dessen Batterien immer noch unter je 1,6 Volt Spannung standen. Das dazu gehörende 35seitige Code-Buch mit den wichtigsten Frequenzangaben war, nachdem es getrocknet wurde, wie neu. Ebenso ein Fallschirm, dessen Seide man die Jahrzehnte unter Wasser überhaupt nicht ansieht. Unter den vielen sonstigen Kleinteilen war besonders die Bergung der vielen Munition nicht unproblematisch.

Inzwischen sind das Funkfrequenzgerät und der Motor restauriert, das Triebwerk ist sogar betriebsbereit und Rolf Zaugg hofft auf die Unterstützung der Schweizer Behörden und der privaten Geldgeber, damit all seine Schätze in einem, zu einem Museum umgebauten Berner Bauernhof, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können.

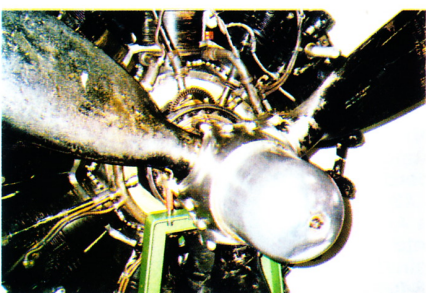
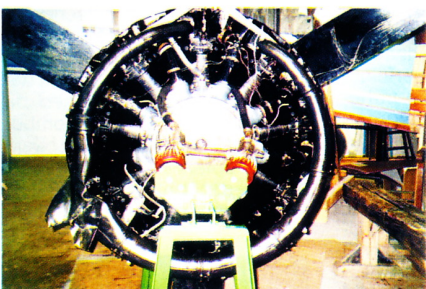
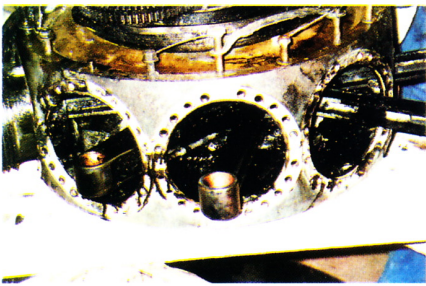
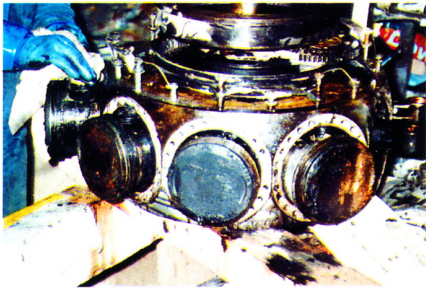
Diese Aktivitäten führten ihn auch auf die Spur der "Little Chub". Mit sorgfältigen Recherchen ermittelte er den genauen Fundort des Wracks in der Nähe von Fällanden, um die dort noch vermuteten, vom "Bomber-Schaffner" seinerzeit nicht geborgenen Teile zu heben. Das war gar nicht so einfach: Der Greifensee ist ein Naturschutzgebiet und die dortigen Wächter sind normalerweise damit

mit allen Mitteln. Zum ersten mal während dieser Mission waren mir die Hände gebunden und ich konnte nur tatenlos zusehen, wie diese verdammten Flaksalven neben uns explodierten. Ich bewunderte meinen Piloten Ed Ulrey, der seine Instrumente so ruhig beobachtete, als würden wir friedlich eine gerade Strasse herunterfahren. Wieder schlugen Flakgranaten ein, Splitter und Flugzeugteile flogen durch die Luft. Ein dickes Metallstück durchschlug unsere B-17 und traf den Sitz unmittelbar neben mir. Der achtminütige Anflug schien eine Ewigkeit zu dauern, bis schließlich das erlösende "bombs away" von Crown aus der Nase unserer B-17 kam.

Ed Ulrey schaltete den Autopiloten aus und übernahm wieder die Kontrolle. (...) Plötzlich ertönte die Stimme meines rechten Wingmans: "Cowboy-Leader, du verlierst Sprit!" Ich sah zum Fenster hinaus und erkannte eine Spritwolke an Triebwerk Nr.3. Es konnte nur noch Sekunden dauern bis unsere Maschine Feuer fing und alles explodierte, so wie ich es schon oft mit ansehen mußte. Ich zog meine

Sauerstoffmaske aus und roch, ob Treibstoffgeruch in der Luft lag. - Von all dem keine Spur, also verloren wir Hydrauliköl! Ich zog die Maske wieder an und informierte meine Besatzung, die sich schon auf den Ausstieg vorbereitete, daß wir vorerst nichts zu befürchten hatten.

In enger Formation flogen wir über Frankreich nach England zurück, meine Sorgen waren aber noch nicht vorbei. Ohne Hydraulik-System zurückkehren heißt, ohne Klappen und Bremsen landen zu müssen und die sicheren Barriers zum Abbremsen am Ende der Landebahn gab es schon lange nicht mehr. Zusätzlich sahen wir noch kurz vor dem Aufsetzen eine brennende B-17 genau in der Mitte der Landepiste stehen. Deren Crew war es wohl noch gelungen, rechtzeitig rauszukommen. Ganz langsam ließ Ed unser "Fort" einschweben. Wir setzten genau hinter der Flugplatzbegrenzung auf und versuchten die Maschine auf der Diagonalen der Piste zum Stehen zu bringen. Die Geschwindigkeit verringerte sich spürbar und schließlich kamen wir auf einem kleinen Stück eines Rollweges zum Stehen.



Der geborgene und teilzerlegte Wright R-1820-65 auf dem Tieflader. Alles ist voller Schlamm und Seekreide. Die Bilder darunter: Kolben und Hauptgehäuse während der Restaurierung, die Innereien des Motors wurden komplett zerlegt und wieder zusammengesetzt. Der Zustand der Teile war ausgesprochen gut, die Kolben standen sogar noch in Öl.

Hinter all den Fundstücken und dem nüchternen Ablauf der Ereignisse steht natürlich auch die menschliche Komponente. Im Rahmen der Recherchen wurden auch damals Beteiligte ermittelt, die noch am Leben waren. So zum Beispiel Charles Wallach, der letzte Überlebende der "Little Chub", Fritz Kolb, einer der Schweizer Morane-Piloten, die die Maschine seinerzeit abschossen und Max Korthals, der als junger Soldat an der Bergung der Toten beteiligt war. Die drei blieben bis zum Tode Wallachs im März 2002 in Verbindung.

Wie gegenwärtig die Vergangenheit noch ist, zeigte sich auch am Tag der Bergung selbst: Wieder wurde Fritz Kolb befragt, weshalb die neutrale Schweizer Luftwaffe den havarierten Bomber abschoss. Doch auch für die Angehörigen der anderen Besatzungsmitglieder sind die Nachforschungen von größter Bedeutung: James E. Owens, der Neffe von Co-Pilot James Burry kam extra aus Texas angereist, um mehr über seinen Onkel zu erfahren. Daß das Schicksal Burry's neun Jahre nach Kriegsende durch die Bergung Schaffners endlich geklärt werden konnte, ist die eine Seite, daß er jedoch von der Schweizer Luftwaffe abgeschossen worden war, er-

fuhr er erst jetzt. Owens brachte die Uhr und das Namensschild seines Onkels als Geschenk mit, auch sie sollen im "Battle Queen"-Museum, benannt nach der nose-art einer am 17. August 1943 in Utzenstorf notgelandeten B-17F, ausgestellt werden.

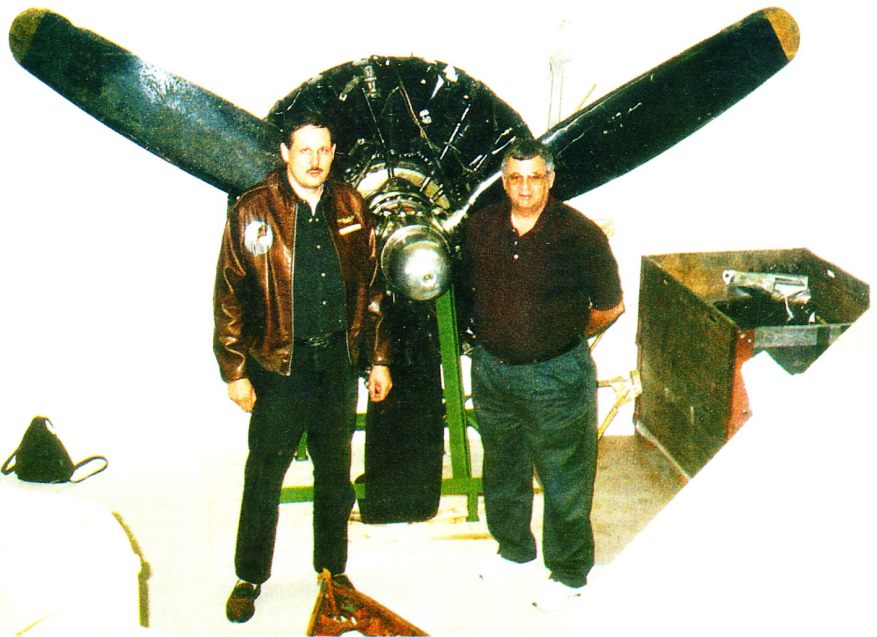
Von Groll oder Verbitterung war hingegen nichts mehr zu spüren. Charles Wallach erinnerte sich vielmehr daran, wie gut er in den Monaten nach dem Absturz in der Schweiz behandelt worden war. Trotzdem sind noch viele Fragen offen, die Besatzung, die in England seinerzeit den verwaisten Platz der "Little-Chub"-Mannschaft übernahm, schickte deren Habseligkeiten, Fotos usw. zurück in die Staaten, wo sie verloren gingen.

Daher haben wir auch eine Bitte an unsere Leser: Sollte jemand im Besitz von Fotos der "Little Chub", Unterlagen, Einsatzberichten und ähnlichem sein, so bitten wir um Ihre Unterstützung. Rolf Zaugg, die damals Beteiligten und ihre Angehörigen würden sich freuen.

Peter Cronauer

Quellenangaben, Literaturhinweise:
 "Strangers in a strange land", Squadron/Signal Publications, Inc., Carrollton, Texas
 "Recovered from swiss lake" von J.-P. Wilhelm
 "Spurensuche am Greifensee" und "Auf der Suche nach Erinnerungen", Zeitungsartikel von David Kilchör vom 12. September 2001
 "The Swiss Internee", Issue No. 90, April 2001
 Swiss Internees Assoc., Inc. Lakewood, NJ 08701
 Korrespondenz C. Wallach, J. Owens, R. Zaugg
 Diverse Dokumente des KDO. Armeeflugpark und Technischer Dienst vom 25.4.1944 und 6.5.1944
 Weitere Infos: www.384thbombgroup.com

Rolf Zaugg (links) und Jim Owens, der Neffe des Co-Piloten James E. Burry. Jim Owens kam extra aus Texas angereist, um die geborgenen Teile zu besichtigen.



Tom Bekkett verfolgte uns in einem Jeep und überbrachte mir sofort nach dieser etwas unsanften Ankunft die schlimme Nachricht: "General Travis möchte Dich in seinem Büro sehen, sofort!" (...) So sorgfältig wie möglich, beschrieb ich ihm die erzwungenen Formationswechsel bereits über Frankreich, wie ich versucht hatte mit Höchstgeschwindigkeit wieder Anschluß an die Formation zu finden und wie wir uns gegen die deutsche Flak wehren mußten. Ich benutzte meine Hände um ihm die Dinge anschaulich zu erläutern und erklärte, dass ich unter den gegebenen Umständen als Erster angreifen mußte, damit der Einsatz erfolgreich durchgeführt werden konnte. (...)

Schließlich erklärte ich ihm, dass ich die "Wing-Box"-Taktik für ungeeignet halte. (...) Die Enttäuschung über das fehlgeschlagene Konzept war Bob Travis anzusehen. Für eine Weile schwieg er und drehte lediglich einen Bleistift in seinen Händen mit dem er sich in der ganzen Zeit Notizen gemacht hatte. Plötzlich sagte er mit tiefer Stimme: "Ich denke Du hast richtig gehandelt!" (...)

Meine Aufzeichnungen besagen, dass 30 B-17 der 384th bg zu der "41-B" gestoßen sind. Die 303rd gab 25 "Forts" ab. Eine genaue Auflistung der Verluste in unseren Reihen kann ich nicht mehr geben, aber in Roger A. Freeman's Buch "The Mighty Eight" ist zu lesen, dass die "41-B" insgesamt 15 Maschinen verloren hatte. Von unseren 30 gingen sieben in Deutschland verloren (eine davon war die "Little Chub"), vier schafften es zwar noch bis nach England, stürzten dann aber dort noch ab und zwei Maschinen mussten in Boxted notlanden.

Das einzig gute an diesem Angriff waren die Auswirkungen, die unsere Bomben in Oberpfaffenhofen hatten: Wir hatten die Deutschen schwer getroffen und ihre Produktion lahmgelegt. (...) Für Erholung war jedoch keine Zeit. In den nächsten Tagen bombardierten wir Flugfelder in Frankreich und am Ende des Monats flogen wir noch Einsätze über Berlin. Insgesamt flogen wir im April 1944 13 Missionen und hatten mehr Verluste hinzunehmen, als je zuvor. (...)