

„Die drei von der Tankstelle“: Links im Bild „Bomber-Schaffner“, eine buchstäblich gewichtige Persönlichkeit. In der Mitte der Bergungstaucher Gottlieb Scherrer, der schon am Wrack des Schlachtschiffes „Tirpitz“ getaucht war und als einer der besten seiner Zunft galt; Martin Schaffner hatte ihn mit sicherem Gespür ausgewählt. Die Person rechts ist namentlich nicht bekannt.

EIN BEWEGTES LEBEN:

"BOMBER-SCHAFFNER"

Ein Pfundskerl... in doppelter Hinsicht

Die spannende Bergung der „Lonesome Polecat“ war ein schönes Beispiel für selbständigen Unternehmertegeist, wie von keinem zweiten verkörpert durch Martin Hugo Schaffner - „Bomber-Schaffner“, wie er seither im Volksmund hieß. Der 1923 in Gränichen geborene 200-Kilo-Mann, wegen seines Gewichts vom Militärdienst freigestellt, verdiente sich seinen Lebensunterhalt als Altstoffhändler und mit seiner 1948 eröffneten Tankstelle in Suhr, wo er billigeres Benzin verkaufte als die Vertragshändler (später kamen noch 3 Tankstellen hinzu - in Cham, Bötzingen und Effingen). Ein „Geschäftsmacher“, ein schlauer Fuchs und doch ein Pfundskerl (in doppeltem Sinne...), Schaffner schaffte, was die Militärbürokraten der Schweizer Armee für unmöglich erklärt hatten: Die Bergung der Boeing B-17G „Lonesome Polecat“ aus dem Zugersee. So geschehen am 23. August 1952.

Eine Idee wird geboren

Der Grund, weshalb er sich damals überhaupt auf die Suche nach dem Flugzeug machte, war eine amerikanische Zeitschrift: Die Titelseite zeigte eine Tankstelle, auf deren Dach ein Sportflugzeug stand. Tankstellenbesitzer Schaffner kam eine Idee: „Der Benzin-Preiskampf war damals gnadenlos“, weiß der Luftfahrtshistoriker und Schaffner-Experte Dani Egger (Webseite: warbird.ch): „Ein Flugzeug war der perfekte Werbegag, um Kunden anzulocken.“ Und: Je größer, desto besser - von wegen Sportflugzeug!

Als „Spion“ verhaftet!

Natürlich konnte man in der Schweiz keinen schweren Bomber kaufen. Also fuhr Martin Schaffner mit seinem Bruder Peter zum Flughafen Frankfurt auf die US-Airbase. Weil man Schwergewicht Schaffner mit einem ebenso wohlbekannten wie wohlbeliebten US-Colonel (Oberst) verwechselte, gelangten die beiden Schweizer ungehindert auf's „streng bewachte“ Militärgelände. Als die US-Soldaten die peinliche Verwechslung bemerkten, verhafteten sie vorsichtshalber die „Spione“. Doch das Versehen klärte sich rasch auf, man nahm's mit Humor und kam sich menschlich näher. Nach dem ersten Schreck wurden die Schaffners vom echten Colonel zum Essen eingeladen. Zwar könne man ihnen kein Militärflugzeug verkaufen, bekam Schaffner zu hören, aber er solle doch einfach eines der in der Schweiz abgestürzten US-Flugzeuge bergen. Vielleicht meinten die Amis auch das nur im Scherz; Schaffner nahm es ernst.

„Fundort Schweiz“

Die Zahl der während des Zweiten Weltkrieges über Schweizer Gebiet abgestürzten oder notgelandeten Flugzeuge aller Nationen ist beachtlich: Zwischen 240 und 250, je nach Quelle und Definition - darunter viele US-Maschinen. „Die Amerikaner haben leicht rampolierte Flugzeuge geflitten und nach dem Krieg wieder nach England zurückgefliegen“, erklärt der Schweizer Luftfahrtshistoriker Dani Egger. Was aber unrettbar kaputt war, blieb in der Schweiz und wurde an Altmetall-Händler verkauft. „Die Amerikaner hatten kein Interesse daran, ihren Schrott wieder einzusammeln“.

Martin Schaffner in einem zeitgenössischen Zeitungsartikel vor seinem - wie es da so schön heißt - „Riesenbomber“.

so Egger. Schaffner hatte also eine große Auswahl. Und weil er ja einen knalligen Reklamegag für seinen Betrieb brauchte, suchte er sich einen richtig dicken Brummer aus: Den B-17-Bomber, der 1944 im Zugersee notgelandet war.

Der Fischer vom Zugersee

Dank gutem Kontakt zu US-Behörden in Koblenz und Frankfurt/M. sowie zu den Schweizer Bundesbehörden in Bern erhielt er eine Bewilligung für die Bergung des Bombers im Zugersee. Nach zweijährigen Verhandlungen mit den Behörden gelang Martin Schaffner mit seiner Mannschaft die Bergung des Flugzeuges, dies begleitet von beachtlicher Publicity. Der schlaue Fuchs wollte den Bomber nicht nur als Blickfang neben seiner Tankstelle in Suhr aufrichten und darin sogar ein Restaurant einrichten, sondern auch noch das in den Tanks verbliebene Flugbenzin (100 Oktan Avgas) verkaufen, was in der noch etwas rohstoffknappen Schweiz der frühen 50er Jahre ebenfalls ein gutes Geschäft versprach.



Belohnter Wagemut

Die Bergung gelang nach klugen Vorbereitungen und zäher Arbeit schließlich im zweiten Anlauf. Schaffners Wagemut zahlte sich aus: Zehntausend Zuschauer kamen, begafften staunend den silberglänzenden amerikanischen Wundervogel: „Schaut nur, was da acht Jahre auf dem Grunde des Zugersees lag, und jetzt hat er den Bomber hochgeholt, dieser Teufelskerl!“ Und der Teufelskerl stand zufrieden beim Kassenhäuschen, Zigarette im Mundwinkel, während ganz wie erhofft die Kassen klingelten...

Die Medien ziehen mit

Und nicht nur die zahlenden Kunden, auch die Medien stürzten sich nun auf Schaffner, den „Bomber-Schaffner“, wie ihn nun alle

Die Bergungsmannschaft. Links von Martin Schaffner der Bergungstaucher Gottlieb Scherrer in seinem altertümlich anmutenden, aber zweckmäßigen schweren Helmtaucher-Anzug.



nannten. Der Medienrummel - kostenlose Reklame! - gefiel dem tüchtigen Geschäftsmann: In allen erdenklichen Posen ließ er sich vor seiner „Fliegenden Festung“ knipsen, erzählte in dramatischem Tonfall von der schwierigen Bergung, vom „Luftgiganten“, vom „Entreißen vom Seegrund“, die Reporter konnten garnicht genug kriegen von solch abenteuerlichen Stories - genau das Richtige für die Schlagzeilen! Kritische Stimmen hier und da drangen kaum durch. Letztendlich triumphierte der Vollblut-Geschäftsmann und Reklame-Experte Martin Schaffner!

Beim Anheben mittels Stahlseilen durchbrach als erstes einer der Flügel des Bombers die Wasseroberfläche. Die Schwimmkörper des Bergungsfloßes: Zwei riesige leere Benzintanks mit -zig Kubikmetern Volumen - Schaffner als Tankstellenbesitzer dachte eben auch hier in Kategorien seines Berufes!

Dank schwerem Hebezug konnte man die „Lonesome Polecat“ an einem flachen Teil des Seufers an Land schaffen. Erleichtert wurde dieser Vorgang dadurch, daß Schaffner als gewiefter Tankstellenbesitzer beizeiten 15.000 Liter restliches Flugbenzin hatte abpumpen lassen, was das Wrack um fast 15 t erleichterte (und zudem hübsche Nebeneinnahmen bescherte). Unrestauriert sieht das Wrack noch recht wüst aus... Beachte die bei der Notlandung beschädigten Propeller.



USA Bomber

nach 8 Jahren dem Seegrund entrisen

Werbe-psychologisch ausgefallene Reklame von „Bomber-Schaffner“ aus dem Jahre 1952, kurz nach der Bergung: Durch interessante Details soll dem potentiellen (zahlenden) Besucher Appetit auf „mehr“ gemacht werden...!



Schwierige Taucherkatzen (Hörner) die während des letzten Krieges versankene amerikanische „Fliegende Festung“ aus 45 m Tiefe zu Tage

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

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

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

St. Moritz
Ein aussergewöhnlicher Schwervertransport 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.

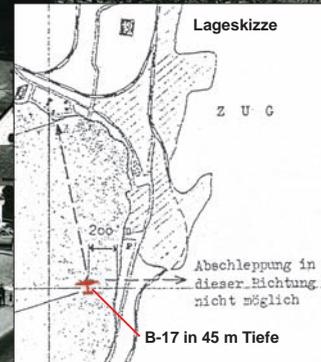
Genau vor 26 Jahren, im März 1944, vollzog ein tollkühner Pilot der USA-Armee mit seinem stark havarierten Flugzeug eine Notlandung auf dem Zugarsee, nachdem die übrigen Besatzungsmitglieder in der Nähe von Baar per Fallschirm ausstieg waren. Der Pilot selbst wurde im letzten Moment durch Angehörige der Schweizer Armee geborgen, bevor die mächtige Maschine in den Fluten versank, um - wie man damals dachte - für immer ihr nasses Grab zu finden.

Dem war jedoch nicht so, weil ein Tankstellenbesitzer im Aargau sich ganz im Stillen mit der Bergung des versunkenen Schatzes befasste. Bis alle notwendigen Bewilligungen der zuständigen Behörden vorhanden waren, vergingen aber einige Jahre. Erst im Sommer 1949 konnte der Bomber mit ganz primitiven Mitteln und nach Überwindung grosser Schwierigkeiten durch Martin Schaffner, welcher nachher im ganzen Land als „Bomberschaffner“ bekannt wurde, gehoben werden. Das Flugzeug wog damals rund 30 000 kg, und es konnten mehr als 15 000 Liter Brennstoff abgepumpt werden. 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 Zugarsee 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 gegenwärtig unterwegs, und es darf angenommen werden, dass sie während des nächsten Sommers von zahlreichen in- und ausländischen Interessenten besucht werden wird. (Gag)

Engadiner Post 26.03.1970



Ganz gleich an welchem Ausstellungsort: Der gewiefte Geschäftsmann Schaffner sorgte stets durch Sichtblenden - ob rund, oder viereckig (Breitfeld/St. Gallen) - dafür, daß nur zahlende Besucher einen Blick auf seinen Bomber werfen konnten!



Gut besucht schon an ihrem ersten Standort, am „Landungsstrand“: Die B-17G „Lonesome Polecat“. Die Maschine ist erst teilerrestauriert: Der Rumpfbogen - beim mißglückten ersten Bergungsversuch abgerissen - wurde bereits ergänzt, die neue Plexiglasnase fehlt noch.

Bergungs-Experte von internationalem Renommée

„Bomber-Schaffner“, zuvor noch bespöttelt für seine Bemühungen um den vermeintlichen Schrott („Was soll man von einem Alteisenhändler auch anderes erwarten!“), machte in Wahrheit ein kleines Vermögen mit seinem Bomber und ging durch die halbe Schweiz „auf Tournee“ wie ein Wanderzirkus der Neuzeit. Er machte aber auch weiter mit seinem Bergungsgeschäft, hob 1953 eine weitere B-17 - diesmal aus dem Greifensee -, 1954 eine Avro Lancaster aus dem Bodensee, dazu fünf deutsche Bomber, eine drei weitere Kampfflugzeuge, eine Swissair-Maschine und so ganz nebenbei noch ein gesunkenes Schiff. Selbst aus Deutschland und Österreich wurde der Seiteneinsteiger im Bergungsgeschäft insgeheim um Rat angegangen, heißt es. Der „Nebelspalter“, führende satirische Zeitschrift der Schweiz, setzte ihm auf ihre Art ein Denk-

mal: Sie veröffentlichte eine ironische, aber wohlwollende Karikatur mit dem Untertitel „Der erfolgreichste Fischer der Schweiz“.

Ein letzter Versuch... und ein (zu) früher Tod

1962 ging Schaffner an die Bergung des 1945 im Bodensee versunkenen Dampfers „Jura“. Durch eine in fast 100 Jahren festgesetzte weiße Kalkkruste hatte das Wrack das Aussehen eines Geisterschiffes bekommen - genau das Richtige für den Reklamefachmann in eigener Sache, der den spektakulären Fund zum Restaurant herrichten will. Doch diesmal wollte es das Schicksal anders: Nach einer Operation wegen seines Übergewichts (er wog zuletzt über 210 kg) erkrankte er an einer Lungenerkrankung und verstarb am 5. Oktober 1965, im Alter von nur 45 Jahren, in Baden (CH).

Alle Fotos/Abbildungen via Rolf Zaugg



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.