

Verderben aus der libyschen Wüste

Bengasi war im Krieg US-Stützpunkt



Die Consolidated B-24 D Liberator flogen von ihren Einsatzbasen in der libyschen Wüste spektakuläre Einsätze gegen die Luftfahrt- und Treibstoffindustrie der Achsenmächte. «Teggie Ann», eine B-24 D-85-CO (Werknummer 42-40664) der 376th Bomb Group wärmt in Bengasi ihre Motoren für den Ploesti-Einsatz vom 1. August 1943 auf. Die Führungsmaschine dieser Einheit überlebte das Gemetzel über den rumänischen Ölfeldern.

Foto: USAF

Im August 1943 operierten amerikanische B-24 Liberator von Basen rund um Bengasi aus. Bekannteste Einsätze dieser in der libyschen Wüste stationierten Bomber-Formationen waren die Schläge gegen die Erdölraffinerien im rumänischen Ploesti sowie das Messerschmitt-Werk in Wiener Neustadt. Beim letzteren Raid suchte eine Liberator Zuflucht in der Schweiz. Mit «Big Noise» liess sich im März 1944 ein weiterer Ploesti-Veteran internieren.

Es hallte ein ungläubiges Raunen durch die vom Sand arg zerschissenen Zelte in der libyschen Wüste, als am frühen Morgen des 1. August 1943 hochrangige Offiziere die Bomberbesatzungen in die bevorstehende Mission einweihten. Der Plan sah vor, die rund um das rumänische Erdölzentrum Ploesti gelegenen Raffinerien in einem kühnen Tiefangriff auszuschalten – und damit die fürs Dritte Reich überlebenswichtigen Treibstofflieferungen nachhaltig zu unterbinden. Immerhin exportierte Rumänien während des Zweiten Weltkrieges jährlich rund drei Millionen Tonnen Rohöl nach Deutschland. Insgesamt fünf amerikanische Bomb Groups formierten sich von zwei Einsatzbasen rund um Bengasi – jener Stadt, die derzeit der bürgerkriegsähnlichen Zustände wegen im Rampenlicht der Weltpresse steht.

Gemetzel über den Ölfeldern

Mit ihrem 2300 Meilen langen Husarenritt unter dem gegnerischen Radar wollten die Amerikaner den Überraschungseffekt auf ihre Seite zwingen. Nur die provisorisch bezogenen Basen in der libyschen Wüste sowie die unübertroffene Reichweite der Consolidated B-24 D Liberator liessen zu diesem Zeitpunkt des Krieges einen Raid gegen die bei Bukarest gelegene Erdölmetropole Ploesti zu. Die seit August 1942 in England operierende 8th Air Force musste passen – der Balkan lag markant ausserhalb ihres Aktionsradius. Die «Achte» verstärkte allerdings die beiden bereits bestens mit den Tücken der Wüste vertrauten 98th und 376th Bomb Group mit drei Einheiten:

Die 44th, 93rd und 389th Bomb Group verlegten im Juni 1943 mit insgesamt 124 ihrer B-24 nach Bengasi.

Eine Armada von 178 B-24 Liberator hob am Schweizer Nationalfeiertag Richtung Rumänien ab – und damit direkt ins Verderben. Besonders die unerwartet starke, rund um Ploesti positionierte Fliegerabwehr zerpflückte die auf lediglich 150 Metern Höhe einfliegenden gegnerischen Formationen. Insgesamt 53 Liberator musste die United States Army Air Force (USAAF) von ihrer Inventarliste streichen – was knapp einen Drittel der am Angriff beteiligten Flugzeuge ausmachte. Besonders hart traf es die 98th Bomb Group, die 21 ihrer 38 Maschinen einbüsste. Lediglich 88 B-24 schafften die Rückkehr zu ihren Ausgangsbasen in Bengasi, davon waren deren 55 mehr oder weniger stark von der gegnerischen Fliegerabwehr gerupft worden. Ernüchterung machte sich wenige Tage später bei den Alliierten breit, als ihre Auswertungsoffiziere die Aufklärungsfotos begutachteten: Nur gerade zwei der sieben angegriffenen Raffinerien waren total ausgefallen, die restlichen wiesen lediglich leichte bis mittlere Schäden auf. Acht Monate später hatte die rumänische Ölindustrie wieder die gleiche Kapazität wie vor dem Raid erlangt.

Von Bengasi an die Thur

Die an der Ploesti-Mission beteiligten Verbände wurden kurze Zeit später in die Operation Juggler eingebunden, die die Vernichtung der beiden wichtigen Messerschmitt-Werke in Regensburg sowie Wiener Neustadt vorsah. Dabei sollten die B-17 F Flying Fortress



Die Besatzung von Oberleutnant Alva Jack Geron posiert in Bengasi vor ihrer B-24 D-75-CO (Werknummer 42-40611). «Death Dealer» war der erste in der Schweiz internierte amerikanische Bomber.

Kurz nach der Landung in Thurau bei Wil setzte die Besatzung von Oberleutnant Alva Jack Geron ihre B-24 D-75-CO (Werknummer 42-40611) in Brand.



Diese B-24 D-120-CO (Werknummer 42-40969) der 93rd Bomb Group nahm im Sommer 1943 an Einsätzen aus der libyschen Wüste teil. «Big Noise» landete am 16. März 1944 nach einem Raid gegen Friedrichshafen in Dübendorf.



der 8th Air Force von England aus die Produktionslinie für die Bf 109 G-6 in Niederbayern aufs Korn nehmen, die B-24 D Liberator des 9th Bomber Command das Pendant in Österreich.

Geplant war, den Raid gleichzeitig am 7. August 1943 zu fliegen, um damit eine grösstmögliche Zersplitterung der deutschen Luftwaffe zu bewirken. Miserables Wetter groundete allerdings die Boeings in England, vorauf das amerikanische Oberkommando entschied, dass jede Streitmacht einzeln losfliegen sollte. Das war für das 9th Bomber Command am 13. August 1943 der Fall. Um überhaupt in die Reichweite von Wiener Neustadt zu gelangen, erhielten die von Bengasi aus operierenden Liberator zwei zusätzliche, im Bombenschacht untergebrachte Treibstofftanks – und auch so reichte das Benzin nur noch bis Tunesien, wo von den Alliierten provisorische Landplätze eingerichtet worden waren. Insgesamt 114 B-24 hoben um 7 Uhr in der Frühe von Bengasi aus ab. Dies war gleichzeitig der erste Angriff von amerikanischen

Verbänden auf österreichisches Hoheitsgebiet, das nach dem Anschluss an das Dritte Reich im März 1938 als «Ostmark» firmierte. Die Liberator warfen insgesamt 247 Spreng- und 370 Brandbomben über Wiener Neustadt ab und bewirkten einen Fertigungsausfall von einem Drittel. Statt den geplanten 280 Bf 109 G-6 rollten im August 1943 lediglich 180 Maschinen vom Band. Der Angriff aus der libyschen Wüste erwies sich als eine komplette taktische Überraschung – lediglich zwei B-24 kehrten nicht mehr nach Nordafrika zurück. Dabei suchte die von Oberleutnant Alva Jack Geron und Leutnant Russel P. Liscomb gesteuerte B-24 D-75-CO (Werknummer 42-40611) der 93rd Bomb Group Zuflucht in der Schweiz. Diese Besatzung hatte mit ihrer Liberator bereits erfolgreich die Ploesti-Mission vom 1. August 1943 bestritten.

«Wir mussten einen Öldruckabfall im Triebwerk Nummer 3 beklagen und den Propeller auf Segelstellung bringen», erinnert sich Geron, «über dem Ziel zerstörte die Flak unseren Motor Nummer 2, so konnten

wir nicht mehr mit der Formation mithalten.» Navigator Leutnant Robert V. Simpson errechnete den Kurs Richtung Schweiz. Nach der Landung im bei Wil gelegenen Thurau setzte die Besatzung ihren auf den Namen «Death Dealer» getauften Liberator in Brand. Dies war gleichzeitig die erste Internierung eines amerikanischen Bombers in der Schweiz. Bereits vier Tage später landeten zwei B-17 F in Dübendorf und Utzensdorf, die am Angriff auf die Regensburger Messerschmitt-Werke beteiligt waren.

Der leise Abgesang von «Big Noise»

Mit «Big Noise» erhielt die Schweiz rund ein halbes Jahr später einen weiteren Ploesti-Veteranen zu Gast. Diese B-24 D-120-CO (Werknummer 42-40969) gehörte wie die «Death Dealer» zur 93rd Bomb Group. Beim Angriff auf die rumänischen Erdölfelder vom 1. August 1943 musste die von Leutnant John W. Emmons gesteuerte «Big Noise» mit dem Staffelnkennzeichen AG-A allerdings vorzeitig nach Bengasi zurückkehren. «Big Noise» gehörte am 16. März 1944 zu einer Flotte von 239 B-24, die von ihren Basen in England gestartet war und die Zerstörung der Dornier Werke in Friedrichshafen am Bodensee zum Ziel hatte. Auf ihrer letzten Mission steuerte Oberleutnant Richard J. Pettit den bereits ordentlich betagten Bomber, der mittlerweile das geänderte Staffelnkennzeichen AG-H trug.

Die Friedrichshafener Flak beschädigte Teile der Tragfläche, was zu einem Leistungsverlust an zwei Triebwerken führte. So humpelte der Liberator bald einmal ihrer Formation hinterher. Weil für die ohne einen Navigator fliegende Besatzung eine sichere Rückkehr nach der Heimatbasis Hardwick ausgeschlossen erschien, nahm Pettit Kurs auf die neutrale Schweiz und landete sicher in Dübendorf. Das war der letzte Akt des leisen Abgangs von «Big Noise».

Wie die amerikanischen Angriffe auf Ploesti die Entwicklung des rumänischen Jägers IAR-80 mit Schweizer Bordkanonen vorantrieb, beleuchtet der zweite Teil dieser Artikelserie. Ein weiterer Aspekt in der September-Ausgabe sind die damals streng geheimen Lieferungen von rumänischem Treibstoff an die Schweizer Fliegertruppe. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

Cockpit-Redaktor Hans-Heiri Stapfer hat zusammen mit Gino Künzle ein Buch über alle während des Zweiten Weltkrieges in der Schweiz notgelandeten amerikanischen Flugzeuge verfasst. «Strangers in a Strange Land – Escape to Neutrality» (ISBN 0-89747-278-0) ist beim amerikanischen Verlag Squadron/Signal Publications (www.squadron.com) erhältlich.

Foto: Alva Jack Geron

Foto: Hugo Landolt

Foto: Karl Hänggi