

Operation Juggler und die Schweiz



Foto: Sammlung Stapler

Ende einer Dienstreise: Die während des Angriffs vom 17. August 1943 auf die Messerschmitt-Werke in Regensburg-Prüfening stark beschädigte B-17 F-95-B0 (Matrikel-Nummer 42-30315) landete unweit des malerischen Berner Bauerndorfes Utzenstorf. Auf einem Tieflader der Schweizer Bundesbahnen windet sich die zur 390th Bomb Group gehörende Flying Fortress durch die engen Wege.

Queen mit Blessuren

Vor genau 80 Jahren landete mit der «Battle Queen» die erste Boeing B-17 in der Schweiz. Der für die damalige Zeit waffenstarrende Riesenbomber fabrizierte am 17. August 1943 im beschaulichen Utzenstorf eine Bauchlandung. Kein Wunder, war die ganze Bevölkerung aus dem Häuschen – genauso wie die Fotografen.

Operation Juggler und die Schweiz

Schaulustige verfolgen den Transport der B-17 F-95-B0 «Battle Queen – Peg of my Heart» zum Bahnhof von Utzenstorf. Das amerikanische Hoheitskennzeichen ist – typisch für den Sommer 1943 – rot umrandet.



Zu Beginn des Jahres 1943 waren die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe ein überaus scharfes Schwert im Kampf gegen die tagsüber mit Präzisionsangriffen über dem Dritten Reich operierende United States Army Air Force (USAAF). Operation Juggler (Jongleur) schielte auf die Eliminierung der beiden wichtigen Messerschmitt-Werke in Regensburg sowie Wiener-Neustadt, die gemeinsam jeden Monat sagenhafte 500 Stück der Bf 109 G-6 vom Band liessen.

Ein cleverer Angriffsplan

Insgesamt 146 B-17 F des 4th Bomb Wing starteten am 17. August 1943 in England zum Angriff gegen die im Mai 1937 erbauten Werkshallen der Messerschmitt GmbH im Regensburger Stadtteil Prüfening. Als taktische Überraschung für den Gegner sah der Angriffsplan vor, dass die Streitmacht nach ihrem «Bombs away» nicht mehr auf die Insel zurückkehrte. Die «Fliegenden Festungen» sollten vielmehr nach Süden abdrehen und, die Alpen überquerend, auf Behelfsflugfelder in Nordafrika niedergehen.

Um 8.35 Uhr erhob sich der Tross unter Führung des 37-jährigen Oberst Curtis E. LeMay. Begleitet wurde die Formation – allerdings nur bis knapp an die deutsche Grenze – von 240 Republic P-47 Thunderbolt. Um 9 Uhr passierten die B-17 die holländische Küste. Den Deutschen war natürlich nicht verborgen geblieben, was für eine mächtige Armada sich da im Anflug befand.

Ein gnadenloser Luftkampf entbrannte. Bis kurz vor den Alpen waren die B-17 pausenlos den Angriffen der Luftwaffe und der

deutschen Fliegerabwehr ausgeliefert. Doch die arg gebeutelte Formation blieb beharrlich auf Kurs: Um 10.37 Uhr kam Regensburg in Sicht. Bei hervorragendem Wetter bekundeten die Besatzungen der verbliebenen 126 B-17 F keine Probleme, ihre 271 Tonnen Bomben aus einer Höhe von 5000 Metern punktgenau ins Ziel zu bringen. Binnen Minuten waren rund drei Viertel der Messerschmitt-Werke zerstört. Der Raid kostete in Regensburg 402 Menschen das Leben. Doch auch die Angreifer mussten bittere Verluste beklagen: Um 16.20 Uhr setzten die letzten der gerade einmal 115 überlebenden Flying Fortress nach über elfstündigem Flug auf den Behelfsbasen von Bone und Telergma in Tunesien auf. Nur 58 dieser an der Regensburg-Mission beteiligten B-17 F kehrten am 24. August 1943 nach England zurück – der Rest war ein Fall für den Schrottplatz.

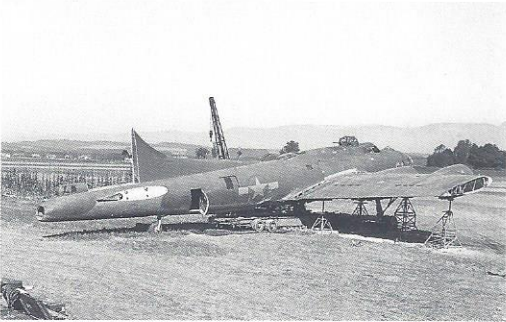
Die neutrale Insel im Herzen Europas

Die neutrale Schweiz im Herzen Europas bot sich als Refugium für waidwund geschossene Bomber geradezu an. 1st Lieutenant Stephen Paul Rapport von der in Framlingham stationierten 390th Bomb Group nützte diese Gelegenheit, nachdem deutsche Jäger über dem Ziel zwei Motoren zerschossen und auch sonst seiner Bomber ziemlich übel zugerichtet hatten. Diese mit drei Missionen jüngste Gruppe im 4th Bomb Wing erzielte über Regensburg die beste Trefferrate aller beteiligten Geschwader, büsste aber sechs Maschinen ein.

Die von der Besatzung «Battle Queen – Peg of my Heart» getaufte Flying Fortress trennte sich kurz nach dem Bombenabwurf vor



Um den Bomber fachgerecht in ihre Einzelteile zu zerlegen, wurde die bauchgelandete «Battle Queen – Peg of my Heart» erst einmal aufgebockt. Mit Hilfe von Kranwagen wurden die Tragflächen vom Rumpf getrennt.



Die B-17 F-95-B0 wurde noch am Landungsort in Utzenstorf von der Schweizer Fliegertruppe in ihre Hauptkomponenten zerlegt.

Rechts: Die Bergung der B-17 F-95-B0 auf einem Feld bei Utzenstorf war für die Buben und Mädchen dieses Bauerndorfes wohl der Höhepunkt des Sommers 1943. Der Nickname war nur auf der rechten Bugseite aufgemalt.



ihrer Einheit. Rapport schaffte es, seine ziemlich angeschlagene B-17 F (Matrikel-Nummer 42-30315) an allen feindlichen Jägern vorbei in die Schweiz zu mogeln. Um 13.45 Uhr setzte der Pilot seine geschundene Queen mit eingezogenem Fahrwerk auf einer Wiese in der Nähe von Utzenstorf im Kanton Bern auf. Nachdem ein herbeigeeiltes Bauernmädchen die Besatzung davon überzeugte, in der Schweiz zu sein, sahen die Amerikaner davon ab, ihre erst einen Monat zuvor an die Einheit gelieferte Flying Fortress in Brand zu setzen. Heckschütze Staff Sergeant Ricardo Robledo zog sich während der Luftkämpfe Verletzungen zu und erhielt umgehend medizinische Versorgung durch die Berner. Wenig später vollzog die von 1st Lieutenant Donald Kenneth Oakes gesteuerte B-17 F-85-B0 (Matrikel-Nummer 42-30080) der 100th Bomb Group auf dem Militärflugplatz von Dübendorf eine Bauchlandung.

Die «Queen» soll wieder fliegen

Die zwei Boeing befanden sich rasch im Fokus des Armeeflugparks: «Die Überprüfung der beiden Bomber hat ergeben, dass die Flugzeuge ohne Zeichnungen und Lehren in unserem Betrieb repariert werden können», heisst es in einem Schreiben vom 24. August 1943. Tatsächlich bestanden Pläne, die beiden B-17 F wieder in Stand zu setzen. Der Armeeflugpark rechnete mit einer Reparatur von rund vier Monaten Dauer sowie Kosten von 100 000 Franken. Die Landung von insgesamt vier makellos intakten B-17 F in Dübendorf und Magadino am 6. September 1943 liess das Vorhaben schnell zu Makulatur werden.

Bereits einen Tag nach der Landung forderte die Kriegstechnische Abteilung (KTA) in Bern das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen brieflich auf, «dass das in Utzenstorf gelandete Flugzeug im gegenwärtigen Zustande zur Verfügung gestellt werden könnte.» Die Spezialisten der KTA wollten einen Einblick in die Konstruktionsweise der Boeing gewinnen.

Das Pentagon will sensibles Material zurück

Die Landung der zwei intakten B-17 F in der neutralen Schweiz rief umgehend das Pentagon auf den Plan. Das Verteidigungsministerium fürchtete um die sensitive Ausrüstung ihrer Bomber und kommunizierte über den in Bern akkreditierten Militärattaché General Barnwell R. Legge, dass die Vereinigten Staaten eine Unterbringung dieser Geräte in der Botschaft der Vereinigten Staaten wünsche. Ein Ansinnen, das die Eidgenossen nach einigem Notenwechsel ablehnten.

Die erste in der Schweiz gelandete «Fliegende Festung» erlebte übrigens ein schnödes Ende: Nach Kriegsende wartete der Schneidbrenner auf die ramponierte «Battle Queen». **CP**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern für die Überlassung von Dokumenten.