



Rickenbachers Unglücksmaschine J-310 noch ohne Bewaffnung kurz nach ihrer Auslieferung im Januar 1939.

Leutnant Rudolf Rickenbacher

- Erstes Opfer im Luftkampf der Schweizer Flugwaffe mit der Deutschen Luftwaffe

Leutnant Rickenbacher war das erste militärische Opfer von Kampfhandlungen in der Schweiz. Die Umstände dieses Abschusses konnten nie ganz geklärt werden, aber die vorhandenen Zeugenaussagen und die Bergungsergebnisse lassen den Schluß zu, daß Rickenbacher Opfer einer Vergeltungsaktion Görings wurde.

Die Schweiz tat alles, um ihren Neutralitätsstatus zu wahren. Zu groß war die Gefahr, von einer der angrenzenden Nationen - vor allem von Deutschland nach dem Fall Frankreichs - geschluckt zu werden. Was gar nicht so weit hergeholt war, denn unter dem Decknamen „Operation Tannenbaum“ schlummerte in deutschen Schubladen der Plan für einen Zangenangriff über der Schweiz. Dafür führten Bf 110C der I./ZG 52 ständig Überwachungsflüge entlang der Schweizer Grenze durch. Infolge dessen kam es immer wieder zu Konfrontationen mit Schweizer Flugzeugen im Schweizer Luftraum. (Zu den historischen Hintergründen schrieb Hans-Heiri Stapfer im JET&PROP 4/99 S. 54 ff ausführlich. s.a. JET&PROP 1/17 Seite 16 ff. über den Abschluß von Oblt. Paul Treu, JET&PROP 6/97 „Eine Do 17 in der Schweiz“ und 2/99, S. 7.)

Als die Schweizer begannen, eindringende Flugzeuge zu beschießen, erboste dies die oberste Heeresleitung in Deutschland. Schließlich beschloß Göring, die Schweizer derart zu provozieren, daß die Konfrontation eskaliert. Er wollte sich die ständigen Nadelstiche nicht mehr gefallen lassen und Stärke beweisen.

Am 4. Juni 1940, einem Dienstag bei



Fliegen lernte der 1915 geborene Rudolf Rickenbacher bereits in seiner Jugend, als er mit seinem zwei Jahre älteren Bruder Hans in seiner Heimatgemeinde Lotzwil-Gutenberg mit ihrem Segelflugzeug ins Langenthal fliegt, stets umringt von der ganzen Dorfjugend. Hier ist er vor einer Fokker CV zu sehen.

Foto: Archiv Flieger-Flab-Museum Dübendorf via Rolf Zaugg

beinahe strahlendem Wetter (über dem Jura erschwerten Wolken zwischen 1500-2000m teilweise die Sicht*), kam es erstmals zu Luftkämpfen, die turbulent verliefen.

*Zur Wetterlage stellte der Flugunfall-experte Prof. Gsell in seinem Bericht fest: „Abgesehen von den Piloten der Luftkämpfe, welche in der Gegend näher Chaux-de-fonds, bezw. sonst in Grenznähe aber nicht an der Kampfstelle Lt.Rickenbacher's stattfanden, schildern die Bodenzeugen die Wetterlage. Lt.Rickenbacher's Patrouillenkamerad Oblt. SUTER (ANLAGE 2h) sagt aus, dass im Gebiete westlich Saignelégier bis Delsberg eine ziemlich kompakte Wolkendecke bestand, sodass der Grenzverlauf schwer feststellbar war. Nach allen Zeugen hat die Wolkendecke in 1800-2000m über Boden gelegen, die Intensität wird von 2/4-7/10 geschätzt, bezw. bis „ziemlich kompakt“ (Oblt. Suter).“

An diesem Tag zählten die Schweizer elf Grenzverletzungen, die mit der Morgendämmerung begannen und am Nachmittag ihren Höhepunkt erreichten. Acht dieser Grenzverletzungen wurden eindeutig den Deutschen zugeschrieben. Wobei die Zeugenaussagen sehr differieren. Mehrere Zeugen verwechselten die eindringenden Me 110 mit Do 17, da beide Typen ein Doppelleitwerk haben und zweimotorig sind. Bereits 1938 waren Do 17 in der Schweiz (s.o.) und damit bekannt. Die He 111 dagegen wurden klar erkannt, da schon mehrere in der Schweiz heruntergekommen waren. Einige Zeugen sprachen einfach nur von Bombern.

Als am Vormittag zwischen 9:30 und 11:00 Uhr drei deutsche Verbände auf ihrem Hin- und Rückflug zum Kampfgebiet schwei-



Der Schweizer Pilot Lt. R. Rickenbacher kam ums Leben, als ihn am 4. Juni 1940 bei Boécourt deutsche Me 110 der II./ZG abschossen.

zerisches Gebiet tangieren, kam es nicht zum Einsatz der Schweizer Flugwaffe aufgrund der kurzen Zeit.

Erst am Nachmittag wurde offensichtlich, daß die deutschen Zerstörer auf eindeutigen Befehl, der schweizerischen Flugwaffe entgegenzutreten, über Schweizer Gebiet kreisten. Über französischem Hoheitsgebiet nördlich von La Chaux-de-Fonds flogen 28 Messerschmitt Me 110 des Zerstörergeschwaders 1 und ein He 111 der Kampfgruppe 53 provokant auf und ab. Dabei kam ein Teil von ihnen immer wieder auf Schweizer Gebiet, um gleich wieder nach Frankreich zurückzukehren. In diesem Bereich ist der Grenzverlauf geradlinig und übersichtlich, taktisch besser

geeignet als das Gebiet im verzahnten Pruntrutertopfel, wo die ersten Grenzverletzungen des Tages stattfanden.

Eine Gefechtsberührung mit eidgenössischen Jägern schien von der Deutschen Luftwaffe gewollt.

Laut **Tätigkeitsbericht Kr. 281** vom 4.6.40 geschah folgendes:

Es trafen gegen 200 Fliegermeldungen ein, die um ca. 1445 eine deutliche Grenzverletzung durch mehrere Bomber in der Gegend von La Chaux-de-Fonds ergaben.

Um 1450 startete auf Befehl von Fl. Rgt. 2 Oblt. Kuhn mit Lt. Aschwanden und traf über St. Blaise 4 Heinkelbomber an, die Rcht. N aus dem Schweizergebiet herausdrehten. Einer davon, der wieder in unser Gebiet einflog, wurde durch Oblt. Kuhn beschossen und ging dann im Steilflug Rchtg. Frankreich nieder durch die Wolken. Die Maschine von Oblt. Kuhn wie auch jene von Lt. Aschwanden hatte verschiedene Treffer erhalten, doch konnte die Patr. nach Olten zurückkehren.

Um 1503 startete die Patr. Oblt. Wittwer/Lt. Heiniger von Kp. 13 zum Sperrefliegen über Saignelegier und beobachtete 8 Bomber, vermutlich Do 17, die jenseits der Grenze kreisten und dann, als sie auf schweizerisches Gebiet kamen, von Oblt. Wittwer und Heiniger einzeln angegriffen wurden. Oblt. Wittwer machte zwei Angriffe und beobachtete 2-3 Me, die auch am Luftkampf beteiligt waren und Bomber, die mit Rauchfahnen steil niedergingen. Lt. Heiniger machte vier Angriffe, die ihn bis auf 100 m über Grund führten und bemerkte ebenfalls zwei mit Rauchfahnen steil abstechende Bomber.

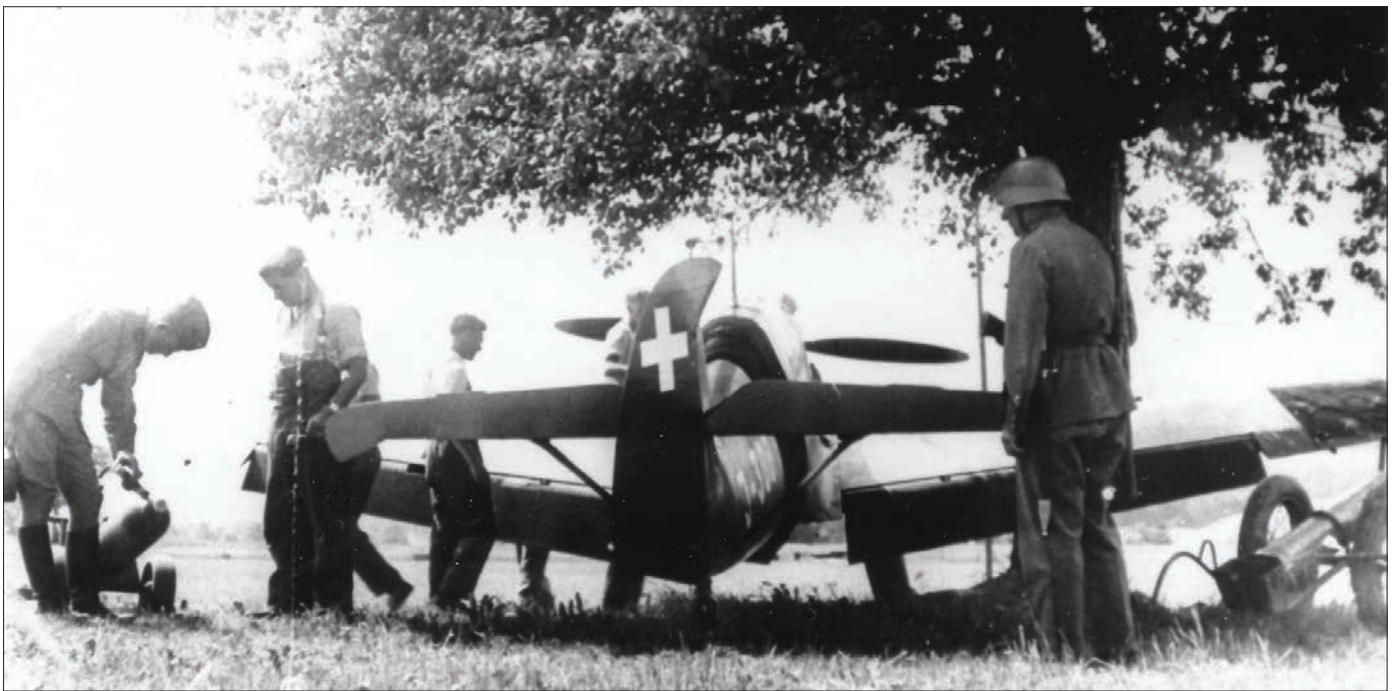
1506 startete von Fl. Kp. 14 die Patr. Oblt. Barer/Lt. Ris zum Sperrefliegen in den Freibergen. Lt. Ris beobachtete über Le Locle einen Kampf von zwei Me mit einem fremden Flugzeug. Die Patr. kehrte ohne angegriffen zu haben, auf den Stützpunkt zurück.

1515 ca. startete von Fl. Kp. 15 die Patr. Lt.

1939 wurden 10 Me-109 D-1 an die Schweiz geliefert und mit der Immatrikulation J-301 bis J-310 in der Flugwaffe vor allem als Schulungsflugzeuge für angehende „Emil-Piloten“ eingesetzt. Insgesamt kamen die D-1 1939 bis 1945 auf 8871 Flüge mit 2313 Flugstunden. Die Flugzeuge (Werk-Nr. 2301 bis 2310) wurden von den Arado-Flugzeugwerken GmbH, Werk Warnemünde, produziert und ohne Bewaffnung ausgeliefert. Standardmäßig bekamen sie nur 2 Rumpf-FL-MG 29 eingebaut (Schussbahn durch Propellerebene, Schussauslösung mit Motor synchronisiert). Auf der Rückseite verfügten sie über einen Schußzähler, der von der Kanzel aus abgelesen wurde. Nur wenige „David“ bekamen auch 2 Tragflächen-FL-MG 29, wie z.B. die J-307. 1949 wurden die verbliebenen Davids ausgemustert.

Egli (UB) und Oblt. Homberger (Jumo), und 1520 Oblt. Rufer (DB), der die Patr. Egli/Homberger einholte und mit Lt. Egli zusammen ins Kampfgebiet flog, während Oblt. Homberger zum Stützpunkt zurückkehrte. Oblt. Rufer beobachtete über La Chaux-de-Fonds ca. 8 mehrmotorige Flugzeuge, die in einem Kreis flogen und griff eines davon an, das mit brennendem rechten Motor niederging. Er landete mit Treffern im Motor, Propeller und Flügel und Kühler in Biel. Lt. Egli kehrte nach Olten zurück.

1535 startete Oblt. Suter mit Lt. Rickenbacher (beide Jumo) und beobachtete bei La Chaux-de-Fonds 3 Bomber, die auf französischem Gebiet Rcht. NE flogen. Er begleitete sie - da der Wolken wegen der Grenzverlauf nicht genau festzustellen war, ziemlich weit südlich fliegend. Er hatte Lt. Rickenbacher aus den Augen verloren, sah dann aber plötzlich vor den drei Bombern ein viertes Flugzeug, das nach einiger Zeit auf den Rücken drehte und in steilem Gleitflug in die Wolken stach, worauf die drei Bomber auch in den Wolken verschwanden. Nachdem



Im Untersuchungsbericht hält Prof. Gsell fest: „Die Daten der Maschine gehen aus dem Rapport des Armeeflugparks (Oblt. Walder) vom 7.6.40 wie folgt hervor:
 Me-109 Jumo der Fl.Kp.15. Nr.J-310. No.des Jumo 41.696.
 Ausrüstung: Vollständig kriegsmässig ausgerüstet mit Bewaffnung und Munition (2 Rumpf- und 2 Flügel-M.G. laut Rapp.Oblt.Suter).
 Die Qualifikation von Lt.Rickenbacher geht aus ANLAGE 3 hervor, ebenfalls die in Offizierschule und Pilotenschule erzielten Noten. Irgendwelche Anzeichen, dass Lt.Rickenbacher nicht geeignet für die Verwendung auf Me-109 im Ernstfalle gewesen sein sollte, geht aus der Qualifikation nicht hervor.“
 Dem Nachruf der Segelflugsektion Langenthal ist zu entnehmen, daß Rudolf Rickenbacher nicht nur ein sehr erfahrener Pilot war, sondern auch sehr begabt und das schon seit früher Jugend. Als erster seiner Segelfluggruppe ging er im Frühjahr 1937 zur Offiziers- und anschließend Pilotenschule. In seiner Freizeit wurde er es nicht müde, seine Segelflugkameraden in Schlepp zu nehmen.
 Sie alle vertrauen seinem Können und seiner Erfahrung.
 Im August 1939 trennten sich die Wege der Segelflieger, die ebenfalls dem Ruf der Heimat folgten.





er sich für kurze Zeit einer vorüberfliegenden DB-Patr. angeschlossen hatte, kehrte er nach Olten zurück.

Ob das von ihm beobachtete vierte Flz Lt. Rickenbacher gehörte, konnte er nicht feststellen, doch muss dies vermutet werden. Lt. Rickenbacher stürzte bei Boécourt tödlich ab."

Die deutschen Me 110 waren stärker motorisiert als die Me 109 der Schweiz, die teilweise noch mit dem schwächeren Jumo (D-1) ausgerüstet waren. Einige hatten bereits einen stärkeren DB 601, einen hängenden 12-Zylinder mit Kraftstoffeinspritzung (Me 109 E). Nicht alle verfügten über Funk. Die Verständigung der meist in Zweierpatrouillen operierenden Schweizer erfolgte per Handzeichen, dennoch erweist sich ihre Taktik als effizient.

In seinem Bericht rekonstruiert Prof. Gsell den „Unfall“ so:

1) Lt. Rudolph Rickenbacher von der Jagdfl.Kp.15 die derzeit in Olten stationiert ist erhielt am Dienstag den 4. Juni nachmittags ca. 1h30 den Auftrag von Obl. Suter (ANLAGE 2h):

„Eingriff in den Luftkampf zwischen deutschen Bombern und schweizerischen Jagdflugzeugen in 3000-4000m über La Chaux-de-fonds.“

2) Er startete 15h35 auf Jagdflugzeug Me-109-Jumo J-310 kurz vor Oblt. Suter [Anm. d.V.: lt. dessen Aussage waren alle Me 109 mit DB bereits in der Luft und so blieben ihm und Rickenbacher nur zwei Me 109 D-1 Jumo - Suter startete in der J-309, die nicht gleich startklar war, 5 min. später], der ihn während des Steigfluges in Richtung Saignelégier nach ca. 5 Minuten einholte, worauf beide mit ca. 100m Abstand in Patrouille weiterflogen. Der Kurs wurde nicht nach La Chaux-de-Fonds

Bei Verletzung des Schweizer Luftraumes verstanden die Eidgenossen keinen Spaß und holten mit ihren Bf 109 E-3 mehrere deutsche Flugzeuge vom Himmel - vor allem während des Frankreichfeldzuges. Hier sind deutlich die Treffer im Leitwerk und Rumpf zu erkennen und Göring sann auf Vergeltung.

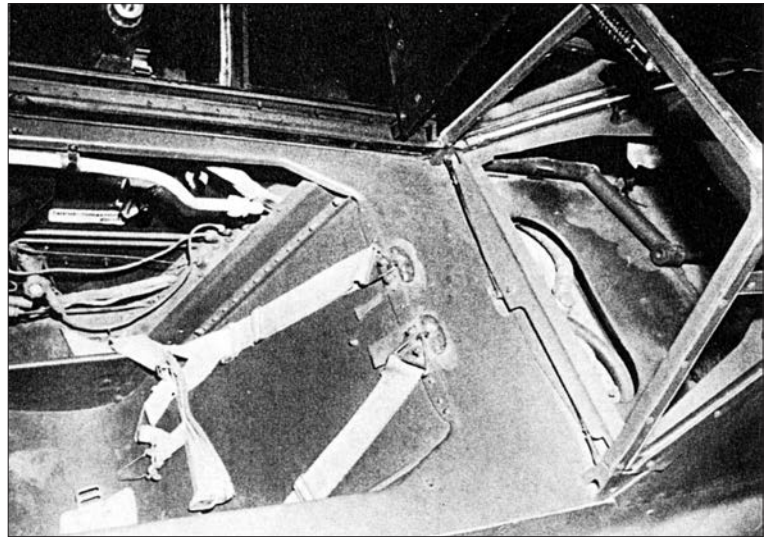
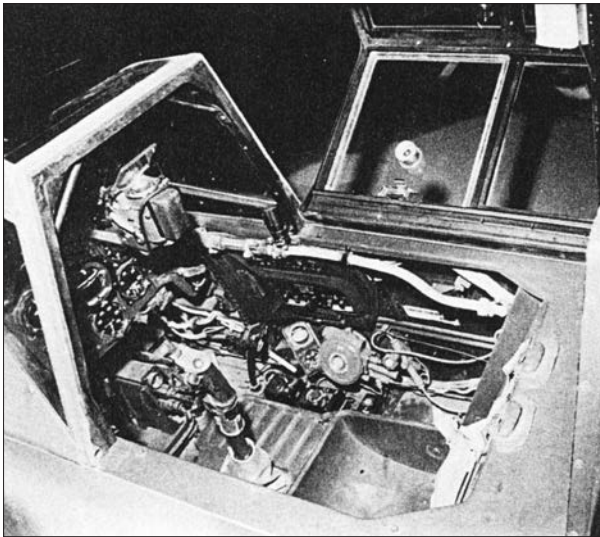
Im Juni 1940 schickte er mehrere Formationen deutscher Heinkel He 111 - eskortiert von Bf 110 Zerstörern in Richtung Schweiz. Hier kam es zu einem erbitterten Duell von Messerschmitt gegen Messerschmitt.

Die Me 109 „Emil“ J-389, Wk.Nr. 2381, mit Daimler Benz wurde am 12.04.40 übernommen, und am 14.08.48 abgeschrieben. (26.09.44 Normalisation, Ort: Pilatus Stans.)



Die Bespannung am Rumpf weist einen deutlichen Schaden auf.





Bewaffnung und Munition der Bf-109 D (Jumo) J - 310

Rumpf-Mg Fl.Mg 29 W+F Ausführung 2

Gewicht: 9,2 kg
 Kaliber: 7,45 mm
 Laufseelenabstand: 240 mm
 Länge: 1030 mm
 Lauf: 700 mm
 Züge: 4
 Durchladen: Man. mit Ladestrippe
 Schussauslösung: Motorsynchron
 Kadenz: ca 800/Min. bei 1200 T
 ca 850/Min. bei 1600 T
 ca 900/Min. bei 2000 T

V₀: 780 m/s

Munitionskasten: je 480 Schuss

Munition: GP 11

Patronenzufuhr: Zerfall-Gurtenglieder aus Stahlblech

Entsorgung: Hülsen und Gurtenglieder bleiben im Flugzeug

Flügel-Mg Fl.Mg 29 W+F Ausführung 6

Gewicht: ca 11,5 kg inkl. Fernsteuerelemente

Kaliber: 7,45 mm

Länge: 933 mm

Lauf: 600 mm

Züge: 4 rechts 270 mm

Durchladen: pneumatisch ferngesteuert

Schussauslösung: elektromagn. ferngesteuert

Kadenz: ca 1300 Schuss /Min.

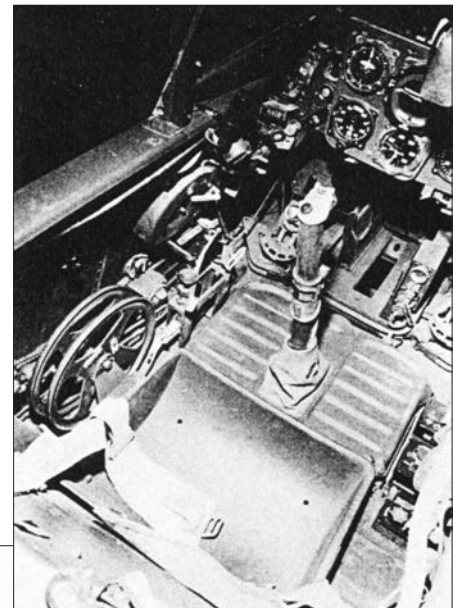
Vo: 780 m/s

Munitionsvorrat: je 418 Schuss

Patronenzufuhr: Endlos-Gliedergurte aus Stahlblech

Entsorgung: Hülsenauswurf ins Freie

Oben ist die Befestigung des Gurtes am Sitz zu sehen. Links befindet sich der Öffnungshebel der Kabinenverriegelung, die Lt. Rickenbacher zum Verhängnis wurde, indem sein Gurtzeug des Salvator-Sitz-Fallschirms, Nr. 742, daran hängen blieb und zerriß.





In seinem Bericht schreibt Prof. Gsell: „Inbezug auf Schuss-Spuren konnte an den wenigen Trümmern, welche an der Aufprallstelle über dem Boden lagen, nichts sicheres festgestellt werden. Mehrere Löcher schienen Schuss-Spuren zu sein, konnten aber auch von der Explosion einiger Munition beim Aufschlag oder Bodenbrand herrühren. Auch gewisse Durchstechungen durch andere Trümmern können leicht Schuss-Spuren vortäuschen. Der Experte hatte daher Oblt. Walder ersucht, bei der Bergung besonders auf Schuss-Spuren zu achten und hierüber zu berichten, weiter die unverschossen aufgefundene Munition zu zählen, um festzustellen, wieviel davon sicher nicht verschossen wurde.

angesetzt, sondern eher der Grenze nach, um den Deutschen den Rückweg abschneiden zu können, falls der Luftkampf vor Eintreffen der Patrouille fertig sein sollte. Auch Oblt. Suter flog einen Me-109-Jumo (J-309); beide Flugzeuge waren je mit 2 Rumpf- und 2 Flügel-M.G. bewaffnet und hatten vollen Patronenvorrat.

3) Als die Patrouille sich auf 3500m Höhe bei Saingelégier befand, waren drei deutsche Bomber über La Chaux-de-Fonds erkennbar, die sich anscheinend im Luftkampf befanden - man sah sie ständig steile und hochgezogene Kurven fliegen. Oblt. Suter nahm sofort

Kurs auf Kampfraum, Lt. Rickenbacher war noch ca. 300m neben ihm; als Oblt. Suter kurz nachher nach Lt. Rickenbacher aussah, erblickte er ihn nicht mehr.

4) Wie dann Lt. Rickenbacher in einen Luftkampf verwickelt wurde und was dabei vorging, liess sich nicht mehr ermitteln. Als Oblt. Suter, den deutschen Bombern folgend, aus der Gegend kurz vor La Chaux-de-Fonds ein grösseres Stück innerhalb der schweizerischen Grenze in 3000m Höhe nach NE geflogen - waren die Deutschen jenseits derselben - sah er plötzlich vor den drei

deutschen Bombern ein viertes Flugzeug. Da alle vier einige Zeit fast geschlossen flogen, vermutete er in der vierten Maschine ein Begleitflugzeug; es war möglicherweise aber der Me-109 Lt. Rickenbacher's. Der genaue Standort liess sich nicht bestimmen, da eine ziemlich kompakte Wolkendecke unter den Flugzeugen lag.

5) Das vierte Flugzeug - möglicherweise, aber nicht sicher, dasjenige von Lt. Rickenbacher - drehte dann plötzlich auf den Rücken und stach im Sturzflug in die Wolken hinunter. Sofort danach verschwanden die drei anderen Flugzeuge auch in den Wolken.

Dies mag der Beginn des Absturzes von Lt. Rickenbacher gewesen sein; sollte es sich um ein anderes Flugzeug gehandelt haben, so lässt sich nur aus den Deduktionen des Experten feststellen, wie Lt. Rickenbacher zum Absturz kam:

6) Aus den Verbrennungen am Körper Lt. Rickenbacher's und am Pilotengurt sowie der Spannung an den Querrudern, geht hervor, dass das Flugzeug desselben brannte - und zwar im Pilotenraum, als auch an den äusseren Flügelteilen mit den Querrudern. Aus verschiedenen Indizien, nämlich aus den geschmolzenen Lötzinntropfen am Oelkühlerboden und der Beschreibung der Feuer- und Raucherscheinungen durch die Zeugen, ergibt sich als wahrscheinlich, dass es sich um einen Oelbrand und nicht Benzinbrand handelte. Ein Oelbrand kann durch Schuss in den Oeltank, oder durch Schuss in den Motor - mit Zertrümmerung des Kurbelgehäuses - bewirkt worden sein; ersteres ist wahrscheinlicher, da sich dann zwanglos das Feuer im Pilotenraum erklärt (der Oeltank liegt hinter dem Brandspant).

7) Sei es infolge der Brandverletzung, sei es wegen der Unzugänglichkeit der im Feuer liegenden Steuerorgane, sei es wegen Aufhören der Quersteuerbarkeit wegen der weggebrannten Querruderbespannungen beidseits, konnte Lt. Rickenbacher sein Flugzeug nicht mehr einwandfrei steuern.

Infolgedessen änderte er seine Fluglage brüsk (vielleicht war es die von Oblt. Suter gesehene, unter 5 oben geschilderte, Bewe-



Das Gerätebrett der Schweizer Me 109, das schon auf den ersten Blick zum deutschen differiert. Auffällig unten im Vordergrund der Schweizer Knüppelgriff KG 11 A, der in die Messerschmitt Bf 109 E (Exportversion für die Schweiz) eingebaut war. Auf den ersten Blick fällt ebenfalls der Griff rechts oben auf, der beim deutschen Gerätebrett fehlt. Er dient zum Entladen der MG („Mitr. décharger“). In der Schweiz entschied man, die Instrumente selber zu entwickeln und zu produzieren, um unabhängig zu bleiben.



Prof Gsell hält in seinem Bericht fest: „Lt. Rudolf Rickenbacher, Fl.Kp.15, wurde durch den Aufprall aus einem freien Fall ohne Fallschirm aus mindestens 1800m über Boden (Zeugenaussagen siehe ANLAGE 2) getötet; nach dem Obduktionsbefund muss er bis zu diesem Aufprall gelebt haben (auch einzelne Zeugen wollen Lebenszeichen bemerkt haben –Anlage 2c). Er hat im Flugzeug Brandwunden erlitten. [...] Wie schon unter I erwähnt konnten an der Unfallstelle nur wenige Trümmer festgestellt werden, da das – aus grosser Höhe mit voll laufendem Motor fast senkrecht abgestürzte – Flugzeug sich im Boden tief begraben hatte, d.h. das Loch grossenteils geschlossen war. [...] Die Trümmer zeigen deutliche Brandspuren auch aus dem Leichenbefund geht hervor, dass das Flugzeug – noch vor der Pilot aus diesem absprang oder herausgeschleudert wurde – gebrannt haben muss. Inbezug auf die Zeugenaussagen ist es auffallend, dass die Angaben betreffs Rauch und Feuer im Absturz weit auseinander gehen, trotzdem man sich nicht vorstellen kann, dass ein brennend abgeschossenes bzw. wegen Brand abstürzendes Flugzeug nicht in der Luft deutlich weiterbrennen soll, besonders aber nach dem Aufprall am Boden...“

gung). Dadurch entstanden grosse Beschleunigungskräfte, sodass der - durch das Feuer geschwächte - Pilotenschultergurt riess und Lt. Rickenbacher herausgeschleudert wurde. Dabei hat er den Öffnungshebel der Kabinenverriegelung gestreift, bzw. sich mit ihm verhakt, und ihn betätigt.

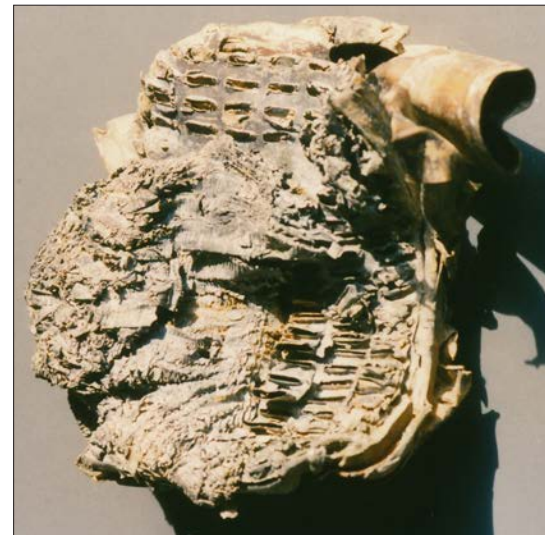
8) Beim Herausgeschleudertwerden öffnete sich auch der Fallschirm wahrscheinlich indem der Auslösegriff sich irgendwo verhängte - ev. hat gerade dieser sich mit dem Öffnungshebel der Kabinenverriegelung verhakt und so Kabinenauslösung und Fallschirm gleichzeitig betätigt.

Der freikommende Fallschirm verhängte sich mit dem Flugzeug und zerriss, wobei auch der Körper Lt. Rickenbacher's samt Fallschirmgurt vom Geleise abriss und frei abstürzte, die Fallhöhe muss mindest 2000m betragen haben und Lt. Rickenbacher wurde durch den Aufprall am Boden getötet.

9) Das Flugzeug stürzte mit laufendem Motor fast senkrecht hinunter und grub sich tief



Beschuß des Ölkühlers wird für den Absturz und Brand Rickenbachers Me 109D-1 verantwortlich gemacht. Hierzu hielt Prof. Gsell fest: „An den wenigen frei herumliegenden Trümmern zeigen sich nun sowohl vollständig verbrannte Bspannungsstoffteile als auch unversehrte solche und es fällt auf, dass unmittelbar neben den ganz verbrannten Stoffteilen solche sind, welche nicht einmal Hitzespuren an der Lackierung zeigen. Aus den wenigen vorgefundenen Teilen muss angenommen werden, dass scharf begrenzte Stichflammen V-förmig nach schräg hinten über die äusseren Flugzeugteile gingen und dass der starke Luftzug im Fluge bzw. Absturz die danebengelegenen, nicht unmittelbar von den Stichflammen getroffenen Teile kühlten und so vor Brandspuren schützten. Weiter muss es auch im Pilotensitzraum gebrannt haben, wie die Verbrennungen des Piloten beweisen. Diese beschränkte Brandausbreitung lässt als ziemlich wahrscheinlich annehmen, dass es sich nicht um einen Benzinbrand, sondern um einen Oelbrand handelte und diese Hypothese wird durch den schon erwähnten Befund des Oelkühlerbodens mit den geschmolzenen Lötzintropfen aus dem Kühlsystem gestützt. Auch die voneinander abweichenden Zeugenaussagen betreffs Brand am Boden (trotzdem mehrere Zeugen fast unmittelbar nach dem Aufprall ankamen) weisen auf einen derart beschränkten Brand hin; anscheinend hat der OELBRAND Benzin erst zu verpuffungsartigem Brennen entflammt, als die Trümmer schon im Boden verschwunden waren...“



Schwester Susi verstarb kinderlos. Der Vater, Dr. Otto Rickenbacher, verstarb 1959 im Alter von 85 Jahren und als letztes Familienmitglied die Mutter Martha Rickenbacher 1982. Es sind auch keine Verwandten bekannt.

Dennoch ist die Erinnerung an Rudolf Rik-



in die Erde ein, sodass der Boden sich über ihm schloss und nur wenige Teile über demselben blieben. Während des Sturzes hat die Intensität des Brandes nicht zugenommen, wahrscheinlich sogar abgenommen (Oelbrand); beim Aufschlag muss die Maschine aber noch gebrannt haben, denn im von ihr gerammten Trichter entstanden Verpuffungen von Benzingasen.

Der Fallschirm kam unentfaltet, weil zerrissen, herunter und wurde vom Wind 1700m weit abgetrieben, während der Körper des Piloten zwischen Flugzeug und Fallschirm aufprallte, 400m vom Flugzeug. Der Kabinendeckelteil, welcher mit dem Fallschirm verhängt hinunter kam, löste sich kurz vor dessen Bodenberührung, und ebenso das Pilotenkissen; sie liegen noch ca. 100m weiter als der Fallschirm (der also kurz vor Bodenberührung eine rückläufige Bewegung infolge der Bodenwindströmung gemacht haben muss).

IV) Festgestellte Ursachen und Mangel:

Da es sich nicht um einen Flugunfall, sondern um einen Abschied im Luftkampf handelt, fällt dieses Kapitel der üblichen Flugunfall-Experten inbezug auf „Mängel“ dahin.“

Göring stiftete einen Kranz zur Beerdigung Lt. Rickenbachers, der nach der Beisetzung von der Bevölkerung zerrissen wurde.

Knapp fünf Jahre später stürzte auch sein Bruder Hans Rickenbacher bei einem militärischen Übungsflug ab und wurde am 8. Mai 1945 beigesetzt - an dem Tag, als der 2. Weltkrieg endete. Auch die 17-jährige Tochter von Hans Rickenbacher und seine und Rudolfs

Die Bergung der J-301 förderte auch kleinste Teile zu Tage, die eine Rekonstruktion des Absturzes ermöglichen.

Bericht vom 7.6.1940

„Abschuss eines schweizerischen Jagdflugzeuges Me 109 der Fl.Kp.15 am 4.6.1940 - 1600 in Boécourt.

Meldung: Das Kdo. A.FI.Pk. meldete am 4.6.40 - 1800 dem Det. 54 dass in Boécourt eine schweizerische Me 109 abgeschossen worden sei und erteilte den Befehl zur Bergung.

Tatbestand:

Ort und Zeit: Die Unfallstelle befindet sich in der Nähe des Friedhofes Boécourt und wurde, wie im Situationsplan dargestellt, vorgefunden.

Laut Zeugenaussagen muss der Absturz am 4.6.40 zwischen 1355 und 1600 erfolgt sein.

Flugzeug: Me 109 Jumo der Fl.Kp. 15, Nr. J-310.

Besatzung: Pilot Lt. Rickenbacher, Fl.Kp. 15 (400 m von der Unfallstelle entfernt, tot aufgefunden). Die Leiche wurde in den Spital Delémont überführt.

Triebwerk: Junkers Jumo Benzinmotor Nr. 41696.

Ausrüstung: Vollständig kriegsmässig ausgerüstet mit Bewaffnung und Munition.

Befund: Die Unfallstelle war durch einen grossen Trichter von ca. 6 m Durchmesser und 2 m Tiefe gekennzeichnet. Diametral zur Trichteröffnung waren die total zertrümmerten Tragflächen und Teile des Fahrgestells sichtbar (siehe Krok).

Wache: Die Unfallstelle wurde durch ein Detachement der K.Sof.Br.fr.3 abgesperrt und bewacht.

Untersuchung: Auf der Unfallstelle waren erschienen am 5.6.40:

0925 Hptm. Wespi, Kdo. Flieger- und Flab. Trp.

1000 Hptm. Dombrowski, Kdo. Flieger- und Flab. Trp.

Prof. Ing. Gsell, Eidg. Luftamt

Unfallhergang: Siehe beiliegender Rapport des Kdt. K.Sof.br.fr. 3 und Zeugenaussagen (Untersuchungsrichter).

Ermittlungen: Auf der Unfallstelle wurden aufgefunden resp. ausgegraben:

Verwindungsklappe links und rechts (Stoffbespannung teilweise verbrannt).

Flügelteile komplett zertrümmert.

1 Stück Pilotengurte zerrissen und angeschmort.

Oeltankteile ausgebrannt und geschmolzen.

Diverse defekte Motorenteile (Nockenwelle, ausgebrochene Gehäuseteile).

Diverse defekte Teile des Fahrwerkes und des Rumpfes.

Im Bureau der E.Sof.Br. fr.3 waren deponiert:

1 Fallschirm defekt mit abgerissenen Schnüren

1 Rahmenstück der Kabine (defekt)

1 Pilotenseitenpolster von Prof. Gsell mitgenommen zur weiteren Untersuchung



Im Spital Delémont wurden in Empfang genommen:

1 Fallschirmgurte mit leerer Tasche (Hand- und automatische Auslösung nicht betätigt,

Etikette: Kontrolliert 27.5.40 Fl.Sdt. Maurer

1 Flieger-Kombination, total zerrissen und teilweise aufgeschnitten und angeschmort von Prof. Gsell mitgenommen zur weiteren Untersuchung

Auf der Unfallstelle wurden ca. 600 Patronen aufgefunden.

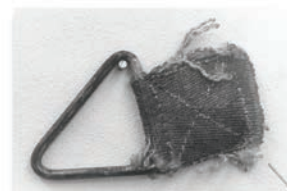
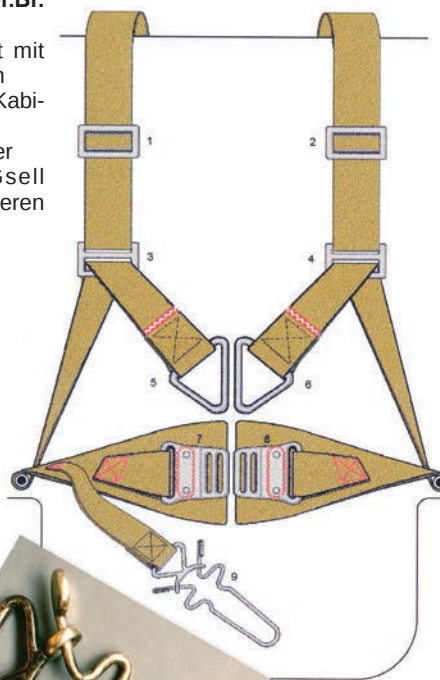
Die Zeugenaussagen wurden vom Untersuchungsrichter festgehalten.

Nach Aussage des Spitals Delémont hatte die Leiche Brandwunden am Kopf und an beiden Armen.

Ergebnis: Aus den Zeugenaussagen und den vorgefundenen Beweisstücken geht hervor, dass die Maschine in der Luft bereits gebrannt hat.

Der ausgebrannte Oeltank lässt darauf schließen, dass das Flugzeug im Luftkampf Treffer in den Oeltank erhielt, wodurch das Öl brennend auslief. Dadurch wurden weitere Teile in Brand gesteckt.

Durch diese Havarien wurde das Flugzeug flugunfähig und der Pilot war infolge des entstandenen Schadens nicht mehr in der Lage, die Maschine zu beherrschen.



Die Überreste des Gurtes, der seinen Dienst versagte - vermutlich aufgrund des Feuers, so daß Lt. Rickenbacher aus dem abstürzenden Flugzeug geschleudert und von seinem Fallschirm getrennt wurde. Er stürzte aus ca. 1800 bis 2000 Metern Höhe ungebrems auf die Erde.

(Abb./Fotos der geborgenen Stücke und aus dem Bericht von 1940, via Rolf Zaugg)

Die Lage der Leiche des Piloten erklärt auch, dass er das Flugzeug noch im Fluge verlassen hat. Die zerrissene Pilotengurte, die nicht bestätigte Auslösung des Fallschirms, der mit Vollgas laufende Motor lassen darauf schließen, dass der Pilot aus der Maschine geschleudert wurde (unfreiwillig).

Das Flugzeug stürzte senkrecht zur Erde und bohrte sich vollständig in den Boden ein, wobei es in kleine Stücke getrennt wurde.

Bergung: Die Bergung, der Abtransport und die Instandstellung der Unfallstelle erfolgte durch das Detachement 54 des A.FI.Pk.

K.P., den 7.6.40
KDO. Armeeflugpark

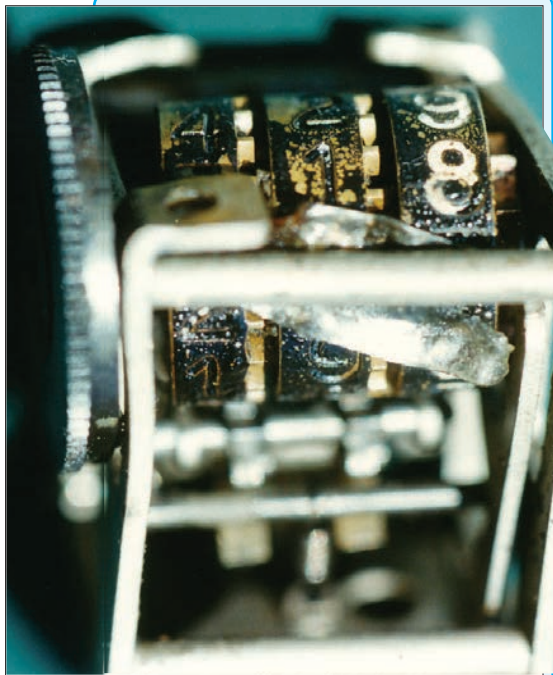
i.A. T-Dienst
Oblt. Walder"



kenbacher in seiner Heimatgemeinde erhalten geblieben. In Boécourt ist ein Gedenkstein am Dorfrand zu finden und der Schriftsteller

Jakob Käser widmete ihm ein Gedicht. 60 Jahre nach dem Absturz ließ der damalige Gemeindepräsident Hermann Thomi die

Grabsteine der Familie Rickenbacher auf dem Friedhof Lotzwil restaurieren. - dg



Schußzähler für Flügel-MG

1. Schußzähler für Flügel-MG

Bei dem durch den Aufschlag stark deformierten Zähler verkeilte sich das Cellophanschleibchen des Zahlenfensters zwischen Zählwerkchassis und Zahlenwalzen. Die Zehner- und die Einerwalzen wurden mit dem verklemmten Cellophanschleibchen etwas nach unten verschoben und zeigen immer noch einen Zählerstand von „418“, der volle Munitionsvorrat eines Flügel-MG.

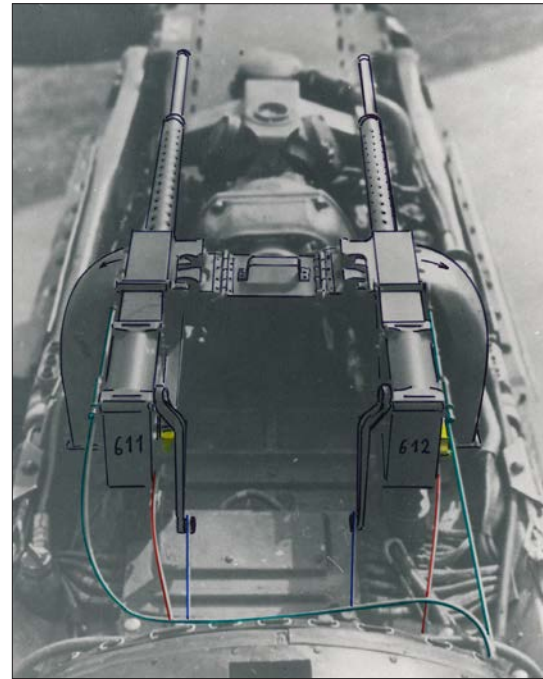
2. Schußzähler für Rumpf-MG

Bei diesem haben sich die Zahlenwalzen nicht verklemmt. Beim Reinigen von der Erde haben sie sich verdreht, noch ehe der Zählerstand sichtbar wurde. Obwohl der Zählerstand nicht rekonstruierbar ist, kann bewiesen werden, daß auch mit dem Rumpf-MG nicht geschossen wurde, da sich weder leere Patronenhülsen noch Zerfallgurte, die im Flugzeug verblieben, im Wrack befanden - weder bei der Bergung der Oberflächenrümmer noch bei der Ausgrabung.

Mit diesen Tatsachen läßt sich einwandfrei beweisen, daß Lt. Rickenbacher keinen einzigen Schuß abgefeuert hat!



Prof. Robert Gsell, Flugunfall-experte d.eidg.militärdep., stellte am 27. Juni 1940 in seinem „Bericht über den Absturz infolge Luftkampf bei Boécourt am 4. Juni 1940“ fest: „Auf Grund der vielen noch vorgefundenen Munition (600 Patronen, trotzdem wohl viele vorhandene mit dem Flugzeug im Boden verschwanden) muss angenommen werden, dass Lt.Rickenbacher nur wenig, ev. gar nicht, zum Schuss kam.“



Quellen:

Messerschmitt Bf 109 Einsatzmaschinen - Das Nachschlagwerk - H. H. Vogt. VDM 2012

Messerschmitt Me 109. Das meistgebaute Jagdflugzeug der Welt. Entwicklung - Erprobung - Technik, alle Varianten von Bf (Me) 109A bis 109K. W.Radinger, W.Schick, W. Otto. Aviatic Verlag, 2011

Schweizer National-Archiv. Im Text erwähnte Berichte Fernsehensendung „Spuren der Zeit - Luftkampf über der Schweiz“, Otto C. Honegger

Reihe „Geschichte der Schweizer Luftwaffe“ Ausgemusterte Mittel der Schweizer Luftwaffe. hrsg. vom Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS Schweizer Armee Luftwaffe

Jahrbuch des Obergeraues, Band 49 (2006)

Wetter Ernst, Duell der Flieger und der Diplomaten: die Fliegerzwischenfälle Deutschland - Schweiz im Mai/Juni 1940 und ihre diplomatischen Folgen; Verlag Huber, Frauenfeld

Cockpit 08 2014

<http://www.deutschlufwaffe.com/Flugzeuge/cockpitprofile/web/new%20site/frames2/Deutsche%20Cockpits.htm>

<http://www.jagdgeschwader4.de/index.php/flugwerft-haupttraum/jaeger/messerschmitt-bf-109/g-14-462707>

<https://www.deutschlufwaffe.de/fl-xxx-schweizer-knueppelgriff-kg-11-a-1939>

https://me109.info/display.php?from=site&lang=de&auth=e&name=ausgabebeliste_speckenung&fotonummer=1592

<https://forums-de.ubi.com/showthread.php/3552-Die-Schweizer-Messerschmitt-Me-109-Forums>

<http://warbird.ch/wb-events/verfolgen/>

Das Bergeprojekt „Treher“. Messerschmitt Bf 109D-1, R. Ster.

JET&PROP 6/97 S. 16ff.; 2/99 S. 7; 4/99 S. 54 ff; 1/17 S. 16 ff.)



Herzlicher Dank für die Fotos und Dokumente an Rolf Zaugg, B-17 Museum Utzenstorf, Switzerland.