

ONE WAY ONLY: USA-SCHWEIZ



DIE "LONESOME POLECAT"

Die Air Force bekommt eine neue B-17

Unter den Flugzeugen dieser Angriffswelle befand sich eine brandneue B-17G namens „Lonesome Polecat“. Geflogen von 1st Lt. Robert W. Meyers, sollte dieses Flugzeug ein gänzlich anderes Schicksal erleben als irgendeiner der anderen Teilnehmer an diesem Großangriff.

Am 3. Januar 1944 übernahm die U.S. Army Air Force vom Werk Long Beach (Kalifornien) der Douglas Aircraft Company eine B-17G-30-DL mit der Serial Number 42-38160.

Die B-17G „Blue Champagne“ wurde zwar von der 385th Bomb Group als Hintergrund für dieses PR-Foto aus dem Jahre 1944 ausersehen; es zeigt aber größtenteils die Crew der „Lonesome Polecat“. *Hintere Reihe, v.links n.rechts:* Charles W. Page (Kugelturmschütze); John Miller jr. (Rückenturmschütze); Robert Brown (beim Einsatz nicht an Bord der „Lonesome Polecat“); Elbert Mitchell (linker Seitenschütze); Jarrell Legg (Heckschütze); Louis Liening (rechter Seitenschütze). *Vordere Reihe, v.l.n.r.:* Thomas Vance (an jenem 16. März 1944 nicht an Bord); Navigator Robert Dewey (dto.); und Copilot Jack Henshaw.

(Foto: Jack Henshaw)

Sie wurde zum Cheyenne Modification Center in Wyoming geschickt. Für die 8th Air Force bestimmt, verließ sie die USA im Februar 1944.

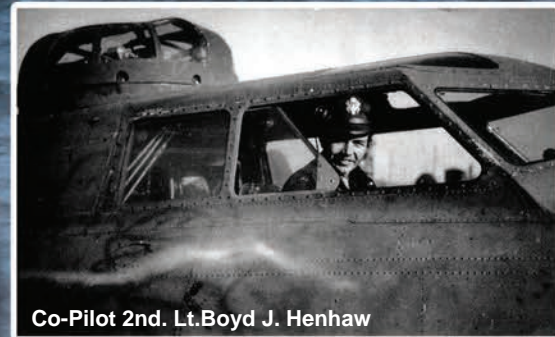
Die künftige Besetzung der „Lonesome Polecat“

Laut den 1998 vom Heckschützen Jarrell F. Legg aufgezeichneten Erinnerungen setzte sich die Besetzung dieses Unglücksfluges (nach Augsburg), die schließlich in der Schweiz landete, wie folgt zusammen:

- 7 Mann, die eigentlich zur Besetzung von Tommy Vance (s. nächster Absatz) gehörten;

Die Crew (Übersicht)

Robert William Meyer	1st Lt.	Pilot
Boyd Jack Henshaw	2nd Lt.	Co-Pilot
Robert Leroy Williams	2nd Lt.	Navigator
Carl John Larsen	[s.u.]	T./Sgt Bombardier
John Miller Jr.	S/Sgt	Engineer
John Elmer Wells	T./Sgt	Radio Opr.
Elbert Ernst Mitchell	S/Sgt	L.W. Gunner
Louis Bernard Liening	S/Sgt	R.W. Gunner
Charles Wilber Page	S/Sgt	Ball Gunner
Jarrell Franklin Legg	S/Sgt	Tail Gunner



Co-Pilot 2nd. Lt. Boyd J. Henshaw



Obwohl die Crew schon gleich nach dem Luftkampf begonnen hatte, ihre angeschlagene Maschine durch Abwurf von Ballast zu erleichtern, waren bei der Notlandung noch einige Maschinengewehre samt Munition an Bord.



Man sollte das Gewicht dieser Teile nicht unterschätzen: Ein schweres Browning-MG wog fast einen Zentner, 100 Schuß der zugehörigen Munition über 10 kg!



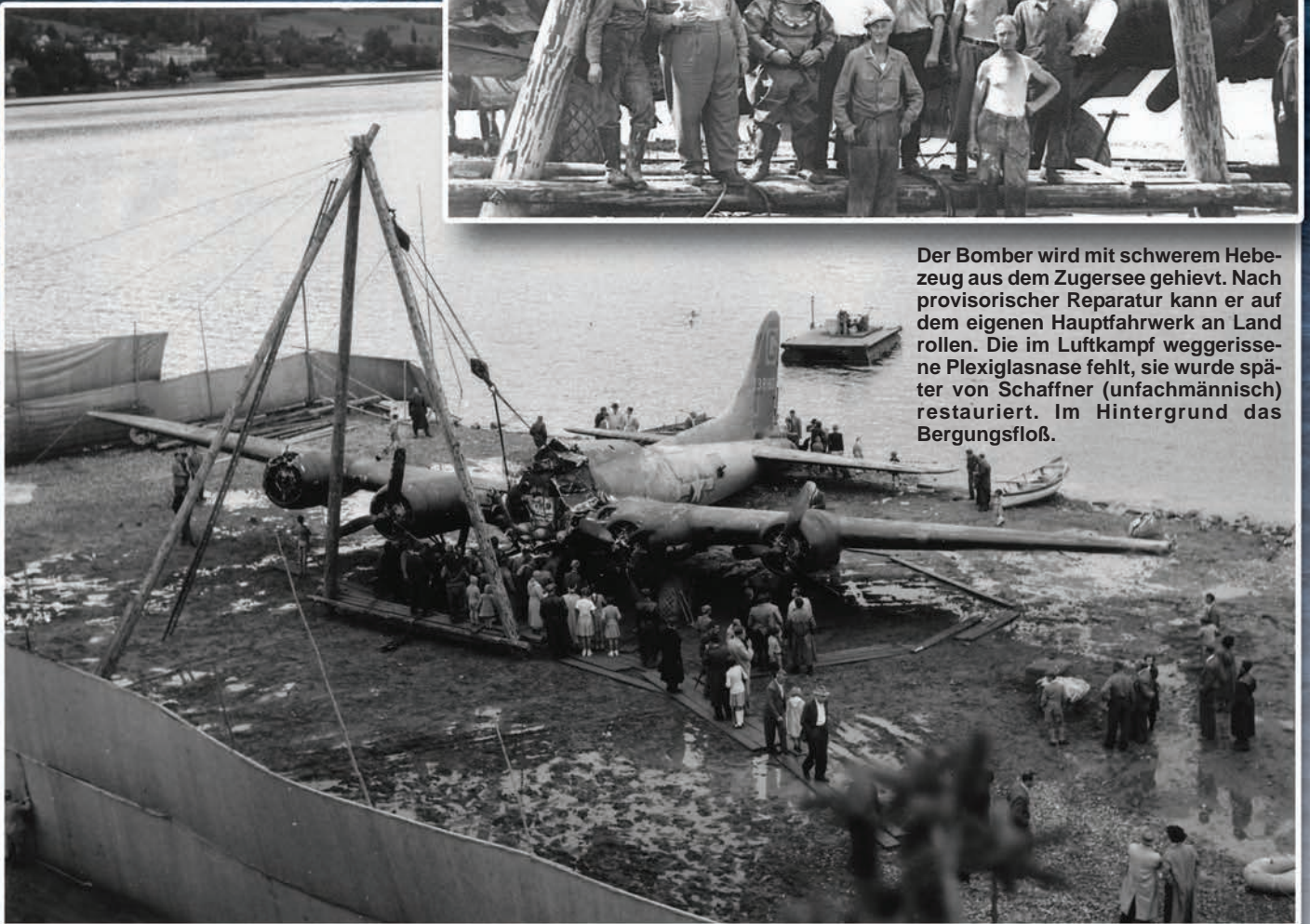
- 3 Mann waren neu: Pilot Robert W. Meyer, Bombenschütze Carl „Toggiler“ Larsen und Funker John Wells.

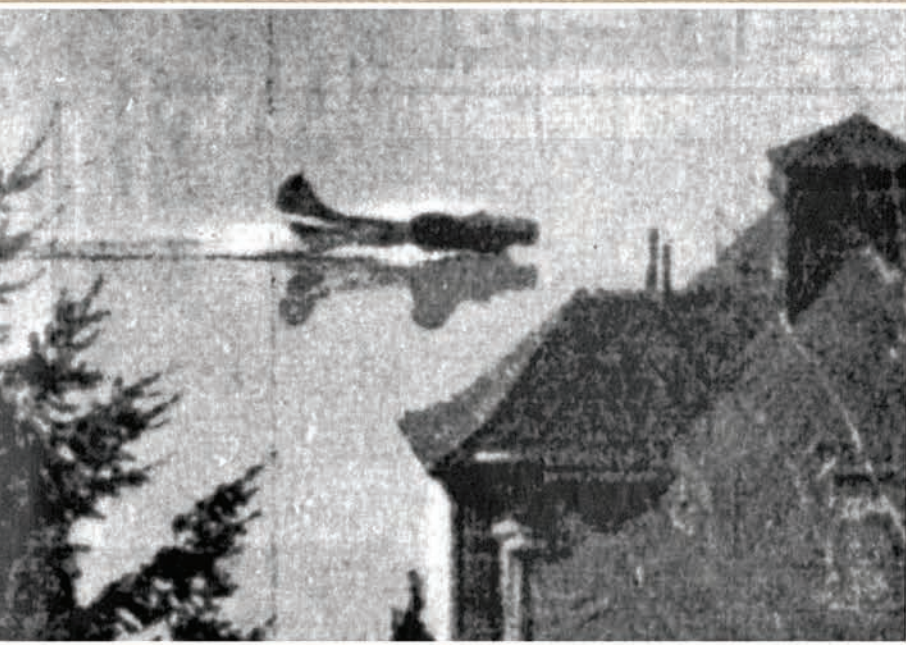
Der Copilot

Am 2. Januar half ein junger Second Lieutenant aus Mount Vernon (Washington State) bei der Übernahme einer anderen brandneuen B-17G „Flying Fortress“ in Kearney, Nebraska. Von hier begann er seinen langen Flug zur 8th Air Force: Als Copilot flog 2nd Lt. Boyd J. Henshaw mit der Besatzung von 2nd William T. Vance. Gemeinsam unternahmen sie den Überführungsflug der von Boeing selbst gebauten B-17G 42-31706 über Detroit und Manchester (New Hampshire) nach Goose Bay (Labrador/Ost-Kanada).



Der Bomber wird mit schwerem Hebezeug aus dem Zugersee gehievt. Nach provisorischer Reparatur kann er auf dem eigenen Hauptfahrwerk an Land rollen. Die im Luftkampf weggerissene Plexiglasnase fehlt, sie wurde später von Schaffner (unfachmännisch) restauriert. Im Hintergrund das Bergungsfloß.





Bei der Notwasserung der B-17 „Lonesome Polecat“ - *einsames Stinktier* - (hier auf einer zeitgenössischen Fotomontage) auf dem Zugersee war der Pilot Robert „Bob“ W. Meyer als einziger an Bord geblieben, um sie sauber aufzusetzen. Nachdem das Flugzeug gesunken war, retteten ihn Fischer aus dem Wasser. Er hatte 9 Monate Pilotenausbildung und 19 Feindflüge gegen Ziele in Deutschland hinter sich. Als er am 6.8.1996 verstarb, wurde dem Ereignis in Zug und Baar gedacht. - Carl J. Larsen und der Kugelturmschütze SGT Charles W. Page kamen verletzt ins Lazarett.



Nach einer wetterbedingten Verzögerung flog die Besatzung non-stop ins nordirische Belfast.

Beim Überführungsflug schon fast komplett

Der harte Kern der Besatzung der „Lonesome Polecat“ war auf diesem Über-

führungsflug bereits beisammen. Zusätzlich zu Henshaw waren weitere Besatzungsmitglieder an Bord, die zwei Monate später zusammen fliegen sollten:

1st Lt. Robert W. Meyers war als Pilot des neuen Flugzeuges ausersehen. Henshaw wurde Copilot, während der später hinzukommen-

Der eindrucksvolle Heckstand der B-17G mit seinem schweren Zwillings-MG. Hier hatte der Tail Gunner, S/Sgt Jarrell Franklin Legg, seinen Platz. Hier ausgestellt in der Arena in Suhr bei M. Schaffner am 28. Mai 1954. Die Schäden am Seitenruder sind gewiss auf den Luftkampf zurückzuführen.

de Larsen [s.u.] als Bombenschütze eingeteilt wurde. Es sollte sein 13. Feindflug werden. Ebenfalls im Rumpfbug der Maschine befand sich der Navigator, 2nd Lt. Williams, dazu kamen Bordmechaniker S/Sgt. Miller (zugleich Top Turret Gunner = Rumpfrückenschütze), S/Sgt. Liening (Right Waist Gunner = rechter Seitenschütze), S/Sgt. Mitchell (Left Waist Gunner = linker Seitenschütze), S/Sgt. Page (Ball Turret Gunner = Kugelstandschütze) und S/Sgt Legg (Tail Gunner = Heckschütze). Neu in der Mannschaft war T/Sgt. John E. Wells als Bordfunker und zugleich Schütze des einzelnen .50 Cal.-MG im Funkraum.

Ein Nachzügler stößt zur Crew

Mittlerweile befand sich T/Sgt. Carl J. Larsen in England, der spätere Bombenschütze (Bombardier) der „Lonesome Polecat“. Nach seinem Eintritt in die U.S. Army Air Forces im Juli 1943 war Larsen als Bordmechaniker für die Martin B-26 „Marauder“ [einen Zweimotoren] ausgebildet worden und kam auf die B-26 von Pilot Victor Linton. „Man hatte uns für den Einsatz auf der B-26 ausgebildet, nach unserer Ankunft in England im Dezember 1943 setzte man uns aber in die B-17“, erinnert sich Larsen. Zu dieser Zeit begann sich bei der 8th Air Force ein Abnutzungskampf abzuzeichnen, da die Verluste an Männern und



Funkempfänger in B-17 für Boden-Luft und Luft-Luft-Kommunikation.

Kurze Zusammenfassung bis zum Zielanflug

Die 385. Bombergruppe hatte den Auftrag erhalten, die Messerschmitt-Werke in Augsburg zu bombardieren. Etwa eine Flugstunde vor dem Ziel griffen acht bis zehn Messerschmitt Bf 109 den Verband an. Die B-17G-30-DL (Serien-Nr. 42-38160), geflogen von 1st Lt. Robert W. Meyer, wurde getroffen, wodurch der vierte Motor ausfiel und der Bombenschütze T/Sgt Carl J. Larsen sowie der Kugelturmschütze Charles Page verwundet wurden. Um 11:35 Uhr ging die Maschine über Reutlingen auf Südkurs Richtung Schweiz.

Früh am kühlen Morgen des 16. März startete die „Lonesome Polecat“ zusammen mit 220 weiteren B-17, dem Beitrag der 3rd Air Division zum Großangriff auf die Augsburger Messerschmitt-Werke.

Jack Henshaw, der auf der AAF Station 155 in Suffolk/England lag, erinnert sich: „Wir starteten von Great Ashfield. Geschlossene Wolkendecke. Mein Logbuch besagt, daß wir auf 13.000 Fuß [gut 4.000 m] die Wolkendecke durchbrachen. Meine Aufzeichnungen nennen keine Abflugzeit für England. Dort steht nur, daß um 03.30 Uhr Wecken war. Ich tippe darum auf einen Start gegen 06.30 Uhr. Wir hatten Einsatzbesprechung für einen neunstündigen Flug. Sauerstoff für 7 Stunden, 5 Stunden über Feindesland.“

Es war dies Henshaws dritter Feindflug, nach zwei Einsätzen gegen Berlin am 8. und 9. März. Auch Navigator Williams war auf diesen beiden Flügen mit dabei gewesen und ebenso beim ersten Feindflug gegen „The Big B“ [Berlin] am 3. März 1944.

Der Verband überflog Nordfrankreich, dabei gehörte die „Lonesome Polecat“ zum „hohen“ Teilverband [High Group] der Führungsgruppe [Lead Group] mit einer Flughöhe von rund 21.000 Fuß (ca. 7.000 m). Die vorhergesagte Außentemperatur betrug minus 30 Grad Celsius.

Maschinen weit höher waren als vom Oberkommando eingeplant.

Erst für den schicksalhaften Feindflug vom 6. März 1944 gegen Augsburg stieß Larsen zu den anderen, die schon im Januar herübergeflogen und von da an mit ihrer B-17G 42-38160 Kampfeinsätze geflogen hatten. Die in Olive Drab und Gray gestrichene Flying Fortress erhielt nun den Namen „Lonesome Polecat“ und trug das „Square G“ der 385th Bomb Group (H) am Heck, mit dem Buchstaben „J“ dicht über der Serial Number.

Larsen meint: „Über unsere Maschine, die Lonesome Polecat, gibt's nicht viel zu berichten. Dieser Flug, bei dem wir runtermußten, war ihr erster und einziger Einsatz. Sie war neu. Das war ein geläufiger Vorfall, da wir in dieser Phase des Krieges ja so viele Bomber verloren.“

Im Rückblick ist auch die Möglichkeit zu erwägen, daß angesichts der zahlreichen und fast regelmäßig in der Schweiz ankommenden B-17 und B-24 es sich für die Streitkräfte offenbar gar nicht lohnte, dieses Flugzeug zu bergen.

Der erste und letzte Kampfeinsatz der „Lonesome Polecat“

[kursiv gesetzte Erfahrungsberichte, soweit nicht anders vermerkt, von S/Sgt Louis B. Liening, R.W. Gunner: „Erfahrungsbericht unseres Einsatzes am 16. März 1944“]



BC-221 Frequenzmesser für die Kalibrierung der B-17 Funkgeräte.



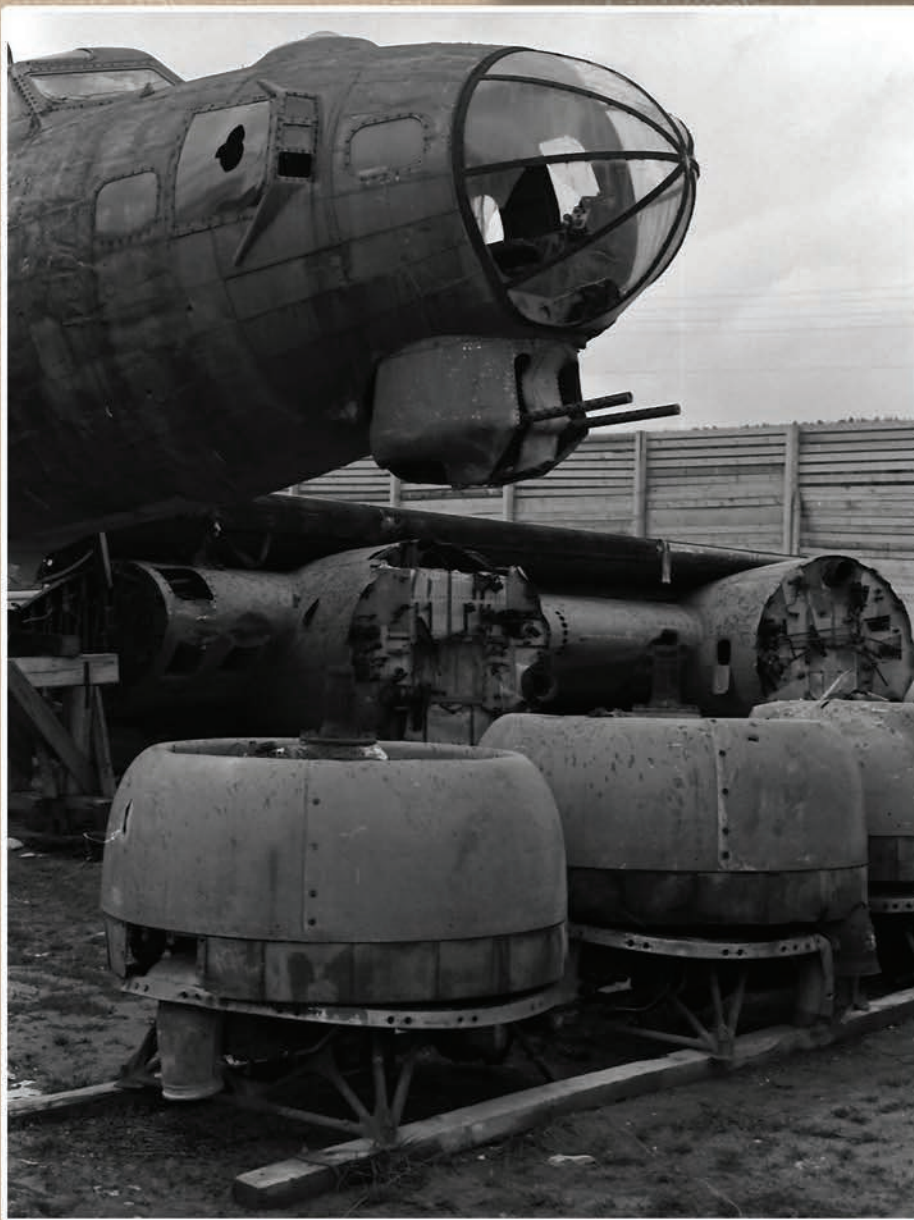
Der Weg der „Lonesome Polecat“

„An diesem Morgen wurden wir schon früh geweckt, gegen 02.30 Uhr. Wir bestiegen die Lkw's zur Messe und nahmen dort unser übliches Frühstück zu uns: Zwei Spiegeleier, heißen Brei (ein warmes Getreide-Müsli), Obstsaft und Kaffee. Dann zur Einsatzbesprechung, wo es jeder eilig hatte und die übliche Hektik machte.

Als alle drinnen waren und auf ihren Plätzen saßen, eröffnete ihnen der S-2 Officer das Angriffsziel - aber nicht, wie von allen erwartet, wieder Big B [Berlin]; Diesmal richtete sich die Aufmerksamkeit auf dieses lange schwarze Band, das von England durch ganz Nordfrankreich und Nordwestdeutschland bis zum Ziel reichte: Das Messerschmitt-Werk Augsburg. Fraglos eine große Herausforderung: Einsatzdauer neun Stunden, sieben mit Sauerstoffmaske, fünf über feindlichem Gebiet.

Unsere Gruppe flog als Lead Group (Führungsgruppe) im Lead Combat Wing (Gefechtsführungsgeschwader). Dies bedeutete, daß wir an diesem Tage die gesamte Achte Luftflotte beim Zielflug führten. Wir würden auf einer Höhe von 21.000 Fuß [ca.

Jarrell F. Legg, der in der Nähe des Hofes von Bauer Müller herunterkam, erzählte: „Bei Bauer Müller gab es als Erstes Schnaps“. Zum 50. Jahrestag wurde die Flasche schließlich geleert. Schnaps war sein erstes deutsches Wort.



7.000 m] fliegen, bei einer vorhergesagten Temperatur von minus 30 Grad Celsius.

Für den ganzen Flug sollten wir Jägerbegleitschutz bekommen: P-47 (Thunderbolts), P-51 (Mustangs) und P-38 (Lightnings)**. Wie üblich wäre mit Flakbeschuß zu rechnen, doch der Navigator würde uns um die meisten Flakstellungen herumführen.

Nach der Einsatzbesprechung gingen wir zum Armament Shop (Waffenmeisterei) zum



schen nicht feststellen konnten, was für eine Mission gefolgt wurde. Die Begleitjäger waren in Küstennähe stationiert, um mehr Begleit-/Kampf-Zeit über Deutschland zu haben.

* Zum Standard-Frühstück gehörte der heiße Brei („warmes Getreide-Müsli“) oder Rührei mit Speck/ Büchsenbohnen und Brot

** Meistens starten die Begleitjäger der Typen P-47 und P-51 auf anderen Flugplätzen und hatten mit den Bombern einen Treffpunkt, der immer verändert wurde, damit die Deut-



Checken der Bordwaffen und von dort weiter zum Flugzeug, um die Waffen einzubauen. Das Flugzeug Lonesome Polecat (# 160) war brandneu und hatte noch nie an einem Feindflug teilgenommen. Nachdem wir unsere Arbeit beendet hatten, gingen wir alle ins Mechanikerzelt, um unsere beheizten Fliegerkombis überzuziehen.

Das Wetter zur Abflugzeit war (...) normal, alles neblig. (Das ist nicht ironisch gemeint. Nebel ist in England normal, aber für die Amerikaner ungewohnt.) Wir sammelten uns nach dem „Buncher“^{***}-System in einer Höhe von rund 13.000 Fuß [rd. 4.000 m].

Alles lief glatt, als wir die französische Küste erreichten. Wir überflogen eine geschlossene Wolkendecke, die nur hier und da ein klein wenig Bodensicht gewährte. Das Zusammentreffen mit unserer ersten P-47-Jägereskorte erfolgte annähernd zum vereinbarten Zeitpunkt. Zwar erblickten wir ein paar Feind-

In St. Moritz-Bad an seinem letzten Ausstellungsort, neben dem Hotel Sonne, wurde der Bomber 1972 verschrottet. Einige wenige Teile haben bei Sammlern in der Schweiz (Maschinengewehre/MG, Propeller, usw.) und im Luchtoorlogmuseum in Lisslerbrock / Holland (Motoren) überlebt.

jäger in der Ferne, doch keiner kam näher heran.

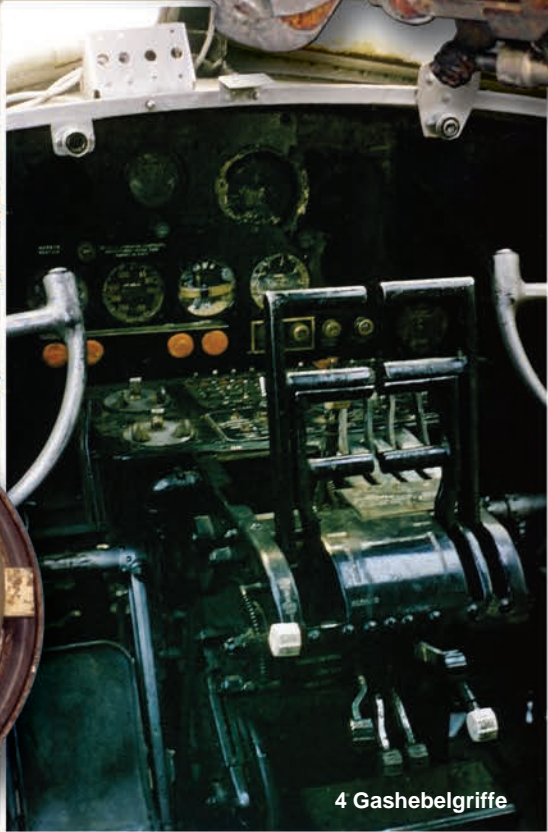
Etwa anderthalb [im Manuskript schwer leserlich] Stunden vor dem Ziel stießen wir erstmals auf eine größere Zahl Feindjäger. Dann brach die Hölle los. Sie erwischten uns kalt während der Ablösung zwischen zwei Jägereskorten und stürzten sich auf die niedrig fliegende Low Group.“

Der Angriff erfolgte östlich von Stuttgart bei Schwäbisch Gmünd. Daß daran auch Fw 190 oder gar Ju 88 beteiligt waren, wie manche Quellen behaupten, konnte durch die Augenzeugenberichte der US-Crew nicht bestätigt werden - die Amerikaner sprechen immer nur von Bf (oder Me) 109. Wie Larsen berichtet, griffen die deutschen Jäger die Bomber-

formation nahe der Schweizer Grenze an und gerade während des „Wachwechsels bei unseren Begleitjägern“. Er erinnert sich, wie er am Fuß verwendet wurde, als er gerade die frontal angreifenden Messerschmitt-Jäger unter Feuer nehmen wollte.

Die „Lonesome Polecat“ mit dem 22-jährigen Piloten Robert W. Meyer am Steuer mußte infolge Schäden durch den Beschuß der Deutschen Jagdflugzeuge aus der Formation ausscheren. Zwei Motoren wurden unbrauchbar: Der Motor Nr. 4 verlor den Propeller, der Motor Nr. 2 brannte aus; ein Loch im Treibstofftank Nr. 2 erforderte ein Umpumpen, die Plexiglas-Front am Bug wurde weggeschossen, Treffer im unteren Kugelturm und Drehturm

^{***} Kleine Radiostationen die auf einer speziellen Frequenz sendeten. Die 8. AAF benutzte eine Reihe von Splaschern, die von der RAF betrieben wurden und sich in ihrem Gebiet befanden. (Splasher 4-Louth; Splasher 5-Mundesley (bei Cromer); Splasher 6-Scole (S of Norwich); Splasher 7-Braintree; Splasher 10-Windlesham; Splasher 16-Brampton Grange



4 Gashebelgriffe



oben, ein Funkgerät durchschossen und ein weiteres wurde beschädigt. Der Fahrtwind riß die Flugkarten und das Bordbuch aus dem Flugzeug, es blieben der Crew zur „Navigation“ nur der Magnetkompaß und ein seidener Schal mit aufgedruckter Europakarte...

Heckschütze Legg berichtet über die Schäden durch den Jägerangriff:

„Motor Nummer Vier wurde außer Gefecht gesetzt und die Plexiglasnase zerstört, wobei der Bombenschütze - allerdings nicht allzu schwer - am Fuß verwundet wurde. Der Kinnurm- und der Kugelturm-Schütze wurden sehr schwer verwundet. Wir verblieben 30 - 45 Minuten in der Formation, danach mußten wir ausscheren, da Motor Nr. 4 nur noch leer im Fahrtwind mitdrehte und Nr. 2 ausgebrannt war.“

Ausführlicher noch die Erinnerungen von Henshaw. Er berichtet:

„Infolge der Jägerangriffe hatten wir den Motor Nr. 4 eingebüßt, dessen Propeller unkontrolliert im Fahrwind mitdrehte. Die gesamte Plexiglas-Nase des Bombenschützen/Navigator-Abteils wurde weggerissen und in den Kugelturm große Einschußlöcher gerissen... der Luftwiderstand unserer Maschine war enorm. Wir konnten mit der Formation nicht mehr mithalten. Wir fielen aus der „High Element Lead Group“ - der hoch fliegenden Führungsgruppe - bis ans Hinterende der niedrig fliegenden Gruppe zurück und hoffte, die etwas geringere Flughöhe würde uns helfen mitzuhalten. Doch immer noch verloren wir an Geschwindigkeit und Flughöhe. Wir beschlossen, unsere Bomben im Notwurf zu lösen [die laut Legg in offenes Gelände fielen] und alles Entbehrliche über Bord zu werfen. Was wir 'rausschmeißen konnten, waren: Maschinen-gewehre, Munition, das Funkgerät. Doch es

Am 23. März 1970 trat die „Lonesome Polecat“ ihre vorletzte Reise per Bahn und auf der Straße nach St. Moritz an. Das Banner mit der Aufschrift „Die letzte Fliegende Festung der Welt zur Ausstellung nach St. Gallen“ läßt manchen schmunzeln.

half alles nichts. Bald schon waren wir 'runter auf 100 mph [160 km/h], auf 10.000 Fuß (rd. 3.000 m), und allein.“

Liening erzählt weiter:

„Unser Auftrag lautete, das Ziel anzugreifen. Die Jeries [Deutschen] mußten um jeden Preis gestoppt werden. Sie erwischten uns mit ihrem ersten Angriff, und sie erwischten uns hart. Sie griffen unsere Formation frontal an, mit 25 - 40 Flugzeugen. [andere Quellen sprechen von 8-10 Angreifern]

Der Bomber rechts von uns ging steil nach unten und muß wohl unter uns explodiert sein, da er uns nie wieder vor die Augen kam.

Der Deutsche erwischte uns an mehreren Stellen. Er pustete uns die ganze Plexiglas-nase weg, wobei der Bombenschütze [T/Sgt. Carl J. Larsen] am linken Fuß verwundet und ein Loch in den Haupttank #2 gerissen wurde; direkter Treffer im Motor # 4, der sofort ausfiel; Loch in die linke Bombenschachtluke gerissen. Ein Direkttreffer in den Kugelturm riß dessen Einstiegs-luke weg und verwundete den Schützen (S/Sgt. Page) an der rechten Hüfte (sehr schwer) sowie am linken Schien-bein (dch. mehrere Splitter). Der Angriff setzte sowohl den Kinnurm als auch den [Unterrumpf-]Kugelstand außer Gefecht. Die Verwundeten wurden ins Funkabteil gebracht.

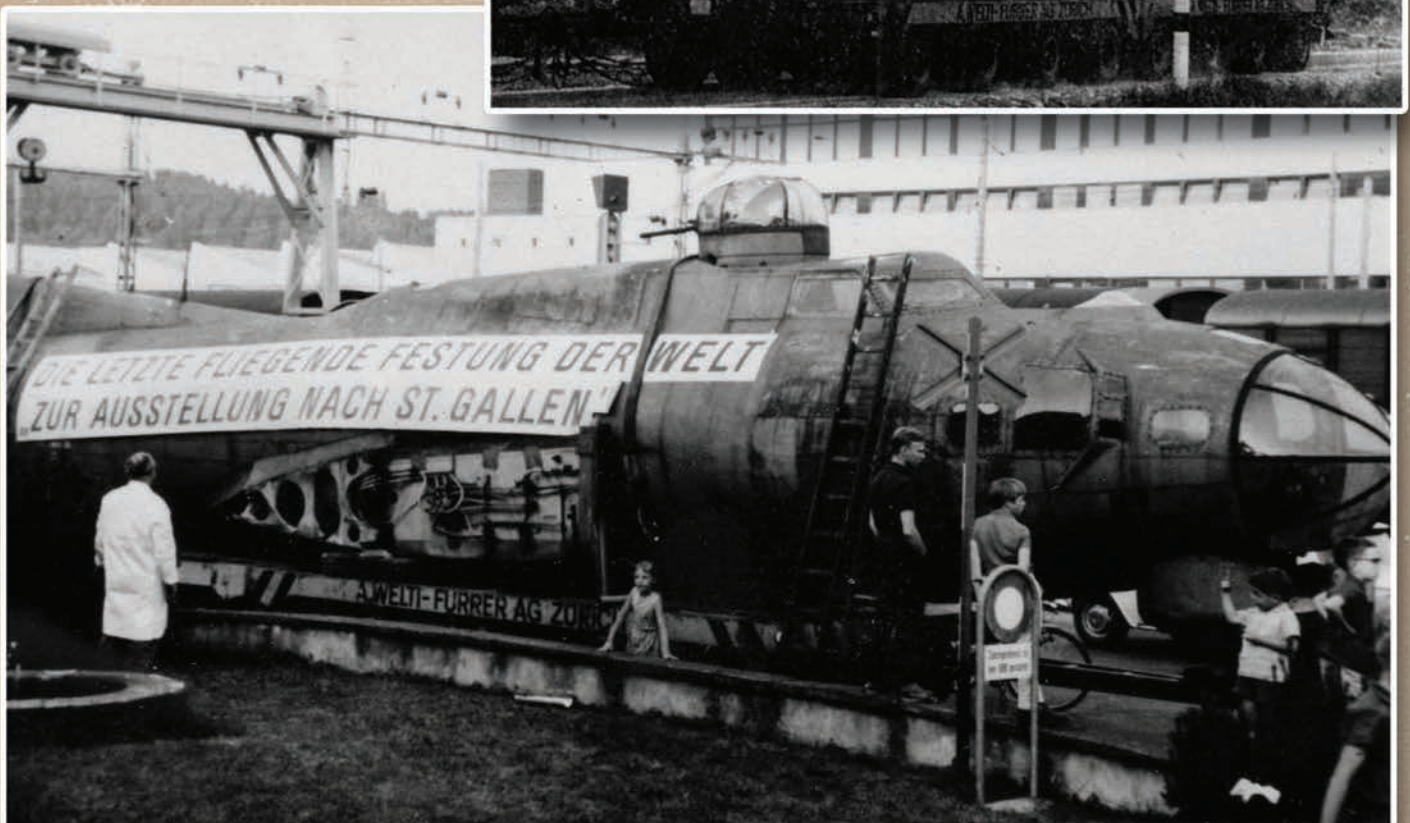
Die Navigationskarten und das Logbuch wurden durch die zeretzte Rumpfnase weg-geweht; der Luftzug war so stark und so kalt, daß der Navigator sich bald gezwungen sah, im Funkabteil Zuflucht zu nehmen.“

Unterdessen hielten wir noch unsere Position im Verband, doch 2.500 U/min und 45 Zoll Ladedruck auf drei Motoren würden letztlich nicht ausreichen, um weiter mitzuhalten. Wir wechselten zur niedriger fliegenden Low Group in der Hoffnung, wenigstens mit denen mithalten zu können.

Das gelang uns etwa eine Viertelstunde lang, doch der erhöhte Luftwiderstand durch den aufgerissenen Rumpfbug und den leer im Luftstrom mitdrehenden Propeller # 4 (der sich nicht auf Segelstellung fahren ließ) waren einfach zu viel. Unsere Geschwindigkeit betrug gerade noch 120 mph [190 km/h].

Die elektronische Steuerung der Lader machte ebenfalls Ärger, sie synchronisierte die Motoren nicht mehr richtig, deren Parameter vereinzelt bis zu 62 Inch hochschnellten.

Der Bordmechaniker begann grüne Leuchtkörper abzufeuern, und wir begannen dinge über Bord zu werfen. Die Luken des Bombenschachtes ließen sich nicht mehr per Motor öffnen, deshalb mußte sie der Mechaniker von Hand 'runterkurbeln und die Bom-





Herzlicher Dank an Rolf Zaugg, B-17-Museum, Utzenstorf, Schweiz, für die Bereitstellung der originalen Unterlagen und die Beschaffung der Bilder, ohne die der Artikel gar nicht möglich gewesen wäre.

ben rausschmeißen. Schließen ließen sich diese Luken überhaupt nicht mehr, weder per Motor noch von Hand.

Wir versuchten, den Kugelturm loszuwerden, aber das dazu benutzte Werkzeug zerbrach mitten in der Arbeit. Das Funkgerät war außer Betrieb, als wir es über Bord warfen.

Inzwischen waren wir runter auf 13.000 Fuß [4.000 m], noch immer über der Wolkendecke, wir konnten aber die Alpen zu unserer Rechten sehen. Unsere Geschwindigkeit betrug 100 mph (160 km/h). [Motor] # 4 vibrierte gefährlich.“

Soweit Liening.

Henshaw sah einige Zeit nach dem Angriff die Stunde der Wahrheit gekommen:

„Der Zeitpunkt war gekommen, eine Entscheidung zu treffen... was war zu tun? Wir wußten, daß wir 'ne Menge Sprit verloren hatten, wir sahen ihn aus allen Löchern laufen. Keine Anzeigen funktierten mehr und keine Hydraulik. Wir dachten, daß wir sowieso keine Chance mehr hätten, England zu erreichen, aber vielleicht noch die Schweiz... also auf Richtung Schweiz.“

Liening war der gleichen Ansicht:

„Die Schweiz war so ziemlich unsere einzige Chance, darum nahzmen wir nach Magnetkompaßweisung einen Kurs von 190 Grad.

Der Flug in den Schweizer Luftraum war eine von 6.500 Grenzverletzungen während des Krieges, mit 77 Bombenabwürfen und 85 Toten, und hätte bei einem weniger begabten Piloten auch in einem Fiasko enden können - denn das Funkgerät funktionierte nicht mehr,

und aus dem zerschossenen Bug waren sämtliche Landkarten herausgeflogen mit Ausnahme einer Europakarte auf einem Seidenschal...“

Wenig später hielten wir auf die Schweiz zu. Die Vibrationen von # 4 wurden so stark, daß sie das ganze Flugzeug wie ein Blatt am Baum erzittern ließen. Schließlich verabschiedete sich dieser Propeller und verschwand wild wirbelnd hinter uns. *

Etwa um die gleiche Zeit gab Motor # 1 seinen Geist auf. Der Propeller ließ sich nicht richtig in Segelstellung fahren. Offenkundig war der Motor [durch Überlastung] ausgebrannt, als wir verzweifelt versucht hatten, mit der Formation mitzuhalten. Der Tank von # 2 leckte inzwischen. Der Bordmechaniker mußte Sprit umpumpen.

Ungefähr zu dieser Zeit bemerkten wir Jagdflugzeuge über unserer Tragfläche. Sie sahen aus wie Me 109 und feuerten Leuchtkörper ab. Wir antworteten unsererseits mit Leuchtkörpern und sahen nun die Schweizer Hoheitszeichen - weißes Kreuz im roten Feld.

Sie wiesen uns an ihnen zu folgen, was wir auch eine Zeit lang taten. Doch verloren wir so rasch an Höhe, daß wir nie über die Berge gekommen wären, und konnten so unmöglich den Flugplatz Zürich erreichen.“

Soweit der Augenzeugenbericht des Rechten Seitenschützen Liening.

Zum gleichen Vorgang schrieb der Heckschütze S/Sgt. Jarrell F. Legg in einem kurz nach dem Kriege verfassten Bericht:

* Damit wieder alle Motoren einen Propeller hatten, ließ Schaffner einen aus Holz nachfertigen.

„An der Schweizer Grenze wurden wir von durch eine Eskorte Schweizer Jagdflugzeuge empfangen. Sie hatten große Ähnlichkeit mit deutschen 109's, weshalb sie ihre Fahrwerke ausfuhren und begannen, Leuchtkörper abzufeuern. Wir antworteten ebenfalls mit einem Leuchtkörper, sie kamen heran und versuchten uns zu einem Landeplatz zu lotsen, doch wir vermochten uns nicht mehr in der Luft zu halten, da wir stetig an Höhe verloren.“

Zum gleichen Thema wußte Henshaw zu berichten: „Ich bin mir sicher, daß sie [die Schweizer Jagdflugzeuge] uns zu einem Flugplatz lotsen wollten, vermutlich Dübendorf. Wir verloren ständig an Höhe, rund 500 Fuß [ca. 150 m] pro Minute, soweit ich mich entsinne. Wir wußten, daß wir ihnen [den Schweizer Jagdflugzeugen] nicht über die Berge würden folgen können, die sich vor uns erhoben. Wir sahen dieses offene Tal unter uns und den See und hatten nur noch eine letzte Chance. Alle Mann 'raus!“

Insgesamt waren es ab Landesgrenze - bei Eglisau - zunächst drei Schweizer Bf 109. Zuerst war die Bombercrew mißtrauisch, denn es waren ja der gleiche Jägertyp wie beim deutschen Gegner, der sie kurz zuvor angegriffen hatte! Erst als die Amerikaner die Schweizer Hoheitszeichen erkannten, beruhigten sie sich. Die Schweizer 109's forderten den Bomber mit Flügelwippen u.a. Zeichen zur Landung auf, was diesem aber aufgrund der Gefechtsschäden kaum möglich war. Und der Pilot, offenbar kaum bewandert in europäischer Geographie, wollte Spanien erreichen! Er ging daher auf Südwestkurs.

Wie es mit der „Lonesome Polecat“ weiterging, erfahren Sie in der nächsten JET & PROP.

