

DIE "LONESOME POLECAT"

Die „Lonesome Polecat“ flog nun auf ca. 4000 m Höhe mit nur noch 160 km/h gen Süden. Über'm Oberwaldnerland drehte die Maschine ab: Angesichts der hohen und stark verschneiten Berner Oberländerberge entschied sich der Pilot, 1st Lt. Robert W. (Bob) Meyer, im Raume Brünig umzudrehen und doch - wie offenbar von den Schweizern erwünscht - Kurs auf Dübendorf zu nehmen. Und so flog er über den Vierwaldstättersee (Urnersee), Goldau und Zug Richtung Baar. Der Bomber verlor weiter an Höhe. Im Landesinneren wurde der US-Bomber nun eskortiert von drei Schweizer Jagdflugzeugen der französischen Bauart Morane D-3801 (Lizenzbau 1941 in CH bei F+W Emmen sowie Dornier Flugzeugwerke Altenrhein; zus. 207 Stk. gebaut, bis 1959 geflogen). Über Brunnen, Oberwil, Zug und Inwil flog die „Fliegende Festung“ Richtung Baar. Unterdessen wurde alles entbehrliche Gerät zur Gewichts-erleichterung über Bord geworfen. Beim Anflug des Bombers über den Kanton ertönten die Sirenen! Man kann ja nie wissen...

Schon über Deutschland hatte man die Bomben im Notwurf gelöst und zudem 3 MG und das Funkgerät als Ballast abgeworfen. Beim Weiterflug - ab dem Urnersee - warf die Crew fast alles über Bord, was sonst noch nicht niet- und nagelfest war, wie etwa über Oberlunkhofen eine Splitterschutzweste oder über Inwil die „Düpel“ (Stanniolstreifen gg. Radar), Sauerstoffflaschen, usw.

Der Schütze Sgt Jarrell F. Legg schrieb in einem kurz nach dem Kriege verfassten Bericht:

„An der Schweizer Grenze wurden wir von Schweizer Jägern eskortiert. Sie forderten uns zur Landung auf, aber wir waren nicht in der Lage, das Flugzeug zu steuern. In 500 Fuss Höhe [= ca. 150 m] gab der Pilot den Befehl zum Aussteigen.“

Endstation für die „Lonesome Polecat“

Es war über der Stadt Baar, wenige Meilen nördlich des Zugersees, als 1st Lt. Meyer seiner Besatzung den Befehl zum Fallschirmabsprung gab. Das Flugzeug war noch rund 500 Fuß [150 m] über Grund, als die Besatzung abzuspringen begann - alle durch die Hecktür bis auf den zuletzt springenden Henshaw, der durch die offenen Luken des Bombenschachtes sprang; der Pilot, 1st Lt. Robert (Bob) W. Meyer aus Minnesota, blieb an Bord.

Henshaw erinnert sich:

„Ich war auf rund 500 Fuß, als ich neben den Bombenschachtluken stehend die Reißleine zog, meinen Fallschirm im Arm festhielt und sprang“, sagt Henshaw. „Der Schirm öffnete sich erst kurz bevor ich den Boden berührte. Das war mein erster und mein letzter Fallschirmabsprung.“

Der rechte Seitenschütze, S/Sgt. Louis B. Liening, erzählte:

„So wurde das Signal zum Absprung ge-



Hier ist sie in noch gutem Zustand zu sehen.





geben, nur noch rund 1.000 Fuß [300 m] hoch flogen wir über einem Tal und konnten ein paar Dörfer und einen großen See ausmachen. Alle Bordschützen sprangen aus der Hauptnotausstiegsluke und auch der Navigator. Der Co-Pilot hingegen sprang aus dem offenen Bombenschacht. Mit dem Ziehen der Reißleine warteten wir nicht lange, wir wußten, daß wir wenig Spielraum hatten und wir schon nach wenigen Pendelbewegungen am Boden ankämen. Ich landete mitten auf der elektrifizierten Bahnstrecke und verpaßte die Hochspannungsdrähte der Oberleitung nur um ein paar Zollbreit.“

Diese niedrige Absprunghöhe wurde einem der Männer zum Verhängnis. Jarrell vermerkte in seinem Bericht, daß Navigator Williams und Bombenschütze Larsen aus dem Funkraum der Maschine hervorkamen, kurz nachdem das Flugzeug Treffer erhalten hatte, und daß es dem Navigator offensichtlich der Fallschirm weggerissen hatte. Später wurde ihm einer dieser viereckigen Brustfallschirme - in gutem Zustand - übergeben. Lt. Williams war sich anscheinend nicht darüber im Klaren, wie niedrig die Maschine flog, als er aus der Seitenluke sprang... Ironie des Schicksals: Williams hatte seinen Kameraden kurz vor dem Absprung gesagt, sie würden sich am Boden wiedersehen, und sie gewarnt, ihre Fallschirme nur ja nicht zu früh auszulösen...!

Doch Lt. Williams wartete zu lange: Noch bevor sich sein Fallschirm vollständig geöffnet hatte, schlug er mitten in der Stadt Baar hart auf. Er war noch bei Bewußtsein, als ihn die Schweizer fanden und unverzüglich ins städtische Spital brachten, wo er jedoch wenig später seinen schweren Verletzungen erlag.

Jarrell F. Legg berichtete weiter, daß er selbst mitten auf einem Bahngleis landete, während er zwei seiner Kameraden in einem Obstgarten niedergehen sah, einen in einem Vorgarten, einen auf dem Dach eines Hauses und einen weiteren auf offenem Felde.

Die Männer an Bord der „Lonesome Polecat“, aufgeführt in der Reihenfolge ihres Fallschirmabsprunges, mit Landstellen in Baar:

- Louis B. Liening
- Carl J. Larsen
- Charles W. Page
- Jarrell F. Legg
- Elbert E. Mitchell
- John Miller Jr.
- John E. Wells
- Robert L. Williams

- Boyd J. Henshaw
- Robert W. Meyer

in einem Obstgarten
in einem Obstgarten
in einem Vorgarten
auf einem Bahngleis
auf einem Haus
auf einem Haus
in einem Vorgarten
Innenstadt Baar (tödliche Sprungverletzung)
auf offenem Feld
notgewässert auf Zugersee

Nasse Notlandung

Während sich der Rest der Besatzung mit dem Fallschirm in Sicherheit brachte, war der erst 22-jährige Pilot ... Meyer nun ganz alleine an Bord seiner Maschine. Ab Baar ging der Flug über Steinhausen und Cham - hier begann auch noch der dritte Motor zu stottern - zurück Richtung Zugersee/Oberwil und nach einer Kurve wiederum Richtung Zug Ort. Eine Landung auf festem Boden war mit der beschädigten Maschine ausgeschlossen. Also wassern! Immer mehr näherte sich der Bomber der kleinen Stadt Zug am Ufer des gleichnamigen Sees. Mit nur noch zwei brauchbaren Motoren gelang es ihm, vom bewohnten

Gebiet wegzukommen und die kaum noch lenkbare „Flying Fortress“ über den See zu bringen. Dort gelang ihm gegen 13:00 Uhr eine bravouröse Notwasserung - mit inzwischen nur noch *einem* voll funktionstüchtigen Motor! - auf Höhe des ehem. Kantonsspitals. Die Maschine schlitterte, durch die zwei noch drehenden Propeller eine große Wasserfontäne aufspritzend, auf das ufernah gelegene Theater-Casino zu; zuletzt drehte die Maschine noch ab. Der Pilot überstand die Notwasserung fast unverletzt - er verlor lediglich eine Tags zuvor in England eingepflanzte Zahnkrone (sie wurde ihm 14 Tage später ersetzt - ohne Betäubung!). Rasch kletterte Meyer durch das Co-Pilotenfenster aus dem Cockpit auf die Tragfläche, pumpte die Schwimmweste auf und begann Richtung Ufer zu schwimmen.

Sicher an Land

Zwei Fischer, die Gebrüder Norbert und Werner Henggeler, nahmen den mutigen Piloten wenig später in ihr Ruderboot auf und brachten in zur Unteraltstadt von Zug, wo sie ihn unterhalb des damaligen Restaurants/Bäckerei „Taube“ an Land setzten. Dort hatte sich inzwischen eine große Zuschauermenge versammelt und das spannende Geschehen aufmerksam mitverfolgt. Dabei auch Schweizer Militär und Luftschutz. „Der Pilot hat übers ganze Gesicht gestrahlt und den Leuten zugewinkt“, so der damals 8-jährige heutige Historiker O. Rickenbacher.

Auch Schweizer Militär und Luftschutz erwartete dort das Boot. Der Pilot Robert „Bob“



Die Plexiglasnase war infolge Beschuß weg, wobei der Bombenschütze T/Sgt. Carl J. Larsen am Fuß verletzt wurde. Dieses „Ersatzteil“ ist Marke „Martin Schaffner“.



W. Meyer lachte übers blonde Gesicht und winkte den Leuten zu. Anschließend wurde er durch die beiden Stadtpolizisten zum Stadtpolizei-posten am Kolinplatz eskortiert. Hier gab man ihm trockene Kleider - den Trainingsanzug des Stadtpolizisten Fritz Müller. Stadtpräsident Lusser organisierte Essen und Trinken vom nahe gelegenen Restaurant Aklin; die Serviertochter [Kellnerin] Rösli Bischof brachte Essen und Trinken und konnte, weil sie Englisch sprach, erste Dolmetscherdienste leisten. Hernach kam dann noch die professionelle Dolmetscherin Fräulein Florence Iten dazu und half bei der Befragung. Später wurde der Bomberpilot von Stadtpolizist Fritz Müller per Taxi zu den übrigen gesunden Besatzungsmitgliedern ins Hotel-Restaurant *Lindenhof* nach Baar gefahren; hier war das örtliche Platzkommando untergebracht. Nach Besuch im Spital/Asyl bei den zwei Verwundeten und der Leichenhalle, in der Robert Williams aufgebahrt war, wurde die Crew nach Dübendorf bei Zürich gebracht. Pilot Meyer kam nach 14 Tagen kurze Zeit zurück nach Zug und dabei wurde die Zahnkrone, die bei der Landung brach, repariert.

Und so lag die „Lonesome Polecat“ nun auf dem Grund des Zugersees. Am 23. März 1944 vollendete Oberst Karl Högger, Chef der Technischen Abteilung der Schweizer Luftwaffe in Dübendorf, einen Bericht für die Schweizer Armee, in dem er die dramatische Ankunft der B-17 in der Schweiz schilderte - einem von insgesamt über 160 US-Flugzeugen, die während des Krieges in mehr oder weniger gutem Zustand hier ankamen. Er schrieb, daß das Flugzeug auf eine Tiefe von etwa 40 m gesunken sei und daß man infolge eines Gutachtens über die versuchte Bergung einer anderen B-17, die im Bodensee niedergegangen war (wohl die am 6. Sept. 1943 bruchgelandete B-17F „Raunchy“ der 100th Bomb Group) beschlossen habe, daß eine Bergung der Maschine mit den verfügbaren Mitteln nicht in Frage käme.

Natürlich berichtete weiland auch die Lokalpresse über das aufregende Geschehen: „Amerikanischer Bomber im Zugersee notgelandet - Besatzung gerettet“

„Am gestrigen Donnerstag kurz vor Mittag hörte man ein Flugzeug ziemlich langsam und nicht sehr hoch Richtung Westen fliegen. Wenige Minuten später genau um 12:15 Uhr ertönten die Sirenen. Gegen 12:45 hörte man erneut das Flugzeug von Südwesten herankommen. Der Himmel war klar und blau und bald schon konnte man einen amerikanischen Bomber ausmachen, begleitet von zwei kleinen Schweizer Flugzeugen, das eine rechts

und das andere links des Bombers. Gewiss wollten die Schweizer Flugzeuge das Grosse zum Flugplatz Dübendorf lotsen. Doch der Pilot fuhr fort, mit dem Bomber gegen den Ort einzudrehen. Nach etwa einem halben Schwenk glitzerte etwas in der Luft, wurde länger und länger, es öffnete sich und war nun als Fallschirm auszumachen. Es folgten ein zweiter, ein dritter, ein vierter, ein fünfter, ein sechster und ein siebter. Danach schien etwas wie eine schwarze Kugel aus dem Flugzeug zu fallen. Erschrocken konnten die Leute sehen, dass es ein Mann war, dessen Fallschirm nicht aufging. Erst etwa zehn Meter über Grund öffnete er und dämpfte zum Glück ein wenig den schweren Sturz. Ein neunter Fallschirm sprang in die Luft, und so schwebten die acht Mann langsam der Erde entgegen. Der erste Mann landete in einem Baum, der zweite nahe beim Sennwirt [?] - i.d. Quelle schwer leserlich] mit dem dritten an seiner Seite. Ein anderer kam auf dem Dachfirst einer Scheune zu sitzen, die der Familie Haushier [?] - i.d. Quelle schwer leserlich] gehörte, und zertrümmerte dabei ein paar Dachziegel. Alles in allem kamen die Männer recht gut herunter. Die Maschine befand sich noch immer in der Luft und es war klar, dass der Pilot nach einem Platz zur Notlandung oder wohl auch zur Notwasserung Ausschau hielt. Er wasserte denn auch auf dem Zugersee. Bevor das Flugzeug versankt, sah man den letzten Mann in den See springen. Da genug Ruderboote in der Nähe waren, wurde er bald von einem an Bord genommen.“

Und eine weitere Schweizer Quelle stellt gar noch philosophische Betrachtungen an:

„Lange bildete die Heldentat dieses jungen Menschen das Tagesgespräch der Zuger. Was wäre geschehen, wenn der Pilot mit seinen Kameraden im Fallschirm abgesprungen wäre? Die führerlose Fliegende Festung hätte leicht auf die Häuser der Stadt Zug abstürzen können - eine Katastrophe, die Sie sich selber ausmalen können! Diese verantwortungsbewusste Handlungsweise, der Einsatz des eigenen Lebens, stellt dem amerikanischen Flieger ein glänzendes Zeugnis aus.“

Einer kam nicht durch: Tod durch Absturz

Einer schaffte es nicht: 2nd Lt. Williams aus Pittsburg (Indiana), der Navigator der „Lonesome Polecat“. Die Gründe dafür sind im Nachhinein nicht ganz klar: Entweder kam Williams mit dem ungewohnten Ersatz-Fallschirm nicht zurecht - seinen eigenen hatte er eingebüßt -, oder der Fallschirm war defekt, oder der Mann hatte die nur noch sehr geringe Flughöhe falsch eingeschätzt und den Schirm zu spät ausgelöst (anders als bei den Fallschirmjägern mußte an diesen Rettungsfallschirmen die Reißleine von Hand gezogen werden). Wie dem auch sei - Williams' Fallschirm öffnete sich erst kurz vor der Bodenberührung, als die Fallgeschwindigkeit noch gefährlich hoch war. Das kostete ihn das Leben: In der Nähe des Wiesentals in Baar, in der Neugasse, schlug er kurz vor dem Boden auf, wie Sgt. Jarrell F. Legg zu berichten wußte. Zwar war Williams noch bei Bewußtsein, als ihn Schweizer fanden und sofort ins städtische Spital brachten, doch erlag er dort wenig später seinen schweren Verletzungen. Auch die Bemühungen des tüchtigen Arztes Dr. Karl Stutz vermochten ihm nicht mehr zu helfen.

Hierzu eine Stimme aus der Lokalpresse vom 17. März 1944:

„Ein Mann der Besatzung war schwer verwundet worden, wie es hiess, der Kommandant des Bombers, ein 23-jähriger Leutnant. Er wurde direkt ins Spital gebracht, wo er verstarb. Er war nicht allein durch den Sturz verletzt worden, sondern auch schon während des Bombenangriffes auf Augsburg.“

Auch verletzt... aber nicht tödlich

Nicht durch Sprungverletzungen, sondern durch ihre schon im Luftkampf gegen die Jäger erlittenen Wunden waren zwei weitere Mitglieder der Bomber-Crew nach ihrem Fallschirmabsprung krankenhauserreif: Der Bombenschütze T/Sgt. Carl J. Larsen (nicht allzu schwer, am Fuß) und der Kugelturmschütze S/Sgt. Charles W. Page (sehr schwere Verwundung a.d. rechten Hüfte sowie mehrere Splitter ins linke Schienbein). Beide landeten zwar sicher mit dem Fallschirm, mußten aber gleich danach ebenfalls im Spital/Asyl Baar ärztlich versorgt werden. Dort bemühten sich Dr. Karl Stutz und die Menzinger Schwestern um sie.

Vor allem der schwerver-



Heute existieren nur noch Fragmente in Sammlungen in der Schweiz und den Niederlanden.



wundete Page wurde von Dr. Stutz und zwei Schwestern 14 Tage lang mit ungewöhnlicher Sorgfalt betreut, bis seine ernste Arterienverletzung halbwegs verheilt war. Larsen war besser weggekommen, er war beim Angriff der deutschen Jäger nur leicht verwundet worden (Fußschuß).

Heckschütze Jarrell F. Legg hierzu:
„Carl Larsen und Charles Page wurden verwundet und verbrachten die meiste Zeit in einem Schweizer Krankenhaus, während meiner 11-monatigen Internierung in der Schweiz bekam ich keinen von den beiden zu Gesicht.“

„Wilhelm Tell“: Ein übereifriger Schweizer Schütze

Sgt. Jarrell F. Legg berichtet von einer kuriosen Randbegebenheit, die böse hätte ausgehen können, zum Glück aber nur tragikomisch verlief:

„Als unsere Crew das Flugzeug über Baar verlassen hatte, beschossen die Schweizer die Besatzung in dem Glauben, es seien feindliche Fallschirmjäger!“

Um dem Schweizervolk die Ehre zu geben: Es waren nicht „die Schweizer“ und auch nicht „einige der Dorfbewohner“, die da einen Wilhelm-Tell-Komplex abregierten, sondern nur ein einzelner Mann, der offenbar von den ungewohnten Ereignissen nervlich etwas überfordert war... Vom 3. Obergeschoß des Restaurants „Gothard“ in Baar (neben dem Bahnhof gelegen) feuerte der übereifrige Landesverteidiger mit seinem Karabiner drei Schuß auf die Amerikaner ab. Er habe gemeint, es sei eine Invasion deutscher Fallschirmjäger, gab der Mann später zu Protokoll. Zum Glück war der brave Schweizer Schütze *kein* Wilhelm Tell, und alle drei Schuß gingen daneben - verletzt wurde Keiner.

Der Pilot der „Lonesome Polecat“ - Kurzer Lebenslauf in Krieg und Frieden

Der 22-jährige Pilot **Robert W. Meyer** flog vor seinem Schweizer Abenteuer 18 Angriffe gegen Deutschland. Die Ausbildung zum Piloten hatte 9 Monate gedauert. Nach seiner Notlandung war er zuerst in Davos interniert, danach wurde er in Wengen sogar Kommandant des Internierungslagers und verhalf vielen zur Flucht. Schließlich flüchtete er selbst Ende 1944 mit weiteren Amerikanern aus dem Internierungslager Adelboden. Per Ruderboot überquerten sie den Genfer See und erreichten das französische Annecy; dort gab es bereits ein US-Kommando. Am 6. März 1945

kehrte Meyer auf seinen alten Stützpunkt Great Ashfield (GB) zurück. Nach dem Krieg war er Geschichtslehrer in den USA; er kam nie mehr zurück in die Schweiz. Am 06.08.1996 starb er an den Folgen von Blutkrebs; am gleichen Tage wurde in Zug und Baar des Ereignisses im Beisein von Crew-Mitgliedern aus den USA gedacht, die zu Besuch in der Schweiz weilten.

Sher Karin Larsen Green aus Texas - Tochter von Carl J. Larsen - zu Besuch im B-17 Museum in Utzenstorf. Rolf Zaugg zeigt ihr zeitgenössische Eintrittskarten und Werbeprospekte zur Bomberausstellung, die von Martin Schaffner ausgegeben wurden.

Spannende Fluchtgeschichten

Die überlebenden Besatzungsmitglieder der „Lonesome Polecat“ wurden interniert - in Dübendorf, Davos und später in Hotels in Wengen. Viele versuchten zu fliehen; einer von ihnen (Bombenschütze **Carl J. Larsen**, lt. seiner Tochter) kam nach dem zweiten Fluchtversuch ins berühmte-berühmte Internierungslager Wauwilermoos. Als einem der ganz wenigen gelang ihm die Flucht von dort und nach dem Krieg erhielt er als einziger seiner Besatzung den Kriegsgefangenenorden. *(einen ausführlichen Artikel über dieses Lager und die dort Internierten finden Sie in JET & PROP Nr. 2/2016, S. 16 ff.).*

Technische Angaben zur Boeing B-17 G (Fliegende Festung)	
Besatzung:	bis 11 Mann, 1 Pilot, 1 Hilfspilot, 1 Navigator, 1 Bomben-Schütze, 1 Funker und bis 6 MG Schützen
Abmessungen:	Länge 22,8 m; Spannweite 31,63 m; Höhe 5.85 m; Flügelfl. 141.90 m ²
Gewichte:	Leergewicht 14 855 kg; max. Startgewicht 29 700 kg
Triebwerke:	4 x 9 Zylinder Sternmotoren Curtiss Wright-Cyclone mit je 1 215 PS
Höchstgeschwindigkeit	485 km/h,
Marschgeschwindigkeit	296 km/h
Dienstgipfelhöhe:	11 920 m
Bewaffnung:	13 Browning-MGs, 7485 Patronen waren an Bord
Bombenzuladung:	bis zu 5 800 kg, 2 724 Kg = Standardbelastung
Max. Reichweite:	6034 km (ohne Bomben); 3219 km bei 2722 kg Bombenzuladung, 1760 km mit Höchstlast
Tankinhalt:	9650 – 13626* (3600 US-Galonen) Liter Avgas 100/Flugbenzin (Fuel); * = mit Zusatztanks im Bombenschacht
Anzahl gesamt:	12731 B-17, vor allem bei Boeing, aber auch bei Douglas und Lockheed, (B-24 18442 Maschinen)
Produktion	in Spitzenzeiten bis zu 16 Maschinen pro Tag
Zeitraum:	17. August 1942 erster Angriff von B-17 Bombern auf Rouen(F) schwerster Luftangriff des gesamten Krieges der 8.US Luftflotte mit 937 B-17 auf Berlin, am 3. Februar 1945
Erstflug	Prototyp 28. Juli 1935, Serienmaschine B-17 B am 20. Oktober 1939; B-17 G am 21. Mai 1943
Heute:	44 B-17 sind noch erhalten, davon 14 flugfähig

Quelle: Technische Angaben zur Boeing B 17 G /Vortrag 4.4.14 von Oskar Rickenbacher



Ein oder mehrere Streetart-Künstler sind hier über die B-17 hergefallen.



Denn viele Amerikaner wollten schnell wieder in den Einsatz, anstatt den ganzen Krieg über in der Schweiz zu bleiben - darunter auch Besatzungsangehörige der „Lonesome Polecat“. Neben dem Bombenschützen **Carl Larsen**, gelang zwei weiteren US-Soldaten Mitte Dezember die Flucht aus der Schweiz, wobei ihnen französische Résistance-Angehörige halfen, sich zu den alliierten Linien durchzuschlagen. Solche Ausbruchversuche von US-Soldaten waren sorgfältig geplant, meist mit Unterstützung freundlicher gesinnter Schweizer. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Flucht zweier anderer Besatzungsmitglieder der „Lonesome Polecat“, Copilot **Jack Henshaw** und Bordschütze **Louis Liening**.

Jack Henshaw wollte zurück zu seiner Bombergruppe, seinen Einsatztörn vollenden und dann nach Hause. Obwohl praktisch jedes Internierungslager sein „Fluchthilfekomitee“ hatte, waren solche Ausbruchversuche erst in den Wochen nach der alliierten Invasion wirklich erfolgreich, als die Deutschen sich aus Mittel- und Südfrankreich zurückziehen mußten.

Henshaws Chance kam während seines Aufenthalts in der kleinen Stadt Wengen. Er wurde gebeten, drei Mannschafts- bzw. Unteroffizierdienstgrade mitzunehmen, und einer davon war der rechte Seitenschütze der „Polecat“, Louis Liening. Mit gefälschten Pässen und in Uniform kauften die Männer Eisenbahnfahrkarten nach Bern. Dort wurden sie nach vorbedachtem Plan in einen kahlen Raum eines Gebäudes geführt, wo ihnen eine Kontaktperson schlechtsitzende Zivilkleidung überreichte und wo sie die Nacht verbrachten. Am nächsten Morgen traf eine weitere Kontaktperson mit dem Taxi ein.

„Wir wurden in einen Berner Park gefahren, um dort in ein Privatauto nach Fribourg umzusteigen“, erinnert sich Henshaw. „Doch die Sache hatte einen Haken. Das Auto war nicht wie geplant zur Stelle und Schweizer Soldaten über den ganzen Platz verteilt. Ich sagte dem Fahrer, er solle ganz locker bleiben, als seien wir Touristen. Wir winkten den Leuten zu, und nachdem wir den Park durchquert hatten, fuhren wir wieder in die Stadt hin-

ein. Keiner folgte uns. Der Kontaktmann sagte, wir müßten uns für ein paar Tage verstecken.“

Zwei Tage später fuhren die vier Flieger unabhängig voneinander mit der Straßenbahn zum Berner Bahnhof. „Wir versammelten uns nicht, sondern blieben einzeln, aber in Sichtweite voneinander stehen. Ein mir bekannter Kontaktmann war da. Er hatte für jeden von uns eine Fahrkarte nach Fribourg. Alle fünf bestiegen wir auf ein Zeichen des Kontaktmannes hin den Zug. Wir gingen nicht gleichzeitig rein und setzten uns auch nicht zusammen, blieben aber im gleichen Waggon“, erinnert sich Henshaw.

Nach ihrer Ankunft in Fribourg verließ der Kontaktmann den Zug, und die vier Amerikaner folgten ihm einzeln und bestiegen nacheinander ein wartendes Auto. Ins Haus einer über sechzigjährigen Schweizerin gebracht, die versuchte die Amerikaner, sich wie zu Hause fühlen zu lassen, überlegten sich diese ihre nächsten Schritte, die sie bis nach Frankreich bringen sollten.

Noch am gleichen Abend traf ein weiterer Kontaktmann mit detaillierten Instruktionen ein. „Er sagte, daß wir bis zu einem französischen Grenzort an einem durchfahrbaren Fluß gebracht würden, etwa auf halbem Wege zwischen zwei Grenzschutzstationen. Wir würden in der Nähe eines Ackers abgesetzt werden, wo wir uns in die Ackerfurchen in Deckung legen sollten. Das Gelände fiel gegen den Fluß zu ab, und wir konnten den Grenzweg überblicken“, erzählte Henshaw.

„Wir hätten in Deckung zu liegen, bis zwei Grenzschilder auf Fahrrädern erscheinen würden. Kämen sie von rechts, hätten wir - sobald sie hinter der Anhöhe zu unserer Linken verschwunden wären - noch 20 Minuten, um über das Grenzflüßchen nach Frankreich zu entkommen. Kämen sie von links, müßten wir 10 Minuten warten, bis sie zurückkämen und zu unsere Linken verschwänden. Nach der Überquerung des Flusses Richtung Frankreich müßten wir uns schnurstracks vom Fluß entfernen. Nach etwa einer Meile kämen wir an eine Straße, auf der wir nach links abbiegen sollten, um würden dann nach wenigen Meilen auf ein kleines französisches Dörfchen

stoßen. Dort wäre eine Gastwirtschaft, und der Wirt würde für uns mit Truppenteilen der US Army in Verbindung treten.“

Nachdem der Kontaktmann weg war, kam gegen Mitternacht die Hauswirtin zu den Amerikanern und teilte ihnen mit, es sei nun Zeit zum Aufbruch. „Sie brachte uns zu einem nahen Auto, winkte uns herzlich zu und ging fort“, sagt Henshaw.

Diesmal lief alles wie geplant. Der Fahrer setzte die US-Flieger am Sturzacker ab, zwischen sanften Hügeln mit gemischtem Bewuchs von Äckern und Wäldern. Sie konnten den Grenzweg neben dem Fluß sehen, nicht mehr als eine halbe Meile entfernt.

„Wir lagen gerade in den Ackerfurchen, als die beiden Grenzschilder von links auftauchten“, fährt er fort. „Sie verschwanden nach rechts und kehrten wenig später nach links fahrend zurück. Dann hielten sie an und stiegen halbwegs zwischen uns und dem Fluß ab. Sie schienen miteinander zu reden und heftig zu gestikulieren und leuchteten mit ihren Taschenlampen ringsum das Gelände ab. Ihre Lichtstrahlen drangen aber nicht zu uns, und sie waren zu weit entfernt, um ihrer Unterredung folgen zu können. Wenig später saßen sie wieder auf ihren Fahrrädern und verschwanden über den Hügel zu unserer Linken.“

Ich flüsterte den Männern zu, zum Fluß zu rennen, und gerade als ich in den Fluß stieg,

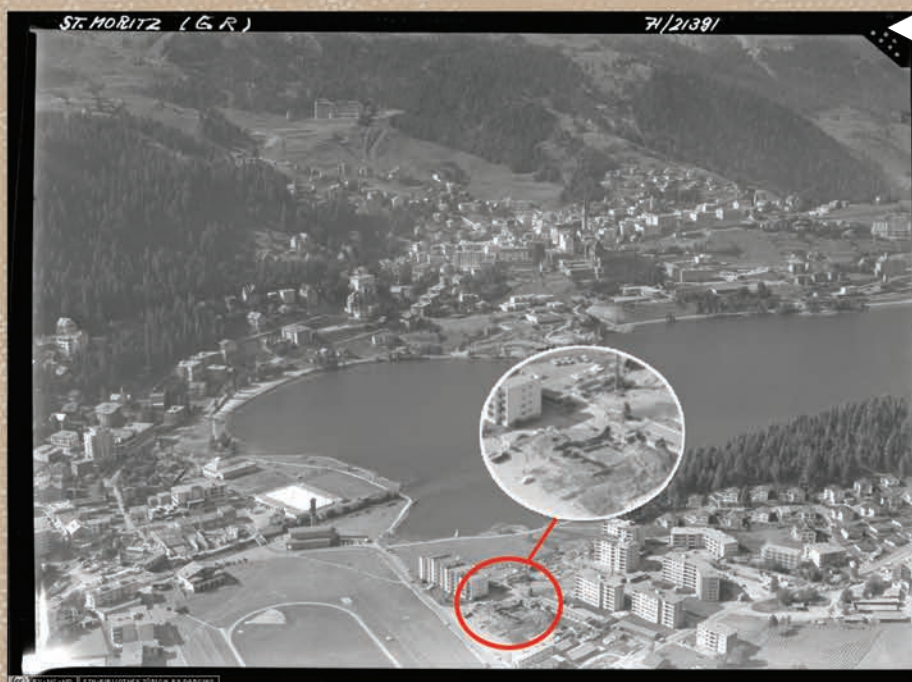
St. Moritz

Gemeinderatssitzung vom 30. April 1970. Gemeinderatspräsident Luzi Müller kann 11 Mitglieder begrüßen. Als einziges Traktandum steht die «Fliegende Festung B 17» auf der Liste. Der Gemeindevorstand erhielt in der letzten Sitzung vom Rat den Auftrag, für eine rasche Beseitigung des aufgestellten Bombers besorgt zu sein. Nach Prüfung aller Möglichkeiten empfiehlt der Gemeindevorstand, die Aufstellungsdauer in einer Vereinbarung mit dem Besitzer zu regeln. Der Erlass einer anfechtbaren Wegschaffungsverfügung hätte zur Folge, dass das Objekt im heutigen Zustande belassen werden müsste, bis alle Rechtsmittel ausgeschöpft wären, was Monate dauern würde. Damit wäre dem Ortsbild schlecht gedient und die Sommersaison mit ihren Veranstaltungen in nächster Nähe auf alle Fälle längst vorüber. Das in Aussicht genommene Vorgehen hat den Vorteil, dass die umstrittene Angelegenheit, ohne sie zu dramatisieren, auf tragbare Art und Weise verabschiedet werden kann. Nach reger Diskussion stimmt der Rat mit grossem Mehr der vorliegenden Vereinbarung zu, welche folgende Punkte umfasst: Der Besitzer verpflichtet sich, den Bomber bestmöglichst instandzustellen, unauffällig zu bemalen, die Umgebung gärtnerisch zu gestalten und das Terrain einzuzäunen. Sollten sich die Unkosten bis Ende Sommer 1970 aus den Einnahmen decken lassen, würde die Maschine noch vor dem Winter 1970/71 weggeschafft. Andernfalls ist die Ausstellung bis Ende April 1971 gestattet. Dies ist gleichzeitig der letzte Termin zur Wegschaffung.

Auf diese Weise hoffen die Behörden, einen vernünftigen Weg eingeschlagen zu haben. Die Befürworter haben die Möglichkeit, das Objekt zu besichtigen, die Gegnerschaft hingegen kennt das Ende des Uebelstandes. E. G.

Vielen war der vor sich hin rottende Weltkriegsveteran ein Dorn im Auge.

Engadiner Post 5.5.1970



12 Maschinengewehre im Kaliber .50 = 12.7 mm war die Standardbewaffnung bei der B-17G. Hinzu kamen die Waffen der Besatzung, zum Beispiel: Colt A11A oder Revolver Colt/S&W M1917 Revolver, aber auch zum Teil Waffen aus privatem Besitz.

wurde zunächst bei Zug Ort an Land gebracht und sogleich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht - gegen Bezahlung, denn der gewiefte Geschäftsmann Schaffner hatte an alles gedacht.

Eine Luftaufnahme von ihrem letzten Standort, wo die „Lonesome Polecat“ auch verschrottet wurde.

hörte ich laute Rufe. Ich blickte die Straße entlang, und dort kamen die Grenzschützer“, erklärt Henshaw. „Sie rissen ihre Gewehre hoch, ließen ihre Fahrräder fallen und begannen auf uns zuzulaufen.“

Aber sie kamen zu spät. In wohl weniger als einer Minute waren wir auf dem französischen Ufer.“

Es war in der Nacht vom 28. November 1944, als 2nd Lt. Jack Henshaw letztmals seinen Fuß auf Schweizer Boden gesetzt hatte. „Noch immer klingen mir die wütenden Rufe eines Grenzschützers im Ohr: ‘Halten Sie! Halten Sie!’ Ich hielt an - aber erst ein paar Minuten später, in Frankreich, müde, durchgefroren, naß bis über die Ohren, in gestohlener Zivilkleidung und ohne gültigen Personalausweis.“

Weniger Glück hatte Heckschütze **Jarell F. Legg**. Auf die nach dem Kriege gestellte Frage „Flüchteten Sie aus der Schweiz?“ gab er zur Antwort: „Nicht wirklich, könnte ich dazu sagen. Freilich unternahm ich am 9. Januar 1945 zusammen mit 4 Anderen einen Fluchtversuch. Wir wurden aber schon nach einem kurzen Marsch über den Berg (Wengen, das 2. Lager neben Adelboden) von der Schweizer Armee geschnappt und bis zum 13. Februar 1945 im Lager Hunenberg interniert. Das war nun ein richtiges Internierungslager mit Stacheldraht, Wachtürmen, bewaffneten Wachmännern und scharfen Hunden. Wir hatten von Anfang an Kontakt mit einigen Schweizern, die angeblich mit der französischen Widerstandsbewegung in Verbindung standen. Wir wurden den Eindruck nicht los, daß uns entweder diese Leute hereinlegten, oder daß bei der Beratschlagung unserer Fluchtpläne jemand mitgehört hat.“

Von der Bergung bis zum bitteren Ende

Im Sommer 1952 gelang Martin Schaffner die Bergung der „Flying Fortress“ vom Grunde des Zugersees - ein Erfolg, den die „Fachleute“ der Schweizer Armee zuvor für unmöglich erklärt hatten...

Das Illustrierten-Bild einer amerikanischen Tankstelle mit einem Flugzeug als Blickfang veranlaßte Tankstellenbesitzer Schaffner zur ei-



genen Suche. Und so erhielt er auf Anfrage von der US Army in Frankfurt den Rat, es doch einmal mit dem „Bomber vom Zugersee“ zu versuchen. Nach zwei langen Jahren kam endlich auch grünes Licht von den zuständigen Schweizer Behörden. Mit viel Energie und Improvisationsgabe schaffte „Bomber-Schaffner“, wie man ihn von da an nannte, nach achtwöchiger harter Arbeit am 25. August 1952 und vorübergehenden Rückschlägen schließlich die Bergung der „Lonesome Polecat“, so der US-Spitzname der damals rund 30 t schweren Maschine (davon 15 t Resttreibstoff). Sie

In den 50er und 60er Jahren ging der Bomber auf „große Tour“ durch die Schweiz, als Jahrmarktsattraktion, die Schaffner eine Menge Eintrittsgelder einbrachte (sein erstes gutes Geschäft war bereits der Verkauf der aus dem Wrack abgepumpten 15.000 L hochwertigen Flugbenzins gewesen...). Nach Schaffners allzufrühem Tod im Jahre 1965 endete die Maschine als Ausstellungsstück zunächst in St.Gallen und zuletzt in St.Moritz, doch waren wohl weder die stolze Kantonshauptstadt noch der vornehme Kurort ein sonderlich gutes Pflaster für den Weltkriegsveteranen: Nachdem die noblen Nachbarn ebenso wie die örtlichen Behörden in beiden Städten der Attraktion bürokratische Steine in den Weg legten und Schaffners Nachfolger niemanden fanden, der die geforderten 30.000 SFr Kaufpreis zahlen mochte, wurde dieser einmalige Zeitzeuge im Jahre 1972 verschrottet - aus heutiger Sicht eine kaum verzeihliche Fehlentscheidung.

In fester Hand von „Bomber-Schaffner“

Der Vierzentnermann Martin Schaffner - selbst schon eine imposante Erscheinung - stellte nun das Flugzeug für Geld aus, nachdem er zuvor bereits mit dem abgepumpten Flugbenzin ein beträchtliches Ge-

Auch in Farbe ein trauriges Bild.





schäft gemacht hatte. Der „Bomber aus dem Zugersee“ wurde zur großen Attraktion. Auf dem Kiesplatz (von Kiehhändler/Schiffsbesitzer Weber) in der Stadt Zug, unweit der Landestelle, wurde er hinter einer Sichtblende aus Stoffbahnen versteckt. Davor standen bald Gäste aus der ganzen Schweiz Schlange. Schon am ersten Tag - einem Sonntag - erschienen über 10.000 Schaulustige (!), bezahlten 1,10 SFr Eintritt (Kinder 55 Rappen) und lasen eifrig die im Preis inbegriffene 8-seitige Broschüre mit allerlei Einzelheiten zum Bomber und den spannenden Bergungsarbeiten. Besuchermassen, obwohl es regnete und der Schauplatz im Morast versank... und der clevere Schaffner stellte vier seiner Leute an den Ausgang, die für je 30 Rappen den Besuchern die Schuhe putzten... Kein Wunder, daß die Ausstellung ein Riesenerfolg wurde! So gelang es, das große Loch in Schaffners Kasse zu füllen: Irgenwie mußten ja die beträchtlichen Bergungskosten wieder hereinkommen. Aus der ganzen Innerschweiz kamen Besucher, sogar per Bus aus Nachbarkantonen wie Glarus usw., alles richtig durchorganisiert.

Später stand der Bomber dann bei Schaffners Tankstelle Kollermühle zwischen Zug und Cham (dort sah man später nur noch den Motor). Aus dem geplanten Umbau zur Tankstelle bzw. zum tankstellennahen Schnellrestaurant wurde freilich nichts, da feuerpolizeiliche Bedenken dem entgegenstanden.

Auf „großer Tour“ durch die Schweiz

Doch „Bomber-Schaffner“, wie er mittlerweile halb spöttisch, halb anerkennend genannt wurde - er galt bald schon als Bergungsspezialist für Flugzeuge wie für Binnenschiffe -, hatte mit der „Fliegenden Festung“ noch weit mehr vor!

Nach der Reparatur wurde der Name „Lonesome Polecat“ gut leserlich am Rumpfbau angebracht und die Fliegende Festung 1952-1957 in der ganzen Schweiz herumgezeigt: Die große „Schweizer Bomber-Tour“ von 1952-1971/72. Sie lief nach Zug-Stadt u.a. in Cham (zw. Kollermühle und Alpenblick bei ehem. Tankstelle Schaffner), Basel-Mustermesse (Kt. Basel-Stadt), Biel-Bözingen (Kt. ...; Mai-Juni 1953), Lausanne (Kt. Valais/Waadtl), Bümplitz (Kt. Bern), Suhr, Chur (Kt. Graubünden), St.Gallen-Winkeln (Kt.: dto.; Juni 1966-1970; aus dem hier geplanten Flugzeug-Themenpark wurde aber nichts) und St.Moritz.

Ab inkl. Lausanne kam eine weitere Attraktion ergänzend hinzu: Bergungstaucher Neumann, der in einem 3 x 5 x 6 m großen Glasbassin vor aller Augen unter Wasser Blechteile zusammenschweißte: Immerhin war er frü-

her Taucher beim Schlachtschiff Tirpitz gewesen!

1970 wurde die Maschine an Herrn Willi Hubmann, St.Moritz, verkauft. Der Rumpf der Maschine wurde im März 1970 ab St.Gallen per SBB nach Chur und ab dort per RHB Tiefgangwagen nach St.Moritz transportiert. Die Flügel, die Motoren und weiteres Material wurde per Lastwagen transportiert.

Erst nach dem Tode des geschäftstüchtigen Schaffner wurde sie 1972 in St.Moritz verschrottet.

In St.Gallen - Ein Flugzeug-Themenpark?

Nach St.Gallen kam „Lonesome Polecat“ per Lastwagen im Juni 1966 - gut 20 Jahre nach der Bergung. In etliche Teile zerlegt, gelangte der Bomber von Suhr auf oft abgelegenen Landstraßen nach dem Stadtteil „Bild“ in St.Gallen-Winkeln. nachdem die Erben des inzwischen verstorbenen Martin Schaffner die Maschine an einen Herisauer Geschäftsmann verkauft hatten: Der Unternehmer Norbert A. Gschwend, Inhaber der „Gloria Transparente St.Gallen“, hatte das Flugzeug dem bereits gesundheitlich angeschlagenen Martin Schaffner für 20.000 SFr abgekauft. Gschwend wollte den Bomber offenbar zum Kernstück eines kleinen Luftfahrtmuseums oder Flugzeug-Themenparks machen - noch immer im unrestaurierten Zustand, ohne Plexiglas-Nase, ohne linke Flügelspitze und mit verbogenen Propellern. Die Pläne für diesen Freizeitpark zerschlugen sich dann allerdings.

Bürokratische Hürden

Denn während die Kantonalbehörden den Transport des Bombers noch ohne Umstände bewilligt hatten, genehmigten sie die Ausstellung nur unter Auflagen: Der Bomber müsse „vollständig gegen Einsicht von allen Seiten abgeschirmt werden, sei dies in Form einer Abschränkung, die hoch genug ist, oder mittels Zelt.“

Das neue Ausstellungskonzept

Die „fliegende Festung“ lagerte unmontiert knapp ein Jahr zwischen Zürcher und Herisauer Str.: Ein Haufen Altmetall, wie bei der Baupolizei reklamiert wurde. 1967 bat Norbert A. Gschwend die Baupolizei um die Bewilligung, das Ausstellungsgelände einzuzäunen. Der Bomber stehe nun, rund 6 m hoch, auf seinem ausgefahrenen Fahrgestell und werde originalgetreu restauriert, damit jeder Besucher „diesen letzten grossen Zeugen des Zweiten Weltkrieges“ bestaunen könne.“ Das gesamte Areal sei als Ausstellungsgelände konzipiert: „Es soll eine Attraktion für

... beim Trauerzug durch Baar: 2nd Lt. Williams wird zum Friedhof geleitet.

In der Tat erfolgte die militärische Beisetzung des unglücklichen Navigators, 2nd Lt. Robert L. Williams, am 20. März 1944 in Baar (Kt. Zug). Der Trauerzug nahm seinen Weg vom Spital/Asyl über die Langgasse zum Protestantischen Friedhof in Baar. Vor dem Sarg gingen Polnische Internierte, die überlebenden Besatzungsmitglieder trugen den Sarg; Schweizer Soldaten der Radfahrertruppen (sog. Gelbe Truppen) begleiteten den Trauerzug als Ehrengarde. Später erfolgte die Überführung auf den Friedhof Bern-Münsingen, wo insgesamt 47 US-Amerikaner [nach anderer Quelle: 57] beigesetzt wurden. Sie alle wurden später in die USA überführt, Robert W. Williams nach Indianapolis (Indiana).

St.Gallen werden und - man trifft zwei Fliegen mit einem Schlag - gleichzeitig verschwinden die traurigen, unansehnlichen Überbleibsel der ehemaligen Kiesgrube, ein wahrer Schandfleck.“ Stattdessen entstehe hier eine wahre „Parade-Einfahrt“. Der von den kantonalen Behörden geforderte hohe Zaun werde das Gelände nicht verunstalten, sondern verschönern. Diese „Abzäunung mit Werbefläche“ werde etwas vom „Schönsten und Ansprechendsten“, was in der Schweiz überhaupt zu finden sei. Zudem könne man am Eingangstor für die Stadt werben, zum Beispiel „St.Gallen - die Metropole der Ostschweiz; St.Gallen wünscht Ihnen eine gute Heimfahrt; St.Gallen - die Stadt Vadians.“

Verkehrspolitik gg. Imagepflege

Im Dezember 1967 reichte die kantonale Tiefbau- und Strassenverwaltung bei der städtischen Baupolizei eine Einsprache gegen die Umzäunung des Ausstellungsgeländes ein. Die Übersicht werde in unzulässigem Ausmaß behindert und die Verkehrssicherheit stark beeinträchtigt. Reklamen und Hinweise an der Einzäunung oder anderweitig angebracht, seien im Bereich des Verkehrsknotens Bild strikte abzulehnen. Zudem bestehe die feste Absicht, die Herisauer Strasse wegen des Baus der Autobahn zu verlegen. In diesem Zusammenhang müsse der Zugang zum Areal überprüft und die Straßenführung angepaßt werden.

Die Baupolizeikommission lehnte das Baugesuch hauptsächlich aus Verkehrssicherheitsgründen und wegen der geplanten Verlegung der Herisauer Strasse ab. Gegen diesen Entscheid rekurrierte Norbert A. Gschwend beim Stadtrat, lieferte die in Aussicht gestellte Begründung jedoch nie nach. Im Juni 1968 schrieb der Stadtrat den Rekurs daher als hinfällig ab. Somit bestehe keine Ge-



ten Bomber schlecht. Er lag zu seinem Pech in allzu vornehmer Nachbarschaft, neben einer Polo-Wiese mit Sicht Richtung Chantarella, vor Luxusbungalows, deren Besitzer sich durch das Flugzeug gestört fühlten. Dessen neuen Eigentümern fehlte das Engagement des allzu früh verstorbenen „Bomber-Schaffner“, ihnen ging's nur noch um's Geld: 30.000 SFr wollten sie für den Weltkriegsveteranen haben, eine Summe, die niemand zahlen konnte oder wollte. Und so kam es, wie es unter diesen Umständen kommen mußte: 1972 wurde der Bomber in St.Moritz verschrottet. Ein unersetzlicher Ver-

nehmung der Stadt für die Aufstellung eines Flugzeuges an diesem Ort.

Die „fliegende Festung“ wurde später nach St.Moritz verkauft, der geplante Freizeit- und Vergnügungspark nie realisiert - die Autobahn 1987 eingeweiht.

Das Ende des „Schweizer Bombers“ Nach St.Moritz...

Nach Schaffners Tod, etwa 1969/1970, wurde die „Lonesome Polecat“ erneut zerlegt, diesmal zum Ausstellen in einer anderen Schweizer Stadt, dem bekannten Skikurort St.Moritz.

Und so ging im Frühling 1970 der alte Bomber erneut auf Reisen - mit der Bahn zunächst ab St.Gallen per SBB nach Chur und ab dort per RHB-Tiefgangswagen nach St.Moritz-Bhf. Am 23.03.1970 erfolgte der Transport ab Bahnhof RHB St.Moritz nach St.Moritz-Bad.

[Engadiner Post 26.03.1970]

Die Lokalpresse vermeldete hierzu am 26.03.1970:

„Ein außergewöhnlicher Schwertransport wird in den nächsten Tagen auf dem Schienenweg das Engadin erreichen: ein amerikanischer Bomber! Das ist weder ein Aprilscherz, noch hat es etwas mit Sex zu tun, sondern es handelt sich tatsächlich um eine sog. fliegende Festung aus dem letzten Weltkrieg. Seither wurde das Flugzeug von vielen tausend Schaulustigen besucht.

Nun soll die mächtige Maschine, welche eine Länge von ca. 23 m aufweist und über eine Flügelspannweite von 32 m verfügt, in St.Moritz vorübergehend als Attraktion aufgestellt und für die Besichtigung freigegeben werden. Obwohl der Bomber durch den seinerzeitigen Aufprall auf dem Zugersee etwas gelitten hat, stellt das Innere (Cockpit, Bomber- und Mannschaftsraum etc.) eine Sehenswürdigkeit besonderer Art dar. Es sind auch noch mehrere Maschinengewehre vorhanden.

Der Transport dieses gewaltigen Ungeheuers konnte erst nach Abklärung zahlreicher Fragen durch SBB und RHB bewerkstelligt werden. Die Maschine befindet sich gegen-

Kugelsichere Panzerweste.

Gefunden im Baumgarten. Sie stammt von einer Besatzung eines USA Bombers Typ B176
Besatzung 10 Mann. Der Bomber fuhr am 16. März 1944 von Deutschland kommend über die Schweiz und stürzte in den Zugersee. 1 Mann war tot auf Seegrund gefunden worden.

Fundort Oberlunkhofen

Diese Notiz wurde mit der Panzerweste an das Stadarchiv von Zug übergeben.



lust, handelte es sich doch um eines der letzten Originalflugzeuge der legendären 8th Air Force!

Was blieb von alliierten Flugzeugen in der Schweiz?

Überreste von abgestürzten amerikanischen Flugzeugen gibt es aber noch zuhauf, meint Oskar Rickenbacher, Schweizer Historiker und Bomber-Experte. So auch in unserem Fall. Trotz Verschrottung blieben von der B-17G „Lonesome Polecat“ einige Einzelteile erhalten: 1 Propeller in Widnau (CH, Kanton St.Gallen) sowie einige Teile in der Sammlung von Rolf Zaugg („L'Histoire c'est moi“) in der Zuger Burg; weitere Bauteile finden sich im Reichsmuseum (Rijksmuseum) in Amsterdam, im Luchtoorlogmuseum (Luftkriegs-Mus.) in Lisslerbroek/NL (Motoren), sowie angeblich in Schweizer Privatsammlungen (MG, Propeller u.a. Kleinteile). Und laut dem Schweizer Schriftsteller Jean-Pierre Thevoz soll ein Teil eines MG-Turmes noch immer auf dem Boden des Zugersees liegen. Wenn's wahr ist...

Viele weitere Bomberteile - wenn auch nicht von der „Lonesome Polecat“ - finden sich im privaten B-17-Museum von Rolf Zaugg in Utzenstorf (CH, Kanton Bern), wo 1945 die B-17 „Battle Queen“ notgelandet war - auch sie wurde verschrottet. [*] - J.P.K. Lauer

[* vgl. u.a. JET & PROP Nr. 4/17 (Bericht z. Museum Berg i. Graubünden, CH), S. 12 ff.; JET & PROP 1/17, S. 16 ff. (Kriegsbericht B-17 ü.d. Schweiz); und vor allem der gr. Bericht zur B-17 „Little Chub“ i.d. Schweiz in JET & PROP 2/15, S. 50 ff. sowie in J&P 3/01 & 4/02] www.Warbird.ch

wärtig unterwegs, und es darf angenommen werden, daß sie während des nächsten Sommers von zahlreichen in- und ausländischen Interessenten besucht werden wird.“

Von 1970 bis 1971/72 war der Bomber neben dem Hotel/Restaurant Sonne in St.Moritz-Bad ausgestellt (heute Hotelparkplatz), direkt neben der Polo-Wiese. Der Bomber wurde durch Jugendliche mit Farbe verschmiert, er war unansehnlich. Später jedoch wurde er vollständig neu bemalt und instandgestellt, sogar der Spitzname „Lonesome Polecat“ (einsamer Iltis) und ein neuer Holzpropeller wurden angebracht, damit 4 Propeller vorhanden waren. Die B-17G sah hernach sehr gut aus, fast wie neu. Auch wurde ein Zaun um das Flugzeug und ein Kassenhaus erstellt. Und auch hier wurde für die Besichtigung ein Eintritt verlangt.

...und auf den Schrottplatz!

Doch die noble Umgebung bekam dem al-

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.