

Abschuß zweier Me 109



der Schweiz - tragische Verwechslung oder Absicht?

Nach 72 Jahren wurde im Rahmen einer gut besuchten Feier die Gedenkstätte für Paul Treu - schon 1946 von seinen Studienkollegen aufgestellter Stein mit Tafel - um eine Gedenktafel mit Fotos und historischem Abriss erweitert und der Öffentlichkeit übergeben.

Am 5. September 1944 wurde Obdt. Paul Treu, der zum Neutralitätsschutz mit einer von 2 Me-109 eine B-17 nach Dübendorf geleitete, plötzlich von Mustangs angegriffen, die der B-17 gefolgt waren, und abgeschossen. Nur wie konnte es zu diesem tragischen



Vorfall kommen. Die Originalberichte aus den Archiven enthüllen, daß eine Verkettung unglücklicher Umstände zu diesem Vorfall führte und im nachhinein wichtige Lehren daraus gezogen werden konnten. Nur kamen diese zu spät für Paul Treu.

Der Bericht zur Beweisaufnahme gibt sehr detailliert die Ereignisse wieder. Daher wollen wir ihn hier originalgetreu zitieren: An den Herrn Kdt. der Fl. & Flab*. Trp. Herrn Oberstdivisionär Rihner Feldpost

fabrik) über dem Triebwerk und je eine 20 mm FF-K Oe 37 Kanone (Maschinenfabrik Oerlikon) in der Tragfläche, die im Gegensatz zu den mit Pressluft betriebenen MG FF 20 mm Kanonen der deutschen Luftwaffe, nur am Boden manuell geladen werden konnten.

Das Firmenkürzel „Bf“ wurde in der Schweiz nicht übernommen. So bleibe ich bei diesem Artikel auch bei der offiziellen Bezeichnung Me 109, wenn es um die Schweizer Variante geht.

Die Me 109 D wurde vom Jumo „Dora“ und die Me 109 E vom Daimler Benz „Emil“ angetrieben.

Zu Kriegsbeginn hapert es auch mit dem Funknetz. Es ist unzuverlässig und nur 3 der Me 109 haben überhaupt Funk. Bis Kriegsende sind immer noch nicht alle Kampfflieger mit Funk ausgerüstet.

Nach deutschem Vorbild wird in der Schweiz ein eigenes Funkgerät entwickelt und dazu Ende 1941 der Bambini-Code. Von den Piloten wird er als eher primitive - fünfte Landessprache oder Esperanto der Schweiz verspottet. Er wird erst in den 1990er Jahren durch den Nato-Brevity-Code ersetzt.



Me 109 E J-378 von Paul Treu.

Messerschmitt Me 109 in der Schweiz

Die Bf 109 gehörte als Tiefdecker in Ganzmetallbauweise und mit Einziehfahrwerk und geschlossener Pilotenkanzel zur neuen Generation von Jagdflugzeugen.

Die Deutschen liefern ihrem ersten und größten Exportkunden am 7. Mai 1939 die ersten Me 109 E-3. Bis zum 27. April 1940 sollten es insgesamt 80 Stück (lt. anderer Quellen 90, 8 Me 109 wurden aus Ersatzteilen zusammengebaut) werden, wovon die letzte „Emil“ am 28. Dezember 1949 ausser

Dienst gestellt wurde. Die letzte Lieferung erfolgte weniger als zwei Wochen vor dem ersten Abschuss eines deutschen Bombers.

Die französische Morane (in der Schweiz in Lizenz gebaut: Morane D-3800 und ab 1941 die verbesserte Version D-3801) unterliegt den deutschen Bf 109 während des Westfeldzugs.

Ausgeliefert wurden die Me 109 ab Herstellerwerk Messerschmitt AG in Regensburg (Bayern) ohne Bewaffnung und Funkgeräte.

Als einzige Me 109 E-3 bekamen die Schweizer „Emils“ zwei MG 29 7,45 mm Maschinengewehren (Eidgenössische Waffen-



Die schlechten Funkverbindungen machen einfachste Worte, wie „ein“, „zwei“ und „drei“ nicht unterscheidbar. So besteht der Bambini-Code vorwiegend aus italienischen Wörtern: „uno“, „due“, „tre“. „Bibi“ für Jagdflugzeug, „Campari“ für Brennstoff, die eigenen sind „Angeli“ und feindliche Flieger „Diaboli“.

Auf der Suche

Die Entwicklung von Kampfflugzeugen geht rasch voran - nur nicht in der Schweiz. 1941 ist ihre Flotte inklusive der Me 109 E technisch nicht mehr auf der Höhe der Zeit.

Die Eigenentwicklung C-3603, die in Emmen produziert wird, kommt erst 1942 statt 1937 bei der Truppe zum Einsatz.

Auf der Suche nach modernem Fluggerät kommt Ende 1940 bei den eben gegründeten Flugzeugwerken Pilatus AG in Stans - mit Emil Georg Bühler, Besitzer der Maschinenfabrik Oerlikon und mit fünfzig Prozent Teilhaber der Pilatus AG an der Spitze - die Frage auf, ob Messerschmitt Me-108 und Me-109 E/F für die deutsche Luftwaffe in Lizenz gebaut werden könnten.

Das Militärdepartement würde einen Lizenzbau für den Eigenbedarf genehmigen, aber nicht für die Deutschen. Die Bundesanwaltschaft schreit ein. Telefone werden abgehört. Das Geschäft platzt.

Auch der Kauf von Kampfflugzeugen aus den USA im April 1941 wird durch den Kriegseintritt der USA im Dezember 1941 vereitelt, da die Flugzeuge über Genua angeliefert werden sollten. 1942 erhält die Schweiz das Angebot 30 Macchi C 202 aus Italien für je 400000 Franken zu erwerben. Doch der Preis ist Bern zu hoch und im Mai 1943 werden zwei Testexemplare zu je 370000 Franken bestellt.

Italien wäre mit dem Geschäft einverstanden für zusätzliche 8500 Liter Flugbenzin, die die Schweiz erstens nicht übrig hat und zweitens aus Rohstoffen der Alliierten herstellt. Also platzt auch dieses Geschäft.

Den Versuch des Schweizer Fliegerchefs Hans Bandi, Jagdeinsitzer Me-109 und Jagd-zweisitzer Me-110 zu kaufen oder in Lizenz zu bauen, winkt Hermann Göring im März 1943 ab. Bandi wird deshalb Ende 1943 durch General Henri Guisan abgesetzt und durch Fritz Rihner ersetzt - der erste Chef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen aus eigenen Reihen.

Auch die Briten wollen 1944 nicht liefern.

Ein ganz spezieller Deal

Eine Messerschmitt Me 110 mit hochgeheimem Bordradar landete 1943 in

Dübendorf. Deutschland drohte, sollte die Schweiz die Me 110 nicht herausgeben, sie am Boden zu zerstören. Zu groß war die Angst, die Alliierten könnten sie sehen oder gar in die Hände bekommen. Die Schweiz zeigte sich einverstanden, sie am Boden zu zerstören, wenn sie dafür 12 neueste Me 109G erhielten. Diese waren aber so sehr stör anfällig (unsauber montiert oder sabotiert), daß sie schon nach 3 Jahren ausgemustert werden mußten.

Messerschmitt gegen Messerschmitt

Das Verhältnis der Schweizer zu ihrem deutschen Nachbarn ist in der Zeit des Zweiten Weltkrieges immer wackelig. Zu leicht könnte der übergroße Gegner seinen kleinen Nachbarn überrollen und einvernehmen. Die Furcht vor einer Invasion nicht nur durch die Deutschen war berechtigt. Die Strategie der Schweiz ist, unter allen Umständen die Neutralität zu wahren. Aber auch sie muß aufrüsten, um sich verteidigen zu können. Gegen den anfänglichen politischen Widerstand im eigenen Land gegen eine Fliegertruppe noch vor dem Ersten Weltkrieg, wandelt sich die Lage zu Anfang des Zweiten Weltkrieges. Nun soll die Flugwaffe ausgebaut werden, aber es will keiner der Schweiz Flugzeuge verkaufen. Bis schließlich die Franzosen Moranes und die Deutschen Me 109 liefern.

1940 mit dem Kriegseintritt Italiens und dem Zusammenbruch Frankreichs sieht sich die Schweiz plötzlich von kriegführenden Nationen umschlossen. Die Luftraumverletzungen nehmen stetig zu und in der Schweiz herrscht Unsicherheit darüber, wie diesen zu begegnen sei. Am 31. März erlaubt General Guisan den Piloten, in den Schweizer Luftraum eingedrungene Flugzeuge kriegführender Parteien ohne vorherige Warnung zu beschleichen. Das Flugverbot in Grenznähe wird am 10. Mai aufgehoben.

Im Verlauf des Krieges verletzen die Deutschen wiederholt den Schweizer Luftraum. Schweizer Piloten greifen an, wobei 11 deutsche Flugzeuge abgeschossen werden. 10 deutsche und 3 Schweizer Piloten finden den Tod. Es passiert aber auch, daß deutsche Jäger die Schweizer Me 109 mit deutschen verwechseln und die Schweizer so davon profitieren.

Die Luftkämpfe über der Schweiz waren für die Deutschen ein vergleichsweise kleiner Nebenschauplatz. Aber die ständigen Angriffe der Schweizer gegen versehentlich in die Schweiz eingeflogene Deutsche reizen bis in höchste Kreise. Nachdem sich auch

Hitler einschaltet, führt die Besänftigungspolitik der Schweiz Deutschland gegenüber zum Grounding der Kampfflieger.

Der Schweizer Gesandte Hans Frölicher nennt in Berlin am 10. Juli 1945 die Folgen der Fliegerzwischenfälle: „gefährlichste Spannung während des ganzen Krieges“.

So erkannte die politische und militärische Führung, auch wenn die Schweiz nicht wirklich kriegstaugliche Maschinen beschaffen konnte, daß die Fliegertruppe ihren besten Dienst leistete, als sie passiv am Boden blieb.

Andere Entwicklungen

Auch in der Schweiz werden Kraftstoffe knapp. Zwischen Herbst 1942 und Sommer 1946 greift die Flugwaffe zu Ersatzkraftstoffen (offiziell als K-Kraftstoff bezeichnet) aus den Lonsa-Werken und der Holzzuckerungs AG Ems (Hovag, heute Ems-Chemie AG). Die Soldaten nennen das Kriegsbrenzin Emser Wasser.

Trotz des gesteigerten Verbrauchs damit um bis zu 25% bei gleichzeitigem Leistungsabfall und Korrosionsschäden nach einem halben Jahr, werden auch die Me 109 damit zeitweise betankt.

Anfang 1944 stehen den Kampfflugzeugen nur noch 4000 Tonnen Benzin zur Verfügung, das heißt im Kriegsfall 20 Tage!

Insgesamt 114 Messerschmitt Me 109 im Einsatz von 1939 - 1949 in der Schweiz:
10 Me 109 D-1 „Dora“ J-301 - J-310 bis 1949
8 Me 109 E-3a „Emil“ J-311 - J-399

(davon 8 in Lizenz) bis 1949
2 Me 109 F-4 „Fritz“ J-715, J-716 bis 1947
13 Me 109 G-6 „Gustav“ J-701 - J-713 bis 1947
1 Me 109 G-14 „Gustav“ J-714 ? bis 1947

Folgende Fliegerstaffeln waren mit Me 109 ausgerüstet:

- Fliegerstaffel 6: 1939 - 1946
- Fliegerstaffel 7: 1943 - 1947
- Fliegerstaffel 8: 1943 - 1949
- Fliegerstaffel 9: 1943 - 1947
- Fliegerstaffel 15: 1939 - 1947
- Fliegerstaffel 21: 1939 - 1945

Unfälle und Verluste:

11 Me 109E und 2 Me 109G stürzten aus unterschiedlichen Ursachen ab, wobei 7 Piloten zu Tode kamen. Eine Emil wird von Deutschen abgeschossen und eine von den Amerikanern, beide Piloten - darunter auch Paul Treu - überleben nicht. Am 10.8 1942 kollidieren zwei Emils. Zwei Emils und eine Gustav müssen notlanden und eine Emil hat eine Fahrwerkspanne.

* Flab = Fliegerabwehr



Oblt. Robert Heiniger hatte mehr Glück als Oblt. Paul Treu. Ihm gelang schwerverletzt eine saubere Bauchlandung mit seiner stark angeschlagenen Maschine. Später wurde er Swissair-Pilot und verstarb hochbetagt 2010.

Herr Oberstdivisionär, In Erledigung der am 7./9.9.44 anbefohlenen vorläufigen Beweisaufnahme in Sachen Einflug amerikanischer Bombenflugzeuge und Mustang-Langstreckenjagdflugzeuge in den Schweiz. Luftraum und die Beschiessung von 2 schweizerischen Me - 109 E, sowie

+Oblt. Treu Paul, des Paul und der Hulda Elisa geb. Tschampion, verheiratet mit Doris geb. Zemp, Vater eines Kindes, geb. am 6.9.13 in Bern, von Balsthal (SO), dipl. Forsting, E.T.H., Adjunkt des Oberforstamtes des Kantons Solothurn, wohnhaft gewesen in Solothurn, Pilot, einget. Fl.Kp.7, und

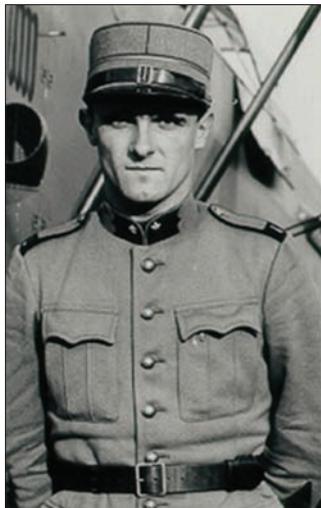
Oblt. Heiniger Robert, des Otto und der Helene geb. Allemann, ledig, geb. am 28.1.12 in Utzenstorf (BE), von Burgdorf, Pilot der „Swissair“, wohnhaft in Thun, Wartbodensstrasse 29, Pilot, Fl.Kp. 7, beehre ich mich, Ihnen unter gleichzeitiger Uebermittlung der Untersuchungsakten nachstehenden Bericht und Antrag zu unterbreiten.

I. Tatbestand.

1. Am 5.9.44 vormittags bombardierten amerikanische Luftstreitkräfte das südwestdeutsche Gebiet von Mannheim, Karlsruhe und Stuttgart. Nach dem Bombardement kam es zu den Fliegergrenzverletzungen und zum Angriff auf unsere Jagdflieger.

2. Die von U.S.A.-Pilot Oblt. Gallagher gesteuerte Boeing (B - 17 Nr. 337'866), an deren Bord Hptm. Jaspers als Kommandant ei-

ner Bombergruppe (commandpilot*) mitflog, erhielt über Stuttgart Flaktreffer. Die Folge war, dass zwei Motoren ausfielen, ein weite-



Oblt. Treu Paul aus Solothurn fand als Pilot der Fl.Kp.7, die erst seit 4.9.44 mit 8 Me-109 E in Dübendorf im Einsatz stand, den Tod, als 2 Mustangs seine Patrouille versehentlich unter Beschuss nahmen.

rer Motor Störungen zeigte und die Benzin- und Oeltanks beschädigt wurden. Hptm. Jaspers als Kdt. der Gruppe entschloss sich, in die Schweiz einzufliegen. Er verlangte Jagdschutz und erhielt denselben durch zwei Mustang-Langstrecken-Jagdflugzeuge. In deren Begleitung flog die B-17 um 1107 - zu welcher Zeit in der Ostschweiz schönes Wetter mit guter Sicht herrschte - in der Gegend von Stein a/Rh./Eschenz in den schweiz. Luftraum ein. 3. Als die Boeing sich über dem Weiler Hagenbuch südlich Frauenfeld befand, wurde sie vom Flab.Det. 95 mit 25 Schuss 7,5 cm - Granaten beschossen, ohne jedoch getroffen zu werden.

Die Geschosse kreppten nach der Wahrnehmung Hptm. Jaspers' ca. 150 m neben dem Bomber auf dessen Höhe. Zur Zeit des Beschusses war das Fahrgestell des Bombers nicht ausgefahren; auch war er noch nicht von schweiz. Jagdflz. begleitet; dagegen befanden sich die beiden Mustangs noch immer in dessen Nähe. Um dem Feuer der Flab. auszuweichen, nahm die B-17 Kurs nach Westen in Richtung Winterthur. ca. 1120 wurde über Embrach die untere Bordkanzel mit 2 Mg. und Mg.-Munition abgeworfen, nachdem schon vor dem Einflug in die Schweiz mit dem Abwurf verschiedenen Bordmaterials begonnen worden war, um das beschädigte Flugzeug zu erleichtern. Die über Embrach abgeworfene Kanzel durchschlag das Haus No. 126 an der Hauptstrasse; Personen kamen nicht zu Schaden.

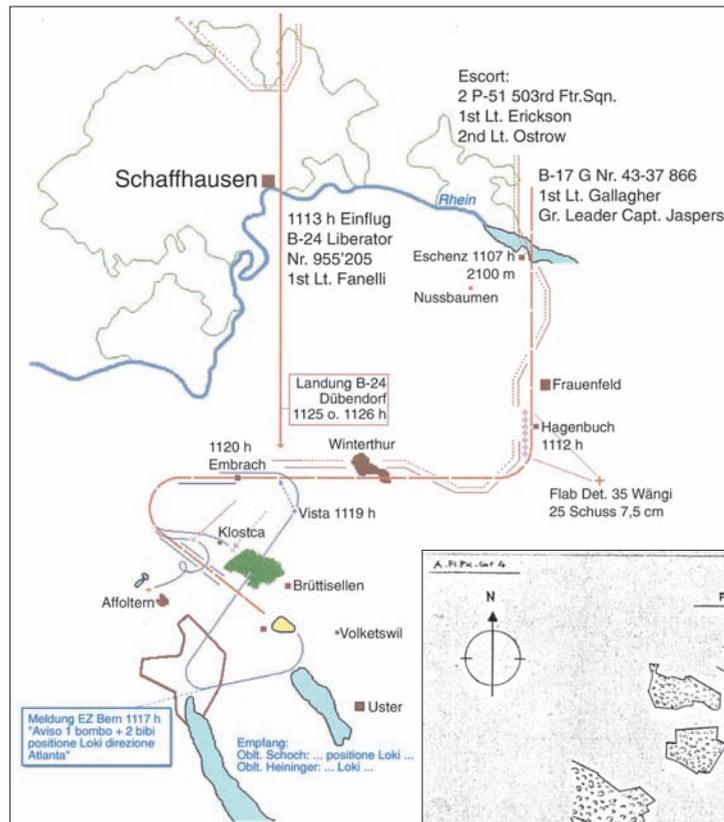
* Im Originalbericht immer klein geschrieben.



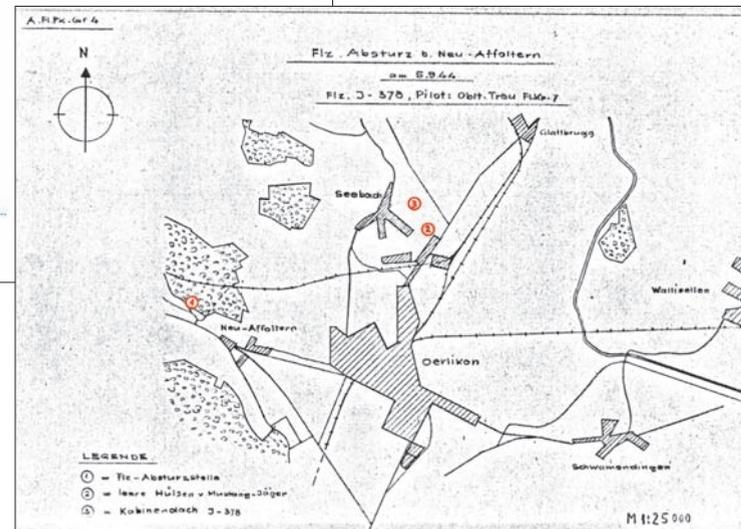
Absturzstelle von Oblt. Treu im Hürstwald bei Zürich-Affoltern.



Von der Me 109 J-378 sind nur noch Trümmer übrig.

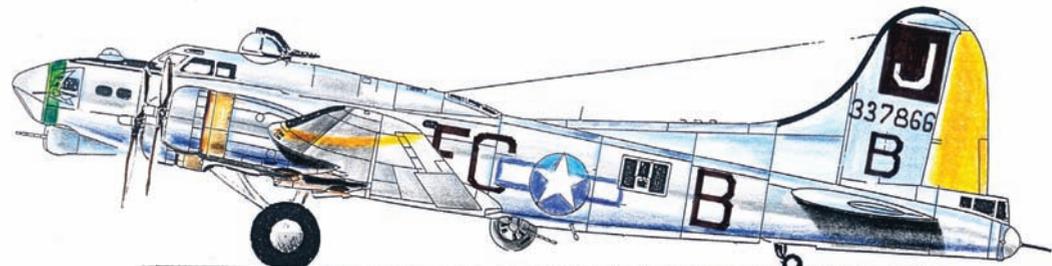


5 September 1944, DÜBENDORF/ZH
 B 17G - 70 - BO s/n 43 - 37866
BLUES IN THE NIGHT
 Einheit: 390 Bombardment Group
 Sqn: 571 BS FC / B
 Stationiert: FRAMLINGHAM
 Einsatzziel: Stuttgart
 Ereignis: Trat in den Schweizer Luftraum, Motor 1 und 4 in Segelstellung
 Pilot: Thomas E. GALLAGHER
 Kopilot: Alvin W. Jaspers
 Navigator: Daniel Foley
 Bombenschütze: Victor H. Estes
 Funker: Robert E. Miner
 Oberer Waffenturm: William H. Marra
 Kugelturm: James B. Eckman
 Heckgeschütz: Walter L. Underwood
 Rumpfschütze: Ernest M. Foibusch



Diese Karte stammt aus dem Bergungsbericht für die Me 109 E J-378, geflogen von Oblt. Paul Treu, verfaßt von Oberst Högger.

Legende:
 1 = Flz-Absturzstelle
 2 = leere Hülsen v. Mustang-Jäger
 3 = Kabinendach J-378



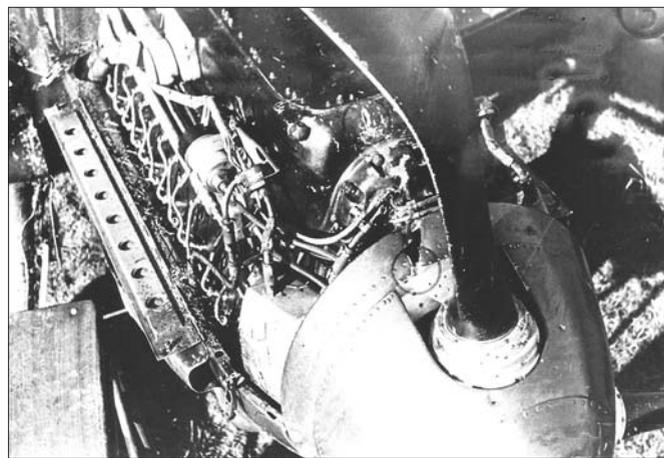
(Emil) auf Grund der ihr von der A.W.Z. 5 A übermittelten Meldung des Postens 601 des Fl.B.M.D. bei Stein a/Rh. über den um 1107 erfolgten Einflug eines viermotorigen Flz. unbekannter Nationalität in 2100 Meter Höhe und zweier einmotoriger Eindecker ebenfalls unbekannter Nationalität, um 1117 folgende Meldung an die Einsatzstaffel durch: „Aviso 1 bombo + 2 bibi positione Loki direzione

Die folgenden Bilder zeigen die Schäden an Oblt. Heinigers Me 109 J-324. Im Folgenden Originaltexte zu den Bildern.



1 Luftschraubenblatt durchschossen (siehe Foto Nr. 2)

Atlanta“. Von dieser durch Funk übermittelten Meldung fing Oblt. Schoch lediglich das Bruchstück „Positione Loki“ auf. Dies veranlasste ihn, nach vorn zum Schwarm-



1 Einschuss durch Luftschraubenhaube und Motoreinbau mit Verletzung der Ausgleichsleitung der Expansionsgefäße und der Temperaturbeileitung des Kühlfestes (siehe Foto Nrn. 3/4).

Zur Geschichte der Schweizer Flugwaffe/Luftwaffe

Die Anfänge der Schweizer Luftwaffe (bis 1995 Flugwaffe) sind abenteuerlich. 1910 verweigerte der Bundesrat eine Unterstützung - nicht nur aus politischen Gründen (der Nutzen war umstritten), sondern auch aus Geldmangel - und so rief 1912 die Schweiz. Offiziersgesellschaft zu einer privaten Nationalienspende auf, die durch Flugtage, Sonderverkäufe und Kollekten 1,7 Mio Fr. einbrachte. Das reichte, damit das damalige Militärdepartement 17 Flugzeuge und 14 Reservemotoren erwerben konnte. Diese nicht allzu robusten Flugzeuge taugten allerdings nur zu Erkundungsflügen bei gutem Wetter.

Der geplante Erwerb von sechs Doppeldeckern kam durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges nicht zustande. Daher verfügte die Schweiz am Tag der Mobilisation lediglich über neun Piloten mit acht Privatflugzeugen. Im Bereich der militärischen Abwehr operierten sie zunächst von Beundenfeld auf der Berner Allmend aus und ab 1914 von Dübendorf.

Hier intensivierte sich der Schulbetrieb und der Aufbau der Flugwaffe. Bei Kriegsende 1918 hatte die Luftwaffe 62 brevetierte Militärpiloten und 68 in der Schweiz gebauten Flugzeuge.

Nach dem 1. Weltkrieg wirken sich der Sparkurs für das Militär sowie Fehlschläge bei der Flugzeugentwicklung hinderlich auf den Ausbau der Luftwaffe aus. Es wurde in Rüstung und den Ausbau von Flugplätzen investiert (Thun (1920), Lausanne (1925) und Payerne (1935) und über das Land verteilte Fliegerstützpunkte).

1930 wurde ein Kredit in Höhe von 20 Mio. Fr. bewilligt, der es ermöglichte, den Bereich der Kampfflugzeuge auszubauen. In den Konstruktionswerkstätten in Thun und in den Flugzeugwerken Altenrhein konnten nun Jagdflugzeuge des Typs Dewoitine D-27 und Fernaufklärer Fokker CV-E produziert werden.



Diese B-17G-35-BO (QJ-D, s/n 232073), 339th Bombardment Squadron, 96th Bomb Group, am 13. April 1944 notgelandet, wurde mit Schweizer Hoheitszeichen versehen, damit sie nicht abgeschossen wurde. Im September 1945 wurde sie nach England zurückgeführt. Foto: USAAF

Die deutsche Aufrüstung veranlasste die Schweiz mitzuhalten. Es wurden Beobachter- und Kampfdoppeldecker C-35 eingeführt.

Von den Franzosen erwarb die Schweiz die Lizenz für das Jagdflugzeug Morane-Saulnier, die Morane D-3800 (ab 1941 die verbesserte Version D-3801), und die Deutschen liefern ihrem ersten und größten Exportskunden am 7. Mai 1939 die ersten Me 109 E-3 von insgesamt 80 Stück. Am 27. April 1940 erhält die Schweiz die letzten Exemplare dieses Standardjägers der deutschen Luftwaffe.

Der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst erfährt 1934 eine Neuorganisation und ist von nun an zentralisiert. 1936 erhält die Flugwaffe mit den ihr unterstellten Fliegerabwehrtruppen endlich den Status einer selbstständigen Waffengattung mit eigenem Waffenchef.

1939 bei Kriegsausbruch verfügte die Schweiz über wenig kriegstaugliche Flugzeuge - 40 Jagdeinsitzer (10 Me 109D; 28 Me 109E; 2 Morane) sowie 80 Mehrzweckzweisitzer C-35. Bestenfalls zum Erdeinsatz tauglich waren 40 Zweisitzer CV-E und 58 Jäger D-27. Fünf der 21 Fliegerkompanien konnten nicht mit Flugmaterial ausgerüstet werden und wurden infolge dessen wieder entlassen. Ebenso verhielt es sich mit den

2000 ausgebildeten Kanonieren, die über zu wenig Flakkanonen verfügten und erst ab Juli 1940 wurden 15 Kriegsflugplätze mit Hartbelagspisten, Splitterwehren und Betonunterständen gebaut.

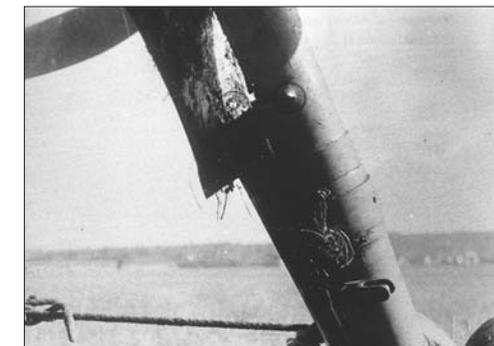
Der Auftrag der Luftwaffe (bis 1995 Flugwaffe) bestand und besteht in der Wahrung der schweizerischen Lufthoheit, d.h. im Krieg der Neutralitätswahrung.

Es kam immer wieder zu Grenzverletzungen - während des Frankreichfeldzuges im Mai 1940 waren es ca. 200. Fremde Flugzeuge riefen schweizerische Flieger und Flab in Aktion. Da es vor allem deutsche Flugzeuge waren, die auf den Abwehrwillen der ganzen Armee stießen, mußte General Guisan dem Druck der Deutschen am 20.6.1940 nachgeben und den Luftkampf über der Schweiz bis Anfang Nov. 1943 verbieten. Lediglich die Flab durfte zur Wahrung der schweizerischen Lufthoheit agieren, die aber gegen hoch fliegende deutsche, englische Flugzeuge und ab August 1943 auch amerikanische Bombenschwader nichts mit ihren 7,5-cm-Kanonen ausrichten konnten. Zwischen 1943 und 1945 gab es fast keinen Tag mehr ohne Fliegeralarm. Tag und Nacht kamen alliierte Fliegerverbände in den Schweizer Luftraum - versehentlich oder als letzte Rettung.

Der erste Bomberangriff der Amerikaner



Foto Nr 4
führer zu fliegen und in Richtung Winterthur abzdrehen, worauf der Schwarm diesen Kurs einschlug.



1 Einschuss in Fahrwerkstrebe, Radverschalung und Führungsstange (siehe Foto Nr. 5)
6. Nach Kursänderung bemerkten die Piloten in der Gegend von Winterthur - Klotten die B-17, die nach ihrer Wahrnehmung unbegleitet war, Richtung Westen fliegen. Der Schwarm 1 nahm den Bomber um 1120 ins Geleit, indem die I.Patr. (unter Führung von Oblt. Künzler) im Rücken des Bombers aus-

bei Tag erfolgte am 1. August 1943 über Rumänien gegen die Ölfelder von Ploesti. Am 13. August 1943 erging der Angriff gegen Ziele in Süddeutschland auch erstmals bei Tag. Ziele waren Regensburg und Wiener Neustadt, wo ein Teil der Messerschmitt-Flugzeugwerke mit der Produktion der Bf 109, Bf 110 und Me 262 betraut waren. Die 114 schweren US-Bomber starteten von Bengasi in Libyen aus und trafen die Deutschen völlig unerwartet, deren Jagdabwehr über Bayern nur schwach besetzt war, und traf sie an einem ihrer wundensten Punkte. Die Verluste von nur 2 B-24 waren daher sehr gering - einer davon machte eine Bauchlandung in Thurgau/Will SG. Die Besatzung steckte die Liberator D-75-CO der 93th Bomb Group mit Nickname „Death Dealer“ in Brand. Diese Liberator, die den Einsatz gegen Ploesti überstand, war die erste von 166 schweren US-Bombern, die sich zwischen 1943 und 1945 in die Schweiz retteten.

Ende August lagen die täglichen Verluste bei ca. 40 bis 60 Bombern. Als eine der Gegenmaßnahmen setzten die Amerikaner daraufhin täglich über 1000 Bomber ein (am 12.7.1944 sogar 1402), mit dem Ziel die deutsche Rüstungsproduktion möglichst rasch zu zerstören. Als weitere Gegenmaßnahme begleiteten P-51 Mustang die Bomberströme, die gegen sich gegen Angriffe deutscher Jäger als effektiv erwiesen.

Es kam immer wieder zu Irrtümern und Verwechslungen. So gab es die Bombardierung von Schaffhausen am 1. April 1944, an der ca. 30 B-24 der 392th und 44th US-Bombergruppe beteiligt waren. 40 Tote und 35 Mio Franken Sachschaden sind die Folge.

Es kommt immer wieder zu Verwechslungen Schweizer Ortschaften mit den Deutschen Zielen. So werden insgesamt 85 Städte (am 4. März 1945 Basel und Zürich) und Dörfer bombardiert und beschossen mit Bordwaffen. 1200 Bomben bringen 84 Menschen den Tod. Die Schäden belaufen sich auf beinahe 100 Mio Franken.

Der Bundesrat fordert Wiedergutmachung in Washington und London und Im November 1949 zahlen die USA 62 Mio Franken Schadenersatz.

Es gab auch immer wieder Verwechslun-

gen auf beiden Seiten. Amerikanische Piloten verwechselten Schweizer Markierungen mit deutschen oder englische und französische Spitfire mit deutschen Jägern. Es kam auch vor, daß Bomberbesatzungen Fw 190 von der eigenen P-47 Thunderbolt nicht unterscheiden konnten.

Zum einen ist es nicht einfach bei hoher Geschwindigkeit und manchmal Gegenlicht, Flugzeuge innerhalb Sekundenbruchteilen zweifelsfrei zu unterscheiden, auf Markierungen kann da nicht mehr geachtet werden, zum anderen muß man schnell handeln, will man nicht das Nachsehen haben. Nach dem Motto: „Wer schneller schießt, lebt länger“.

So verfehlte die auffällige Neutralitätsbemalung der Me 109 und Morane oft ihre Wirkung, obwohl der amerikanische Nachrichtendienst nachdrücklich darauf hinwies, daß die neutrale Schweiz die gleichen Flugzeugmuster in Gebrauch hatte wie der Feind.

Am 13. April 1944 flog die 8th Air Force mit 626 Bombern Einsätze gegen die Kugellagerwerke in Schweinfurt, die Dornier-Flugzeugwerke in Oberpfaffenhofen, Lechfeld und die Messerschmitt-Flugzeugwerke in Augsburg. Dabei verloren sie 38 viermotorige B-17, 13 davon retteten sich schwer beschädigt in die Schweiz.

Nur kurz darauf am 24. April 1944 flogen 754 Bomber der 8th Air Force aufgeteilt in drei Divisionen gegen Ziele in Süddeutschland bis Bayern. Beim Anflug der Ziele begegneten sie deutscher Flak und Jägern, die den Bombern zusetzten. Von den 40 verlorenen Bombern landeten

14 schwer beschädigt in Dübendorf, da eine Rückkehr nach England nicht mehr möglich war. In England starteten stets mehrere Hundert Bomber. Am 12. Juli 1944 waren es sogar 1402 (B-17 und B-24), von denen 24 verlorengingen und davon 10 in der Schweiz landeten.

Auf dem Militärflugplatz Dübendorf reichten sich Bomber an Bomber.

Am 25. April 1945 muß eine Me 262 wegen Treibstoffmangels in Dübendorf landen. Der erste im Krieg eingesetzte Düsenjäger ist die Sensation!

Von den über 1740 internierten Fliegern versuchten 947 zu entkommen. Eine Landung in der Schweiz wurde immer einer Landung in Deutschland und der gefürchteten Kriegsgefangenschaft vorgezogen - nicht ahnend, was ihnen bei einer Internierung alles blühen kann. (s.a. JET&PROP 2/16 S. 16ff)

Der versehentliche Abschub der Me 109 E von Paul Treu am 5.9.1944 war der tragische Höhepunkt dieser Entwicklung.

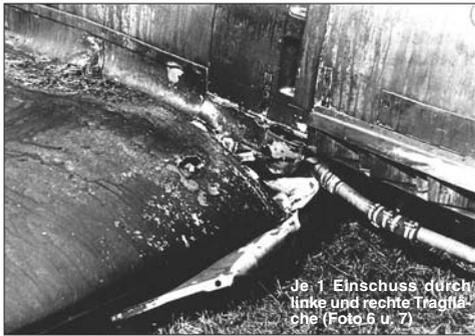
Die Flugwaffe wurde jedoch nur quantitativ verstärkt, aber nicht technisch aufgerüstet. So zählte die Flugwaffe Ende August 1945 530 Flugzeuge, darunter 328 Jagd- und 202 Mehrzweckzweisitzer, die alle - außer den dt. Messerschmitt - aus schweizerischer Produktion kamen.

Die Flab nannte 2000 Kanonen ihr eigen. Infanterie- und Festungskanonen wurden hier nicht eingerechnet. Die Flab war unterteilt in: 67 leichte und 43 schwere Batterien, 14 Scheinwerferkompanien, 12 leichte und 33 34-mm Batterien der sog. Ortsflab.



Messerschmitt Me-109 E-3 Emil, Flieger Flab Museum Dübendorf.

Foto: Hans Pfl.



Je 1 Einschuss durch linke und rechte Tragfläche (Foto 6 u. 7)



1 Einschuss durch Kühlstoffkühler und Landeklappé (Foto 7)

holend links und rechts auf dessen Höhe aufschloss, während die 2. Patr. (unter Führung von Oblt. Heiniger) etwa 500 m über und 500 bis 800 m hinter dem Bomber die Deckung übernahm. Oblt. Künzler flog, wie dies besprochen und befohlen worden war, dem Bomber in einer seitlichen Entfernung von 800 bis 1000 m etwas überhöht links vor, schoss eine grüne Signalrakete ab und beschrieb hierauf eine Linkskurve, um den Bomber in Richtung Flugplatz Dübendorf zu leiten. Die B-17 quitierte zwar die Rakete nicht, folgte aber trotzdem der Linksbewegung Oblt. Künzlers, worauf dieser gegen den Flugplatz abstach, um dem Bomber die Landrichtung anzuzeigen. An seinen Platz zurückgekehrt gab Oblt. Künzler hintereinander zwei weitere grüne Raketen ab, die wiederum nicht quitiert wurden. Ebensoviele fuhr der Bomber sein Fahrgestell aus. Erst nachdem Oblt. Schoch auf Befehl des Schwarmführers eine vierte Rakete abgefeuert hatte, reagierte die B-17 mit einer Doppelpsternrakete und setzte zur Landung an, die nach einigen Platzrunden ca. 1142 glatt vonstatten ging.

7. Nachdem Oblt. Künzler die erste Rakete abgeschossen und der Bomber mit der 1. Patr. in Richtung Dübendorf abgedreht hatte, betrachtete Oblt. Heiniger die Aufgabe der von ihm geführten 2. Patr., - nämlich die 1. Patr. zu decken - für erledigt. Er kurvte deshalb mit Oblt. Treu nach links weg, um dann wieder an seinen Platz zu gelangen. Er liess indessen den Bomber nicht aus den Augen und überwachte auch weiterhin den



1 Einschuss durch Höhenflosse rechts (Foto Nr. 8)



3 Geschosseinschläge durch Rumpf-Unterseite und Pilotenraum (Foto Nrn. 9 u. 10)

Luftraum. Als sich die 2. Patr. um ca. 45° von der Flugrichtung der B-17 entfernt hatte, stachen plötzlich aus grosser Höhe die beiden Mustangs, welche offenbar in der Nähe der B-17 geblieben waren und die Funkverbindung mit ihr aufrecht erhalten hatten, in einem Winkel von ca. 20 bis 30° von rechts hinten steil auf die zweite Patr. nieder.

Zunächst wurde das Flz. von Oblt. Treu beschossen; es stürzte sofort in einer vrillenähnlichen Spirale, eine Rauchfahne nachziehend, in den Hürstwald bei Zürich-Affoltern ab. Oblt. Treu fand dabei den Tod. Vermutlich war er schon in der Luft an einer Schlagader des Kopfes oder Halses getroffen worden. Sehr wahrscheinlich war er selbst nicht zum Schuss gekommen.

Sein Flugzeug ging vollständig in Trümmer.

8. Oblt. Heiniger sah das Flz. von Oblt. Treu in einer Entfernung von etwa 800 bis 1000 m aus einer Höhe von ca. 2000 m über Boden abstürzen. Unmittelbar darauf wurde er selbst beschossen, und zwar vermutlich von 2. Mustang, der dem ersten, welcher Oblt. Treu abgeschossen hatte, etwas überhöht ständig nachfolgte. Oblt. Heiniger verspürte unter sich verschiedene dumpfe Knalle. In der Kabine sprühte es von Funken, und es entwickelte sich Rauch. Nach Ueberwindung des ersten Schreckens kontrollierte Oblt. Heiniger die Instrumente und die Steuerung; das Flz. erwies sich als noch steuerfähig. Der Motor arbeitete noch stossweise.

Oblt. Heiniger sah dann den Angreifer von

rechts hinten in einem Winkel von 45° aus einer Entfernung von ca. 800 m gegen sich herunterstechen. Als der Mustang - ungefähr über Oerlikon - Kloten - näher herangekommen war, wich ihm Oblt. Heiniger geschickt durch Hochziehen aus. Der Mustang beschoss ihn erneut, ohne jedoch zu treffen. Oblt. Heiniger liess sich nun in einer Spirale bis in eine Höhe von etwa 300 m über Boden fallen und fing das Flz. auf. Er liess das Fahrgestell heraus und schickte sich zur Landung auf dem Flugplatz Dübendorf an. Der Verfolger, der sehr schnell wieder gestiegen war, setzte über dem Dietliker Wald erneut zu einem Angriff von hinten an, welchem sich Oblt. Heiniger ein zweites Mal durch Hochziehen entziehen konnte, was jedoch nur teilweise gelang, da er diesmal von der Salve des Mustang getroffen worden zu sein scheint; jedenfalls entwickelte sich in seiner Kabine weisser, beissender Rauch, der ihn zu betäuben begann. Seine letzte vernünftige Ueberlegung war, das Fahrwerk einzuziehen und eine Bauchlandung vorzunehmen. Er umkreiste den Flugplatz im Gleitflug und näherte sich, über die Montagehalle kommand, der Halle der Swissair. Da er die Landeklappen nicht ausgefahren hatte und infolgedessen seine Geschwindigkeit zu hoch war, drohte eine Kollision mit der Swissair-Halle. Er zog deshalb seine Maschine in einer Rechtskurve etwas hoch und landete, nach links absackend und am Boden schiefernd, um 12 in Richtung Bomberpark mit einer Bauchlandung. Das Flz. geriet in Brand. Durch die sofort herbeieilenden Bergungsmannschaften konnte der Pilot gebor-

den und das Feuer gelöscht werden. Oblt. Heiniger wurde mit einer Rissquetschwunde an der linken Stirnseite, einer Rippenquetschung rechts und Brandwunden am rechten Arm in das Kantonsspital Zürich eingeliefert, von wo er bereits am 8.8.44 zur Nachbehandlung nach Hause entlassen werden konnte. Bleibende Nachteile sind für ihn nach dem Bericht des Spitals nicht zu gewärtigen.

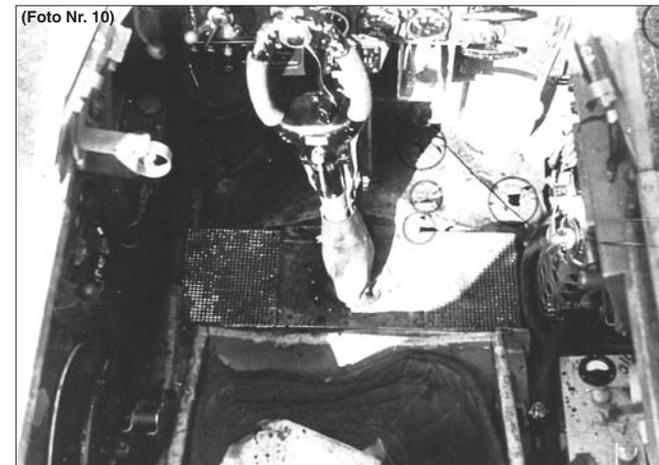
Im Vordergrund ist das Heck der B-17 G, Nr. 337866, der 571 Bomberstaffel, 390 Bomb Group 8. US Air Force „Blues In The Night“ zu sehen. Die B-17 flog Einsätze über Süddeutschland, als um 11.20 Uhr Motor 1 und 4 durch Flak in der Nähe von Stuttgart ausfielen. In der Formation wurde beobachtet, daß sie mit Luftschauben in Segelstellung, zwar noch unter Kontrolle war, aber an Höhe verlor und zuletzt westlich des Rheins (4621N, 0744O) in 14.000 Fuß Höhe um 11.54 Uhr in Begleitung von Jägern Kurs auf die Alpen nahm. Fallschirme wurden keine gesichtet. Sie wurde zunächst ordnungsgemäß innerhalb von 48 Stunden als vermißt gemeldet.

Im Bericht über die notgelandete B-17 wurde unter dem Punkt Kennzeichen vermerkt: Auf Seitenleitwerk: J 337866

Auf Rumpf: F C amerikan. Stern mit weissen Balken B Anstrich: Blank



(Foto Nr. 10)



gen und das Feuer gelöscht werden. Oblt. Heiniger wurde mit einer Rissquetschwunde an der linken Stirnseite, einer Rippenquetschung rechts und Brandwunden am rechten Arm in das Kantonsspital Zürich eingeliefert, von wo er bereits am 8.8.44 zur Nachbehandlung nach Hause entlassen werden konnte. Bleibende Nachteile sind für ihn nach dem Bericht des Spitals nicht zu gewärtigen.

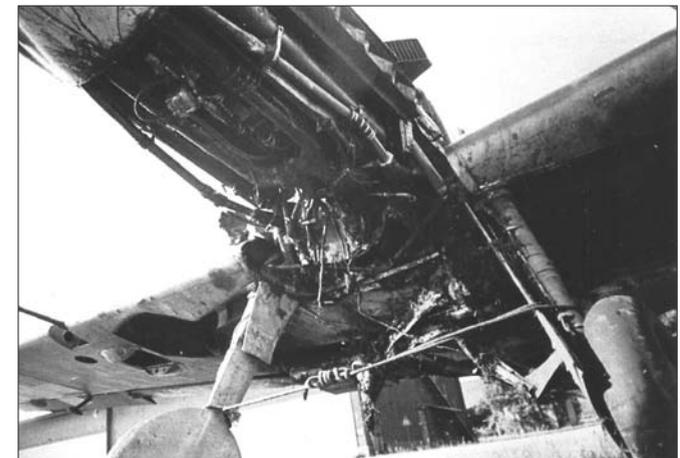
- Sein Flz. wurde infolge der Bauchlandung und des seitlichen Durchsackens erheblich beschädigt. Es wies ca. 10 Einschüsse von vom und teilweise von unten auf. Es konnte festgestellt werden, dass mit seinen Waffen nicht geschossen worden war. Nach dem letzten Angriff auf Oblt. Heiniger verschwand die beiden Mustang Richtung Kloten und verliessen die Schweiz um 1130 - 1133 in Richtung Turgi, Brugg und Frick.

9. 1125 oder 1126 landete auf dem Flugplatz Dübendorf ein von Oblt. Fanelli geführter Liberator-Bomber (B-24 Nr.955*205), der beim Angriff auf Karlsruhe Treffer erhalten hatte. Bis zur Grenze wurde er von zwei Mustangs begleitet. 1113 flog er bei Schaffhau-

Foto Nr. 11 im Bericht ohne Text

10. Von einem Luftkampf hatten Oblt. Künzler und Oblt. Schoch nichts wahrgenommen, da sie während dieser Zeit mit der B-17 Richtung Greifensee-Volketswil flogen. Oblt. Künzler sah lediglich, als er sich über dem Stiegenhof östlich des Flugplatzes befand, einen Mustang aus Richtung Zürich gegen den Flugplatz hinunterstechen. Er will aber geglaubt haben, Hptm. Laederach befinde sich noch immer mit dem in Dübendorf stationierten Mustang in der Luft. Ferner sah er ein Flz. rauchend vor der Swissair-Halle stehen. Oblt. Schoch hatte inzwischen die Meldung „Nördlich Winterthur“ aufgefangen, weshalb die erste Patr. Richtung Winterthur - Fraunsfeld flog. Da sie dort nichts Verdächtiges sah, kehrte sie zurück und landete um 1152.

1120 bzw. 1122 war der Schwarm 2 der Fl.Kp. 7 unter Hptm. Wiesendanger gestartet. Diese Piloten sahen auf ihrem Flugweg, der über Uster Richtung Weinfelden - Nussbaumer Seen - Otten und zurück über Dübendorf nochmals Richtung Frauenfeld führte, keine fremden Jäger und waren auch nicht Zeugen des Luftkampfes. Sie landeten um 1205 - 1209 in Dübendorf. Um 1200 war hier Endalarm gegeben worden.



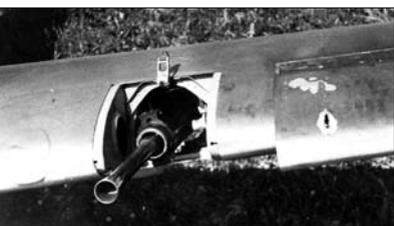
II. Ergebnisse der Untersuchung.

A. Verhalten der amerikanischen Besatzungen und deren Verantwortung.

Hptm. Jaspers als command pilot, der den Funk bediente, hätte die beiden ihn begleitenden Mustangs nach Ueberfliegen der Schweizergrenze zurückschicken sollen. Dass diese beiden Mustangs die Angreifer auf die Flz. der Fl.Kp. 7 waren, unterliegt nach den Akten, insbesondere nach den Wahrnehmungen verschiedener Erdbeobachter, keinem Zweifel. Die amerikanischen Jäger hatten die Aufgabe, die B-17 bis zur Schweizergrenze zu schützen, weshalb sie nach Erreichen der Rhein-Bodensee-Linie hätten umkehren sollen, wie dies die beiden andern Mustangs, welche die am gleichen Vormittag bei Schaffhausen einfliegende Liberator von Oblt. Fanelli begleiteten, getan haben, und zwar ohne dass ihnen ein spezieller Befehl übermittelt worden wäre. Es ist denkbar, dass die Mustang-Piloten, welche die B-17 begleiteten, nicht wussten, wie und wo die Schweizergrenze verläuft. Umsomehr aber hätten ihnen vom begleiteten Bomber aus entsprechende Befehle zugehen sollen. Dies wäre möglicherweise geschehen, wenn der Navigator der B-17 Schweizer Karten mitgeführt hätte, wie derjenige der B-24. Die Verantwortung dafür, dass dies nicht der Fall war, mag bei amerikanischen Kommandostellen liegen, welche den Navigatoren der eingesetzten Banber vorschreiben, welche Karten mitzunehmen sind.

Nach den Depositionen von Oblt. Fanelli wird nämlich dem Navigator die Mitnahme nur derjenigen Karten befohlen, die für den Zielanflug direkt notwendig sind. Es wird dabei dem Navigator überlassen, weitere Karten mitzuführen, falls er es für tunlich erachtet. Oblt. Fanelli selbst hält es für selbstverständlich, dass bei einem Flug nach süddeutschem Gebiet auch Schweizer Karten mitgenommen werden. Er konnte denn auch ohne weiteres direkten Kurs nach Dübendorf nehmen, ohne dass er von Schweizer Jägern dorthin geleitet werden musste.

Der Navigator der B - 17 hatte nach der Aussage von Oblt. Gallagher auch ohne Karte Kenntnis vom ungefähren Verlauf der Grenze, sodass er der übrigen Besatzung nach Ueberfliegen des Rheins mitteilen konnte, man habe vermutlich die Schweizergrenze



..... wurde festgestellt, dass die MG und FFK geladen waren. Der Sicherungshebel für den MG-Abzug war noch in Sicherungsstellung. Der Wählerschalter der FFK war in Nullstellung, der Schlüssel nicht eingeführt. Die Überprüfung der Läufe und Munitionsdotations ergab, dass mit den Waffen nicht geschossen worden war. Die Schusszähler der MG standen: Links bei 596, rechts bei 598..." Oberst Högger



„Durch die Bauchlandung und das seitliche Durchsacken wurde das Flz. stark beschädigt (siehe Foto-Nrn. 12 und 13). Der Rumpf muss abgeschrieben werden. Die Tragflächen und Motor können repariert werden... nach Hug überführt, wo es wieder instandgestellt wird.“ Oberst Högger

überquert. Der Pilot Oblt. Gallagher und die Besatzung wussten, dass sie sich über Schweiz. Hoheitsgebiet befanden.

Die Me - 109, die sie einige Minuten nach dem Ueberfliegen der Flab.-Stellungen im Thurgau sichteten, erkannten sie an den Hoheitsabzeichen ohne weiteres als Schweizer Jagdflugzeuge, die sie zu einem Schweizer Flugplatz führen wollten. Ein Begleitschutz durch die Mustang war nicht mehr notwendig, und Oblt. Gallagher will denn auch in diesem Zeitpunkt Hptm. Jaspers mitgeteilt haben, er solle die Mustang zurückschicken. Er habe darauf Hptm. Jaspers am Funkapparat sprechen sehen, und dieser habe ihm nachher bestätigt, einen solchen

Befehl durchgegeben zu haben. Hptm. Jaspers hat sich bis zur Landung in Dübendorf nervös und unsicher gezeigt; insbesondere sei er nie im klaren gewesen, ob sich sein Flugzeug über der Schweiz befindet. Oblt. Gallagher hat vor dem a.o.UR wesentlich bestimmter ausgesagt als Hptm. Jaspers. Dessen Darstellung ist mit Vorsicht aufzunehmen, vor allem, dass er nachdem er die Me bei ihrer Annäherung an die B-17 an ihren Hoheitsabzeichen als Schweizer Flugzeuge erkannt habe - dem Mustang, mit dem er bisher verkehrt hatte, mitgeteilt haben will: „Schweizerische Jäger als Begleitflugzeuge, nicht schiessen“, worauf der Mustang nicht mehr geantwortet habe. Der Funkverkehr zwischen der B-17 und dem Mustang war vorher nach der eigenen Darstellung Hptm. Jaspers' ohne Störung verlaufen. Mit dieser Tatsache stimmt die Vermutung Hptm. Jaspers', der Mustang habe die letzte Meldung nicht empfangen, da der Sender des Bombers auf der betref-



Insgesamt erhielt die Me 109 ca. 10 Treffer von vorn und unten. Dabei handelte es sich ausschließlich um Kal. 12,7 mm und um Stahlkernmunition.



In der Schweiz wurde die B-17 G, Nr. 337866 aufwendig instandgesetzt und am 12.9.1945 zurück nach England überführt, wo sie verschrottet wurde.

fenden Wellenlänge von Anfang des Fluges an nicht einwandfrei funktioniert habe, nicht recht überein. Zum mindesten wäre zu erwarten gewesen, dass Hptm. Jaspers versuchen würde, den Mustang wiederholt anzurufen, um sich zu vergewissern, dass er die letzte Meldung verstanden habe. Selbst dann hätte er dies tun sollen, wenn weder er, noch die übrige Besatzung des Bombers vom Luftkampf etwas bemerkt haben sollten, wie behauptet wird. Selbst wenn die Kompetenzen zwischen dem command pilot Hptm. Jaspers und dem Piloten Oblt. Gallagher nicht klar abgegrenzt sein mochten - wie behauptet wurde - so konnte der Erstgenannte doch die Führung des Flugzeuges den hierfür in erster Linie Verantwortlichen, Oblt. Gallagher, und dem Navigator überlassen und sich auf die Funkverbindung mit dem Mustang konzentrieren.

Die genaue Abklärung der Verantwortlichkeit auf Seiten der amerikanischen Piloten liesse sich nur durch Einvernahme der Mustang-Piloten feststellen. Auf Grund der vorliegenden Aussagen und Feststellungen ist schwer zu begreifen, weshalb die Mustang-Piloten die Me - 109 angriffen, selbst wenn die von Hptm. Jaspers behauptete letzte Meldung nicht an sie abging oder von den Mustang-Piloten wegen Uebermittlungsstörungen nicht empfangen wurde; denn nachdem sie bei Entdeckung der auftauchenden Me - 109 dem B-17 zugefunkelt hatten: „Nicht genau identifizierte Jagdflugzeuge sind in der Luft“, will Hptm. Jaspers geantwortet haben: „Es sind Me-109, vielleicht sind es schweizerische; nicht angreifen, wenn sie uns nicht angreifen“ - welche Meldung sie mit „O.K.“ quittiert haben sollen. Wenn diese Aussagen richtig sind, so mussten die Mustang-Piloten annehmen, dass sie sich eventuell auf Schweizergebiet befinden könnten. - Indessen ist nicht absolut ausgeschlossen, dass sie die Schweizer Hoheitsabzeichen an den Me entweder gar nicht kannten oder dann nicht erkennen konnten und deshalb den Verdacht hegten, es könnte sich um deutsche, aus Deutschland in Verfolgung des

Bombers in die Schweiz eingeflogene Me-109 handeln. Nur so wäre die Vermutung Oblt. Gallaghers, das Abdrehen der hintern Me - Patr. nach links müsse von den Mustangs irrtümlicherweise als Angriff auf die B-17 aufgefasst worden sein, einigermaßen verständlich. Diese Vermutung Oblt. Gallaghers findet übrigens eine Stütze in der Beobachtung Hptm. Laederachs, dass die Mustang in dem Moment zum ersten Male auf Oblt. Heiniger und Oblt. Treu niederstachen, als diese vom Bomber nach links wegbekurven. Dass die Mustangs die beiden Me auch dann angegriffen haben würden, wenn sie sie mit Sicherheit als schweizerische erkannt hätten, ist nicht anzunehmen, geschweige denn zu beweisen.

Das Verhalten vom Hptm. Jaspers wird in keiner Weise gerechtfertigt, dass die B-17 durch das Flab.Det. 95 (vgl. Ziff. 2 hiernach) beschossen wurde. Zwar mag zutreffen, dass er nicht sicher war, ob die Deutsche oder die Schweizer Flab. sein Flugzeug beschossen hat. Auch im zweiten Falle konnte er sich indessen den Beschuss sehr wohl erklären, da er ja damals von amerikanischen und nicht auch von Schweizer Jägern begleitet war und überdies trotz der Warnungssalve der Flab. das Fahrgestell nicht herausgelassen hatte, weil er sonst zu stark an Höhe verloren hätte. Der Beschuss durch die Flab. hinderte ihn denn auch nicht daran, - als die Me-109 erschienen - die Möglichkeit ins Auge zu fassen, dass es sich um schweizerische Flugzeuge handle.

Eine militärgerichtliche Untersuchung gegen Hptm. Jaspers wegen der Angriffe der Mustangs würde indessen zu keinen greifbaren Ergebnissen führen; da die von ihm behauptete Tatsache, sein Sender habe nicht einwandfrei funktioniert, immerhin möglich, wenn auch nicht sehr wahrscheinlich ist, und das Gegenteil wohl nur durch Einvernahme der Mustang-Piloten nachgewiesen werden könnte. Dass er sich bei der Annahme beruhigte, die Mustangs hätten sich entfernt, ist allerdings unverständlich, reicht aber zu ei-

ner Bestrafung, z.B. wegen fahrlässiger Tötung und Körperverletzung i.S. von Art.120 und 124 MSTG schwerlich aus.

Es liesse sich kaum strikte nachweisen, dass er den Angriff der Mustangs voraussehen konnte oder musste. Wegen Sachbeschädigung (vgl. die Zusammenstellung der Sachschäden unter Ziff. 5 am Ende) kann Hptm. Jaspers schon deshalb nicht zur Verantwortung gezogen werden, weil gemäss Art. 15 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 135 MSTG nur die vorsätzliche Begehung dieses Delikts strafbar ist, welche im vorliegenden Falle nicht in Frage kommt.

Dasselbe gilt auch für die übrigen Besatzungsmitglieder bezüglich der infolge Abwurfs der Bordkanzel über Embrach entstandenen Schäden, sowie des weiteren, zufolge Beschuss unserer Flz. an Gebäulichkeiten entstandenen Schadens.

B. Verhalten der Flab.

1. Mit Befehl vom 16.9.44 hat das Kdo. Fl. & Flab.Trp. im Einvernehmen mit dem Herrn Oberbefehlshaber der Armee eine zusätzliche Kennzeichnung der schweizerischen Kriegsflugzeuge durch rot-weiße Streifen angeordnet und damit der Möglichkeit Rechnung getragen, dass die vorher angebrachten blossen Hoheitsabzeichen unter Umständen eine Verwechslung nicht ausschlossen, oder bei dem schnellen Tempo zu spät erkannt wurden.

2. Es ist als bewiesen anzunehmen, dass die B-17, die von Oblt. Gallagher gesteuert wurde, vom Flab.Det. 95 von der Stellung bei Wängi TG beschossen wurde. Zwar befand sich dieser Bomber nicht zu der vom Schiessoffizier des Det. angegebenen Zeit des Beschusses (1125 - 1127), sondern wesentlich früher in der Gegend südlich Frauenfeld; denn bereits um 1120 wurde er bei Winterthur vom Schwarm 1 der F1.Kp. 7 ins Geleit genommen. Auch nach den Plänen des Fl.B.M.D. befand sich um 1125-1127 kein fremder Bomber in der Reichweite des

Flab.Det. 95. Ebensovienig dürfte die vom Schiessoffizier genannte mittlere Flughöhe des beschossenen Bombers von 7000 m, sofern darunter nicht etwa die Schrägdistanz zu verstehen ist, richtig sein, da diese Angabe allen übrigen Darstellungen widerspricht (Fl.B.M.D.: 2100 m beim Einflug; Hptm. Jaspers und Oblt. Gallagher: ca.3000 m beim Beschuss).

Allein nach den „Aussagen der Letztgenannten kann kein Zweifel obwalten, dass gerade ihr Bomber beschossen wurde.

3. Wegen des Beschusses durch die Flab. kann den verantwortlichen Offizieren kein Vorwurf gemacht werden. Der Bomber war im Zeitpunkt des Beschusses nicht von schweizerischen Jagdflugzeugen begleitet, wie nun auch Hptm. Jaspers zugibt. Dar Schwarm 1 der Fl.Kp. 7 nahm die B-17, wie erwähnt, erst bei Winterthur ins Geleit, und der Schwarm 2 hatte zur Zeit des Beschusses noch keinen Startbefehl erhalten. Auf eine Landeabsicht des Bombers konnte auch nicht aus Anzeichen geschlossen werden. Insbesondere liess er auf das Warnungsfeuer des Flab.Det. 95 hin weder das Fahrgestell heraus, noch feuerte er eine Rakete ab.

Das gleichzeitige Erscheinen von Jagdflugzeugen, die von den Telemeterleuten des Det. einwandfrei als fremde erkannt wurden, liess eher darauf schliessen, dass der Bomber die Schweiz wieder verlassen wolle.

Eine Widerhandlung gegen die Geheimbefehle des Kdo. Fl. & Flab. Trp. vom 6.11.43, 13.4.44 und 12.5.44 betr. die Feuereröffnung der im Neutralitätsschutz eingesetzten Flab.Trp. liegt somit seitens der Offiziere der Flab.Gr. 1 und des Flab.Det. 95 nicht vor.

C: Fl.B.M.D. und Funkverkehr.

1. Durch die Meldungen des Fl.B.M.D. ist festgestellt worden, dass von den insgesamt

Die B-17 G, Nr. 337866, warf aus grosser Höhe beim Landeanflug über der Schweiz das MG aus dem Funkraum und ihre Kugel-/Bordkanzel ab, da sie mit den verbliebenen zwei Motoren nur schwer auf Höhe zu halten war. Darin befanden sich zwei MG mit MG-Munition, 1 Kiste Munition und weiteres Inventar. Die Kugelkanzel traf eine in der Hauptstrasse gelegene Villa in Embrach/Zch, durchschlug das Dach und zwei Etagen, blieb dann völlig zerstört im Eßzimmer im Erdgeschoß liegen. Die Bewohner der Villa, das Ehepaar Ganz-Bodmer mit drei Töchtern, der Mutter der Ehefrau und einer Tante, hatten Glück im Unglück. Nur die beiden älteren Damen und zwei Töchter hielten sich zur Zeit des Einschlags im Haus auf. Eines der Mädchen hatte eben noch im Eßzimmer den Tisch gedeckt und war gerade wieder in der Küche, als es einen lauten Knall gab. Dann war das Haus so voll Staub, daß man nichts sehen konnte. Zunächst glaubten alle an eine Bombe und die Polizei des Kantons Zürich eilte sofort zum Unglücksort. Es entstand lediglich ein hoher Sachschaden, Personen wurden nicht verletzt. Im Polizeibericht wird sogar davon ausgegangen, daß ein Großteil der Möbel lediglich einer „Aufrischung bedarf“.



6 bei der AWZ 5A eingegangenen Meldungen über Feststellungen eines fremden Bombers mit Begleitflugzeugen unbekannter Nationalität nur 2 Meldungen vollständig an die AWZ Kdo. Fl.B.M.D. weitergeleitet wurden, nämlich diejenigen von 1107 für Stein a/R. und 1110 südlich davon. Dagegen wurden die weitem Meldungen von 1120, 1122, 1131 und 1137 nur teilweise weitergegeben, indem nur die Beobachtung eines Bombers an die E.Z. gemeldet wurde, nicht aber die Begleitung durch Jäger unbekannter Nationalität (Lt.Pfister). Nicht korrekt war, dass die zweite Meldung von 1110 auf der Auswertepause nur unvollständig eingetragen wurde, indem zwar das Bombenflugzeug, nicht aber das begleitende Jagdflugzeug eingezeichnet wurde. In diesem Sinne ist die Aussage von Oblt. Weber, des damaligen Einsatzchefs, zu berichtigen, wonach weitere Meldungen über Jägerbegleitung als diejenige von 1107 von der AWZ 5A nicht eingegangen seien, weshalb er auch keine weitem derartigen Meldungen an die Einsatzstaffel habe durchgeben können.

Das Sieben derartiger Meldungen sollte nach Ansicht des als Sachverständigen einvernommenen Oberst Glauser unterbleiben. Denn es wäre sowohl für den Einsatz, als auch für die Sicherheit der eingesetzten Piloten von Vorteil, wenn alle Meldungen, aus denen nicht hervorgeht, ob die fremden Bomber von ebenfalls fremden oder eigenen Jägern begleitet sind, an die E.Z. in Bern durchgegeben würden (Oberst Glauser).

In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass eine Rekonstruktion des Flugweges der gemeldeten fremden Flugzeuge auf Grund der Sichtmeldungen sorgfältiger vorgenommen werden sollte. So wäre nach der Pause 1 der AWZ 5A der um 1107 eingeflogene Bomber um 1125 und der

um 1113 eingeflogene um 1143 in Dübendorf gelandet, während es sich in Wirklichkeit umgekehrt verhalten hat.

2. Ein Fehler beim Funkverkehr vom 5.9.44 war, dass trotz der bekannten Mängel der Funkgeräte der Me - 109 E und dem schlechten Ergebnis der von der Fl.Kp. 7 unmittelbar vor dem fraglichen Einsatz durchgeführten Funkprobe flüge die AWS Dübendorf im Einvernehmen mit der E.Z. in Bern nicht den in Dübendorf in Reserve stehenden Sender in Betrieb genommen hat. Dann wäre sehr wahrscheinlich der Funkverkehr mit den Flugzeugen auf Grund der bis anhin mit dem Reservesender gemachten Erfahrungen gelungen.

Zum mindesten aber hätte die wichtige Meldung von 1107, die - erstaunlicherweise - von der A.W.S. Dübendorf nicht abgehört werden konnte, von der E.Z. in Bern mehrmals durchgegeben werden sollen. (Sachverständiger Oberst Wuhmann).

Bei all diesen Mängeln kann aber m.E. nicht von strafbaren Handlungen, oder auch nur von Disziplinarfehlern seitens des einen oder andern Verantwortlichen gesprochen werden. Es handelt sich um Versehen, die angesichts der Vielzahl und Raschheit der sich folgenden Meldungen menschlich begreiflich sind.

Aus dem Vorfall vom 5.9.44 kann jedoch eine Lehre gezogen werden.

D. Das Verhalten der Fl.Kp. 7.

Ueber das Verhalten der am 5.9.44 eingesetzten Piloten der Fl. Kp. 7 ist folgendes auszuführen:

1. Für die Schiessbereitschaft der Fl.Kp. 7, der damals Me - 109 E zur Verfügung standen, war nach dem Bericht des Kdt. Fl.Rgt. 2 der Befehl des Kdo. Fl. & Flab.Trp. vom 21.9.43 massgebend. Danach sind die Munitionsgurten der fest eingebauten Mg. und Kanonen in die Zuführungen der Waffen einzuführen. Dadurch kann die Feuerbereitschaft im Fluge durch den Piloten durch Vornahme der notwendigen Lade- und Entschärfbewegungen jederzeit erstellt werden. Ferner sind die Munitionstrommeln und die Munition der FFK Oe. bei den Standorten der Flug-



zeuge derart zu deponieren, dass die Möglichkeit der Erstellung der Schiessbereitschaft dieser Waffen innert kürzester Frist ebenfalls gewährleistet ist. Im einzelnen gilt für die Kriegs-Flz. im Einsatz: Die Munitionsgurten der Mg. sind zugeführt. Bei der FFK Oe. der Me-109 werden die Munitionstrommeln, ausgenommen bei Flugzeugverschiebungen, nur auf besonderen Befehl des verantwortlichen Kdt. in die Waffen eingesetzt. Letztere selbst sind bis auf weiteres ebenfalls nur auf entsprechenden Befehl des verantwortlichen Kdt. zu laden.

2. Vor dem Einsatz vom 5.9.44 hatte der verantwortliche Kdt. der Fl.Kp. 7, Hptm. Laederach, befohlen: „Bei Sichtung eines eingeflogenen Flugzeuges Laden sämtlicher Waffen, jedoch noch gesichert“.

Doch sagen Oblt. Künzler, Oblt. Schoch (Schwarm 1), sowie Hptm. Wiesendanger, Oblt. Hofer und Oblt. Zweijacker (Schwarm 2) aus, es habe vor dem Vorfall vom 5.9.44 kein näherer Befehl existiert. Allerdings erklärt Oblt. Feldmann, der am 5.9.44 in Reserve war, in Uebereinstimmung mit Hptm. Laederach, der Befehl habe an diesem Tage gelaute: „Laden der Mg. bei Sichtung fremder Flugzeuge und Einführen des Kanonenschlüssels“.

Es scheint, dass der Befehl Hptm. Laederachs vor dem Einsatz vom 5.9.44 nicht, oder nur teilweise durchgegangen, oder aber erst nachher erteilt worden ist.

Beim Start entsprach indessen die Schiessbereitschaft aller eingesetzten Flugzeuge dem allgemeinen Befehl des Kdo. Fl. & Flab.Trp. und dem speziellen Befehl des Kp.Kdt.1: Die Munitionsgurten der Mg. waren überall zugeführt, sodass sofort geladen und entschärft werden konnte; zur Erstellung der Feuerbereitschaft der FFK brauchten die Piloten nur noch den Schlüssel einzustecken, soweit dies nicht schon beim Start geschehen war, und zu wählen.

Weil aber der erwähnte Befehl des Staffel-Kdt. vor dem Einsatz entweder noch nicht erteilt, oder nicht durchgegangen war, lud Oblt. Heiniger die Mg. erst, als er Oblt. Treu abstürzen sah, obwohl er dies nach dem Befehl schon bei Sicht der B-17 Oblt. Gallaghers hätte tun müssen. So kam es, dass er offenbar nicht mehr Zeit fand, die Mg. zu entschärfen (sie wurden nachher am Boden gesichert vorgefunden), und vielleicht auch den Kanonenschlüssel nicht einführen konnte, weil er ja plötzlich beschossen wurde.

Er kann nämlich nicht mit Sicherheit an-

geben, ob er den Schlüssel eventuell ganz automatisch selbst einführte, oder ob es nachher die Bodenmannschaft tat. Jedenfalls wurde der Schlüssel nach der Notlandung Oblt. Heinigers von Hptm. Laederach und Oblt. Feldmann im Flugzeug eingeführt vorgefunden. Ebensovienig hatte Oblt. Treu die Mg. bei Sicht des Bombers geladen, wie aus dem Bergungsbericht des A.Fi.Pk. erhellt.

Offenbar haben auch die andern eingesetzten Piloten die Waffen nicht geladen, als sie den Bomber sichteten. Diese Unterlassung kann aber keinem der Piloten als vorsätzlicher Ungehorsam oder als vorsätzliche Nichtbefolgung von Dienstvorschriften zur Last gelegt werden, da eben der genannte Befehl des Staffel-Kdt. entweder erst nach dem Einsatz erteilt oder vorher nicht durchgegangen war. Eine fahrlässige Begehung dieser Delikte ist nach Art. 15, 61, 72 MSTGB nicht strafbar.

3. Den Erfahrungen vom 5.9.44 hat der Kdt. Fl.Rgt.2 durch einen seither, am 10.9.44 erlassenen und vom Kdo. Fl. & Flab. Trp. am 12.9.44 genehmigten Befehl, insoweit Rechnung getragen, als nun schon am Boden die Mg. geladen werden müssen und der Kanonenschlüssel einzuführen ist.

4. Der Luftangriff durch die amerikanischen Langstreckenjäger wäre wohl nicht einseitig verlaufen, wenn die Piloten des Schwarms 1 oder wenigstens einer derselben die Meldung der EZ in Bern von 1117 „Aviso 1 bombo + 2 bibi posizione Loki direzione Atlanta“ vollständig aufgefangen hätten. Lediglich Oblt. Schoch verstand „posizione Loki“, Oblt. Heiniger ganz schwach „Loki“, während die übrigen überhaupt nichts hörten.

Dieses Versagen der Funkverbindung kann den Piloten des Schwarms No. 1 nicht zur Last gelegt werden. Es ist zur Hauptsache auf die technischen Mängel der Funkgeräte FGIX zurückzuführen, mit denen die von der Fl.Kp.7 am 5.9.44 geflogenen Me-109 E ausgerüstet sind. Diese Geräte waren allerdings seit der Ablieferung an die Truppe verbessert worden. Allein auch die verbesserten Geräte können nach Ansicht des Sachverständigen nicht als gut, sondern nur als brauchbar bezeichnet werden. Dazu kommt noch, dass die Fl.Kp. 7 am 5.9.44 trotz der Funkprüfflüge unmittelbar vor dem Einsatz noch nicht genügend auf die Geräte FG IX eingeübt war, da sie seit einiger Zeit über

Oberstdivisionär Rihner antwortete auf Oberst Koschels Bericht am 15. September 1944: „..... Die Distanz von der Grenze nach Brüttsellen ist nach amerikanischen Begriffen eben kurz. Die Abschätzung von „kurzen“ oder „grossen“ Distanzen ist eine ganz relative Angelegenheit. Es ist verständlich, dass amerikanische Besatzungen, welche Flugdistanzen von einigen tausend Km. zurücklegen, eine Strecke von ca. 30km als kurz bezeichnen....

... In Bezug auf das Herauslassen des Fahrwerks zitiere ich den Bericht des Einvernahme-Offiziers: 'Cap. Jaspers machte den Versuch das Fahrgestell herauszulassen, sah sich aber gezwungen es sofort wieder herein zu nehmen, da er sonst infolge der Tatsache, dass er nur noch mit 1 1/2 Motoren flog, zu stark an Höhe verloren hätte.'

In Bezug auf das Öffnen des Bombenschachtes verweise ich auf die Orientierung der Militär-Attachés, wonach ein Flugzeug mit offenem Bombenschacht von unserer Flab beschossen wird. Das Handeln der amerikanischen Flieger war also absolut korrekt in Bezug auf das Nichtöffnen des Bombenschachtes.

Zudem möchte ich bemerken, dass es ohne weiteres möglich ist, dass ein alliiertes Bombardierungs-Flugzeug, welches in der Schweiz notlanden möchte, weder das Fahrgestell herauslassen noch Raketen schiessen kann, weil oft beides aus technischen Gründen unmöglich ist....

Me - 109 G verfügt hatte, welche mit den einwandfrei funktionierenden deutschen UKW-Bordgeräten Fu.G. 16 ausgerüstet sind, und erst kurz vor dem 5.9.44 die Me - 109 E gefasst hatte. Dass die Piloten demzufolge zu wenig mit den FG IX-Geräten vertraut waren, kann ihnen nicht zum Verschulden gereichen.

5. Während des Einsatzes verhielten sich die Piloten der Fl.Kp. 7 in fliegeraktischer Hinsicht richtig. So gab insbesondere Oblt. Heiniger, der den zuerst eingesetzten Schwarm 1 an Stelle des infolge Versuchsflugs mit dem internierten Mustang verhierten Staffel-Kdt. führen sollte, mit Recht die Führung an Oblt. Künzler ab, da sein (Oblt. Heinigers) Funk beim Probeflug nicht richtig gearbeitet hatte. Als dann über Zürich nur Oblt. Schoch die Worte „posizione Loki.“ aufging, flog dieser richtigerweise sofort nach vorn vor den Schwarmführer und drehte in Richtung Winterthur ab, welche Kursänderung der ganze Schwarm unverzüglich mitmachte. Die in der Gegend von Winterthur gesichtete B-17 wurde dann vorschriftsgemäss ins Geleit genommen, durch Rake-



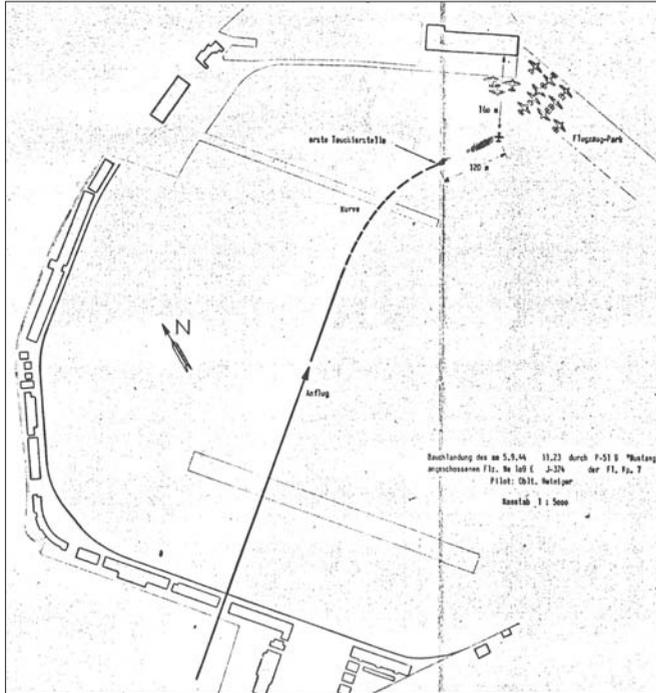
Capt. Nathan NMI Ostrow, Minneapolis MN, 503rd Fighter Squadron.
Foto: USAAF

ten zur Landung aufgefordert und nach Übendorf geführt.

6. Vom Angriff der beiden Mustangs wurden Oblt. Treu und Oblt. Heiniger völlig überrascht. Oblt. Treu fiel gleich beim ersten Angriff und Beschuss durch die Amerikaner aus und kam deshalb überhaupt nicht zum Schiessen. Oblt. Heiniger scheint ebenfalls gleich beim ersten Angriff getroffen worden zu sein, und zwar von vorne, da er in der Folge ausschliesslich von hinten angegriffen wurde und die am gelandeten Flugzeug festgestellten Einschüsse alle von vorne aufgetroffen sein müssen. Infolge des ersten Angriffs sah sich Oblt. Heiniger von Anfang an in die Verteidigung gedrängt. Sein Motor arbeitete nicht mehr richtig, in der Kabine entwickelte sich Rauch. Mit Recht suchte er in dieser benachteiligten Situation sofort zu landen. Den weiteren Angriffen des Mustang begegnete er in seiner Lage richtigerweise durch Ausweichmanöver. Dass er nicht zum Schuss kam, kann ihm unter diesen Umständen nicht zum Vorwurf gemacht werden.

Da die Mustangs für ihn völlig unerwartet auftauchten, wäre er auch dann nicht zum Schiessen gekommen, wenn er bereits bei Sicht des fremden Bombers die Mg. geladen und den Kanonenschlüssel eingesteckt hätte. (Wegen der Bauchlandung ist Oblt. Heiniger nicht zur Rechenschaft zu ziehen).

Oblt. Künzler und Oblt. Schoch waren nicht in der Lage, in den Luftkampf einzugreifen; einmal sah und hörte Oblt. Schoch überhaupt nichts von einem Luftgefecht, und sodann beobachtete Oblt. Künzler, als er sich in Begleitung der B-17 über dem Stiegenhof befand, ein Jagdflugzeug, das er dann als Mustang erkannte, in steilem Stechflug aus Richtung Zürich gegen den Flugplatz fliegen, doch glaubte er, Hptm. Laederach auf seinem Versuchsflug vor sich zu haben. Er konnte nicht wissen, dass Hptm. Laederach zur Zeit des Alarmstarts schon gelandet war. Auch der Umstand, dass er ein rauchendes Flugzeug auf dem Boden vor der Swissair-



„Laut Zeugenaussage setzte der Pilot zur Landung an, verfolgt durch ein amerikanisches Flugzeug „Mustang“. Dieses Landemanöver erfolgte mit eingezogenen Landeklappen und fahrtek mit Rückenwind von Westen nach Osten, (siehe Skizze). Der Anflug erfolgte mit zu grosser Geschwindigkeit. Das Flz. touchierte den Boden nach der Hartbelagspiste vor der Kant. Flugzeughalle. Kurz vor dem Aufsetzen drehte der Pilot das Flz. nach Süden ab um nicht in die Gebäulichkeiten zu geraten wobei er durchsackte und ca. 120 m auf dem Rumpf gleitete. Mit dem touchieren des Bodens wurde am Flz. Feuer festgestellt. Durch die herbeileidenden Bergungsmannschaften der Swissair und das A.Fi.Pk. konnte der Pilot geborgen und das Feuer gelöscht werden. Der Pilot selbst machte keine Anstalten mehr das brennende Flz. zu verlassen. Die nähere Ursache, warum der Pilot sich zur Landung entschloss und mit eingezogenem Fahrwerk und Landeklappen quer zum Platz landete ist noch abzuklären...“ aus dem Bericht von Oberst Högger.

339th Fighter Group

Die 339th FG bestand aus:
503th Fighter Squadron
504th Fighter Squadron
505th Fighter Squadron
Der 8th AAF am 4. April 1944 unterstellt.
Flugzeugtypen im Einsatz:
P-51 B; P-51 C; P-51 D; P-51 K
Stationiert in Fowlmere, Cambridgeshire, England, vom 5. April 1944 bis 10. Oktober 1945.

Kommandeure:
2d Lt Harold Garret, c. 18.8.1942-?
Lt Col Marvin S Zipp, Feb. 1943
Maj Harry L Galusha, 19.2.1943
Col John B Henry Jr, August 1943
Lt Col Harold W Scruggs, c. 1.10.1944
Lt Col Carl T Goldenberg, 24.12.1944
Col John B Henry Jr, 29.12.1944
Lt Col William C Clark, 14.4.1945-?

Erster Einsatz: 30. April 1944
Letzter Einsatz: 21. April 1945.
Feindflüge insgesamt: 264
Verluste: 239 in der Luft; 440 am Boden.
Vermisst: 97

Auszeichnung: Distinguished Unit Citation: 10.-11. Sep. 1944, Deutschland, für die Vernichtung von 58 Feindflugzeugen während des Begleitschutzes.

Die Einheit erzielte die höchste Abschussrate (in der Luft und am Boden) innerhalb eines Jahres. Nahm an Tests des Berger G-Suit für die 8AF teil. An zwei Tagen flogen sie über 100 Tieffliegerangriffe: 105 am 4. April 1945 und 118 am 16. April 1945.

Die Einheit wurde am 10.8.1942 als 339 BG in Hunter Field, Georgia, aufgestellt und zunächst als Sturzkampfbombereinheit trainiert. Nach Walterboro AAFfield, South Carolina, verlegt am 4. Juli 1943, wurde sie als Fighter Bomber Group am 15. August 1943 neu aufgestellt. Nach einer weiteren Verlegung und Trainingseinheiten ging es von Camp Shanks, NY, am 9. März 1944 nach Übersee mit der Stirling Castle, am 22. März 1944. Ankunft in Liverpool am 4. April 1944. Am 12. 4. 1944 wurden sie mit P-51 ausgerüstet. Am 18. Oktober 1945 aufgelöst, kamen sie mit der Queen Mary zurück nach New York. Später wieder aufgestellt als 107th Fighter Group.



Lt. Earl E Erickson, Oakwood MO, 503rd Fighter Squadron, mit einer seiner beiden P-51Bs, 42-106614 oder 42-106710.
Foto: USAAF

Halle wahrnahm, musste ihn nicht ohne weiteres auf den Gedanken bringen, dass von Amerikanern geflogene Mustangs in der Luft sein könnten, abgesehen davon, dass in jenem Moment die Mustangs längst aus dem Angriffsbereich waren. Oblt. Künzler und Oblt. Schoch handelten absolut richtig, als sie die von letzterem aufgefangene Meldung „Nördlich Winterthur“ hin in diese Richtung flogen und, nachdem sie nichts Verdächtiges beobachtet hatten, schliesslich um 1152 landeten.

7. Die Piloten des Schwarmes 2 unter Führung Hptm. Wiesendangers hielten sich an den ihnen von der E.Z. erteilten Startbefehl: „Start, Standort Luzern, Ueberwachen Richtung Ost“.

Als der Schwarm kurz nach dem Start Richtung Uster flog, sah Oblt. Siegfried als erster einen amerikanischen Bomber, worauf er nach vorn flog und durch eine 180 - Kurve eine neue Richtung anzeigte, in welche sich sofort der ganze Schwarm drehte. Die Piloten sahen nun die B-17 in Begleitung

Diese auffällige Neutralitätsbemalung sollte künftige Verwechslungen verhindern. Dies war eine der Folgen des Abschusses der beiden Me 109 am 5.9.1944, bei dem Oblt. Paul Treu ums Leben kam.
Quelle: Schweizer Flugwaffe



Bauchlandung von Ericksons P-51 (42-106614) D7-Y am 11.8.44. Danach bekam er eine P-51 (42-106710) mit derselben Kennung D7-Y und "Janie Girl", mit der er auf die Me 109 einen knappen Monat später Jagd machte. Danach hatte er noch eine dritte P-51 (44-14390 auch "Janie Girl") aber D7-S.
Foto: USAAF



P-51B 42-106614 D7-T der 503rd Fighter Squadron nach einer Notlandung am 31. Juli 1944. Der damalige Pilot ist nicht bekannt, aber nach der Instandsetzung bekam sie Lt. Erickson als Ersatz nach seinem Crash am 11. August 1944 mit der 42-106710, der er ebenfalls den Namen „Janie Girl“ gab.
Foto: USAAF

von zwei Schweizer Jägern ungefähr über Brüttsellen nach Westen fliegen. Das war für sie kein Anlass, auch noch den Bomber zu

begleiten oder einzugreifen, da sie weder Zeugen des Luftgefechts waren, noch einen Mustang sichtigten. Ebenso wenig war es auffallend, dass ein neu gelandeter Bomber auf dem Flugplatz zu sehen war. Hptm. Wiesendanger setzte mit seinem Schwarm

den eingeschlagenen Flugweg Richtung Weinfelden fort und warnte sich dann über die Nussbaumer Seen nach Westen. Dort fingen er und Oblt. Siegfried die Funkmeldung „Richtung Westen verfolgen“ auf, welchem Befehl sie sofort nachkamen, ohne aber auf der weitem Route bis Olten etwas feststellen zu können. Sie flogen dann Richtung Dübendorf zurück und von dort, da Hptm. Wiesendanger am ausgelegten Pfeil konstatierte, dass der Alarm noch nicht beendet sei, nochmals Richtung Frauenfeld, um dann über Bülach um 1205 - 1209 in Dübendorf zu landen. Als sie von Olten kommend Dübendorf überflogen, sahen sie die beiden inzwischen gelandeten Bomber und die Maschine Oblt. Heinigers auf dem Flugplatz stehen. Diese Tatsache war für sie jedoch kein Grund, eine Verfolgung von Mustangs aufzunehmen, von deren Einflug sie weder durch Funk, noch sonstwie Kenntnis hatten oder haben konnten.

Somit kam auch der Schwarm 2 nicht in die Lage, rechtzeitig zur Entlastung der angegriffenen Kameraden in den Luftkampf einzugreifen.

E. Schlussfolgerungen.

Der Einflug der Mustangs in die Schweiz, auf den die nachstehenden Schäden zurückzuführen sind, ist in Verletzung der schweizerischen Neutralität erfolgt. Dies wäre unter Umständen zu vermeiden gewesen, wenn die Bomberbesatzung Karten mitgeführt hätte, und wenn sich insbesondere Hptm. Jaspers richtig verhalten hätte. Dieser erst 22-jährige Hptm. war seiner Aufgabe als command pilot nach dem Ueberfliegen der Schweizergrenze in keiner Weise mehr gewachsen. Ein Mitverschulden schweizerischer Militärpersonen oder Kdo.-Stellen liegt nicht vor. Die Alliierten wissen, dass unsere Flugwaffe mit Me - Flugzeugen ausgerüstet ist, sodass deswegen keiner Kdo.-Stelle gegenüber ein Vorwurf gemacht werden kann.

Im einzelnen sind folgende Schäden festgestellt worden:

- a) Personalschäden. Durch den Tod von Oblt. Treu haben seine Gattin, Frau Doris Treu-Zemp und sein am 5.4.44 geborener Sohn, ihren Versorger verloren. Oblt. Treu verdien-

te als (auf den 1.7.44 definitiv gewählter) technischer Adjunkt des Oberforstamts des Kantons Solothurn Fr. 8100.- jährlich, nebst Fr. 150.- Teuerungs- und Fr.120.- Kinderzulagen, sowie Fr.120.- Zuschuss aus der Familienausgleichskasse (VII. solothurnische Besoldungsklaase mit Maximalgehalt von Fr. 9000.- nebst Teuerungszulagen). Ueberdies wäre er demnächst solothurnischer Kreisförster geworden, mit Versetzung in die V. Besoldungsklasse (Gehalt von Fr. 8700.- bis Fr. 10'000.-). Oblt. Treu war ein best-qualifizierter Pilot; im Zivileben war er ein sehr tüchtiger und geschätzter Beamter und vorbildlicher Familienvater.

Oblt. Heiniger hat Anspruch auf Vergütung der Heilungskosten, deren Höhe noch nicht feststeht. Infolge Einschlags eines von einem Mustang abgeschossenen Projektils in die Schweiz. Epileptische Anstalt in Zürich wurden zwei Personen leicht verletzt, und es entstand ein Schaden von ca. Fr. 400.-.

- b) Sachschaden. Hierüber orientiert folgende Zusammenstellung:

- 1. Abgestürztes F1z. Me 109 E J-378 (+Oblt. Treu) Fr. 321'800.-
- 2. Kosten der Instandstellung Flz. Me 109 E J-324 (Oblt. Heiniger) Fr. 100'000.-
- 3. Gebäude- und Landschaden in Zürich und Umgebung:
 - a) Schweiz. Epilept. Anstalt, Zürich, Dachstockbrand infolge Geschosseinschlag Fr. 7'600.-
 - b) Holzkorporation „Hürst“ Zürich-Affoltern, Beschädigung von Waldbestand durch Absturz der Me von +Oblt. Treu ca. Fr. 200.-
 - c) Jk. Wuhrmann, ..., Zürich, Schaden an Wieseland ca. 100.-
 - d) Frau Buchner Maria, ..., Zürich 7 ca. Fr. 100.-
- (für einige weitere Gebäudeschäden liegen Verzichtserklärungen vor, da sie geringfügig sind und von den Eigentümern selbst behoben werden; es handelt sich hierbei insbes. um durch Geschosseinschläge zerbrochene Ziegel).
- 4. Abwurf der Bordkanzel über Embrach: Villa Ganz-Bodmer vom Dach bis Parterre durchschlagen Fr. 42,7000 Mietzinsausfall UsW. Fr. 2000.-

Auf Grund der Untersuchung komme ich zu folgendem Antrag:

- 1. Es sei der Angelegenheit weder militärgerechtlich, noch disziplinarisch weitere Folge zu geben.

2. Die beteiligten Offiziere der Fl.Kp. 7 seien über das Ergebnis der Untersuchung zu orientieren.

3. Die Akten seien an die zuständige Stelle zu überweisen zur Geltendmachung der Schadenersatzforderungen.

4. Die Akten seien nach Abschluss des Verfahrens beim E.M.D. zu archivieren.

Der a.o. Untersuchungsrichter der Fl. & Flab.Trp: (eigenhändige Unterschrift) (Major Dombrowski)“

„Von: Armeeflugpark Parc d'Aviation d'Armee Parco d'Aviazione dell'Esercito An: Kdo.Fi.- und Flab.Trp., Feldpost Aktenzeichen No 2152.031 T-8 Ke/hs.

Bergungsbericht des am 5.9.1944 bei Neuaffoltern (Zch.) abgestürzten Flz. Me 109 E J-378.

Pilot: Oblt. Treu Paul, 13, Fl. Kp. 7. Auftragsgemäss haben wir die Untersuchung und die Bergung des obigen Flz. am 5.9.1944 durchgeführt.

Auf der Unfallstelle wurde festgestellt. Der Absturz des Flz. erfolgte brennend und senkrecht. Standort und Lage der Trümmer siehe Foto Nr. U 1471a/75 und Skizze. Das Kabinendach, welches in 2,5 km neben der Unfallstelle aufgefunden wurde, war inwendig stark mit Blut bespritzt. Es konnte festgestellt werden, dass durch die hintere Scheibe des Kabinendaches ein Schuss eintrat, welchen den Pilot tödlich verletzte. Aus den noch vorhandenen Trümmerteilen konnten weitere Schüsse festgestellt werden:

- 1. Tragfläche Rein Einschuss von vorn oben.
 - 2. An Heckradsäule ein Einschuss von links hinten.
- Zustand der Bordwaffen: Die beiden Mg. waren nicht geladen, die Munition aber zu geführt. Die beiden FFK waren schussbereit, ob damit geschossen wurde lässt sich anhand der Trümmer nicht mehr ermitteln.

Materialschaden:	
Flz.	Fr. 182000.-
Motor	Fr. 92'000.-
Bewaffnung	Fr. 28'500.-
Munition	Fr. 1'510.-
Fallschirm	Fr. 1'000.-
1 FG IX	Fr. 16'000.-
Piloten-Effekten	Fr. 250.-
Bergungskosten	Fr. 540.-
Total	Fr. 321'800.-

Landschaden wird noch durch Ter.Kdo. 6 abgeklärt.



Me 109 E-3a „Emil“, J-386, mit auffälligem Neutralitätsanstrich.

Quelle: Schweizer Flugwaffe



Die Me 109 E-3a „Emil“ waren bis 1949 im Dienst.

Quelle: Schweizer Flugwaffe

Beilagen: 2 Foto Nm. U 1471a, U 1475. 1 Skizze (Situationsplan). [s. JP1/17, S.28]

KDO. ARMEEFUGPARK i.A. T-Chef: (eigenhändige Unterschrift) Oberst Högger.“

Als die angeschlagene B-17 G, Nr. 337866, Begleitschutz anforderte, eilten ihr Lt. Earl E. Erickson und Cap. Nathan Ostrow der 339th Gruppe sofort zu Hilfe.

Aus der anderen Richtung kam um 11.00 Uhr eine Doppelpatrouille Messerschmitt Me 109E-3 den beiden Eindringlingen - die B-24 und die B-17 - entgegen, um sie abzufangen und nach Dübendorf zu geleiten.

Die B-17 konnte sich nur mit letzter Kraft in der Luft halten, als sie von Patrouillenfürher R. Heiniger in der J-324 und Oberleutnant P. Treu in der J-378 über Brüttsellen gesichtet wurde.

Auf das vierte Raketsignal der Eidgenossen antwortete die B-17 mit einem kurzen Ein- und Ausfahren des Fahrwerks. Dadurch und durch den ungünstigen Sonnenstand, bemerkten die beiden Me 109 die amerikanischen Begleitjäger zu spät, welche drei der vier Emils entdeckten und sie für feindliche Jäger hielten. Ostrow und Erickson gingen sofort zum Angriff über und stachen aus grosser Höhe auf die völlig überrumpelten Me 109 herab, um sie mit kurzen Feuerstößen zu erwischen. Nach wenigen Sekunden waren die Mustang verschwunden. Oberleutnant Treu stürzte sofort ab. Heiniger machte schwerverletzt eine Notlandung.

Seine völlig zerschossene J-324 wurde wieder Instand gesetzt und erst am 28.12.1949 außer Dienst gestellt.

Obwohl amerikanische Begleitjäger oft ihre angeschlagenen Bomber bis weit hinter die Schweizer Grenze eskortierten, blieb dies ein Einzelfall. Normalerweise drehten sie erst ab, wenn sie sicher waren, daß Schweizer Piloten sich ihrer Bomber annehmen.

Daß es sich um eine tragische Verwechslung handelte, wurde auch nach der Landung der beiden P-51 in England um 1.45 Uhr nicht erkannt, denn nachdem die Zielfilme ausgewertet waren, wurde Erickson ein halber und Ostrow anderthalb Luftsiege gutgeschrieben. Dies waren an jenem Tag die einzigen Abschüsse des Verbandes. Ostrow konnte keinen weiteren Abschluß bis Kriegsende verbuchen, während Erickson am 11. September 1944 noch einen anerkannt bekam. Von den beiden P-51-Piloten ist so gut wie nichts bekannt, außer daß Erickson Mitglied der 339th FG Association ist.

Flugkapitän Robert Heiniger berichtet: "Die Staffel 7, der ich angehörte, war 1944 normalerweise in Interlaken stationiert. In diesen Tagen hatte sie jedoch mit einer Doppelpatrouille das Überwachungsgeschwader in Dübendorf abzulösen. Unsere Ausrüstung bestand aus Jagdeinsitzern des Typs Messerschmitt Bf 109E. Unglücklicherweise hatten wir ein paar Tage vorher unsere schwer gepanzerten Bf 109G gegen die schwächeren und ungeschützten Bf 109E auswechseln müssen, weil am „Gustav“, wie er allgemein genannt wurde, Änderungen vorgenommen werden mussten. Der 5. September 1944 begann für uns wie jeder andere Einsatztag. Bei Tagesanbruch hatten wir mit unserer Doppelpatrouille auf dem Areal unmittelbar vor der Halle III in Dübendorf Stellung bezogen. Seit der Errichtung der zweiten Front in Frankreich hatten die Grenzverletzungen durch Einflüge fremder Flugzeuge erheblich zugenommen. Wir konnten uns tatsächlich nicht über Arbeitsmangel beklagen. Dass diese Einsätze meistens ohne Erfolg blieben, war hauptsächlich dem Faktor Zeit zuzuschreiben."

So viele Faktoren spielten hier eine Rolle: Cpt. Alvin W. Jaspers versäumte die Mustangs an der Grenze zurückzuschicken. Der Begleitschutz endete an der Rhein-Boden-

see-Grenze. Hier hätten sie abdrehen müssen.

Erst nach diesem Unglück wurden die Schweizer Me 109 auffälliger gekennzeichnet mit rot-weißen Streifen, um Verwechslungen zu vermeiden.

Nach den Probeflügen mit dem fehlerhaften Funkverkehr hätte der Reservewander in Betrieb genommen werden müssen.

Heiniger und Treu standen nicht ihre gepanzerten Gustavs zur Verfügung.

Die Waffen hätten nicht nur geladen, sondern auch der Schlüssel schon vor dem Start eingeführt werden müssen. Aber dazu gab es noch keinen Befehl.

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. - dg

Quellen:

- Private Archive und Bundesarchiv, Schweiz;
- „Flugzeugabschluß Oblt. Treu, Fl.Kp. 7, am 5. September 1944“ von Hans Prisi
- <http://www.solothurnzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/solothurner-pilot-verloert-ueber-zuerich-sein-leben-12911450>
- <http://warbird.ch/web-events/luftkampf-ueber-der-schweiz/>
- CAF / SSS-Newsletter, Volume 5, No. 18, August 2000. Genauere Fakten zum Abschuss der Me-109 Quellen: „Kleine Fliegerreise“ von CAF Col Pio dalla Valle „Stranger in a Strange Land“ by Stapfer and Gino Künzli
- <https://old.hermannkeist.ch/propeller-f-m/messerschmitt-me-109.html>
- <http://old.hermannkeist.ch/poepeller-f-m/me-109.html>
- <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Neue-Kampfflugzeuge-Pleiten-Pech-und-Pannen/story/26873542>
- <http://www.voz.ch/0803/1939-bis-1945-am-besten-am-boden>
- <http://www.voz.ch/0803/gefuehrliche-siege-in-der-luft>
- http://www.swissair.ch/me_109.html
- <http://new.museum119.cz/339f-hist-an/>
- http://www.usaaf.com/8AF_SOD/339FG.html
- <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8687.php>
- <https://www.bar.admin.ch/bar/de/home/recherche/suchen/themen/die-geschichte-der-schweizer-armee/militaerflugzeuge-waffen-panzer-und-festungsbauten-der-schweiz.html#-547601700>
- <http://www.vtg.admin.ch/de/die-schweizer-armee/geschichte-der-schweizer-armee.html>
- United States Army Air Force via National Archives
- Solothurner Zeitung
- Luftwaffe Schweiz und USAAF