

Als der Krieg auf einem Acker in Aesch landete

Am 14. Oktober vor 70 Jahren ging um 15.30 Uhr im Baselbiet ein US-Bomber nieder

Von Michael Bahnerth

Aesch. Es war ein Tag, als ob kein Krieg wäre. 14. Oktober 1943. Der Himmel voller Sonne, die Bauern tragen die Hemden weit offen, die Ärmel hochgekrempt und die Landarbeiterinnen nur einen Sommerrock. Es ist so warm, dass die letzte Insektenbrut noch einmal Flügel bekommt und hochsteigt in die flirrende Luft über Aesch. Um die Menschen schwirrt, die auf den Kartoffelfeldern der Gemeinde die einzige Schlacht schlagen, die die Schweiz im Zweiten Weltkrieg geführt hat; die Anbauschlacht. Es ist Viertel nach drei an diesem Donnerstag, dessen trügerische Sanftmut sich trotzdem anfühlt, als ob schon Frieden wäre. Noch 15 Minuten, bis der Krieg auf einem Acker in Aesch notlanden würde.

100 Kilometer entfernt kämpfen acht US-Amerikaner im Alter von 20 bis 26 Jahren in einem viermotorigen B-17-Bomber, der im Volksmund die «fliegende Festung» genannt wird, auf 1400 Metern Höhe noch gegen den Tod. Vor fünfeinhalb Stunden sind sie an der Küste Englands in den Himmel gestiegen, um zusammen mit andern 291 Bombern in Bayern eine Kugellagerfabrik dem Erdboden gleichzumachen. Es funktionierte nicht, dieser Donnerstag wird bei den Amerikanern schon am Freitag «Black Thursday» heissen. «Lazy Baby» heisst der Bomber, der versucht, nicht in den Tod zu fliegen, und das Leben liegt jenseits der Grenze in der Schweiz.

Einer verblutet gerade, Donald Rowley, er ist Leutnant und Navigator. 22 Jahre alt, raucht nicht, trinkt nicht, kaut nur Kaugummi, er ist Bodybuilder und hat eine Braut in Los Angeles. Noch am Morgen hat er als Einziger zugegeben, dass er Angst vor dem Sterben hat. Über Frankfurt dann bohrt sich eine 40-Kilogramm-Rakete der deutschen Fliegerabwehr explodierend in den Plexiglas-Bug von «Lazy Baby» und reisst ihm die linke Hand ab, der rechte Arm hängt noch dran, irgendwie. Ein anderer verliert sein Gesäss.

Die Luft zittert fast

Die «Lazy Baby» erreicht, endlich, die Schweizer Grenze, den Luftraum der relativen Freiheit. Lt. Dienhart, der Pilot, sieht die aufgemalten Schweizerkreuze auf den Dächern der Häuser in Grenznähe. Er flucht leise, weil keine Landeplätze auszumachen sind. Er überfliegt jetzt Burg im Leimental. Sein Kopilot ist über Deutschland zusammen mit dem Turmschützen per Fallschirm abgesprungen, Lt. Rowley sitzt jetzt neben ihm. Dem Mann ohne Gesäss hat die Crew ein Tuch in den Hintern gesteckt und ihn auf einem Sitz festgeschnallt. Es ist heute nicht mehr ganz klar, ob nur noch eines oder doch zwei Triebwerke funktionierten. Spielt auch keine Rolle, Dienhart muss landen, die Maschine pfeift aus dem letzten Loch. Muss den Albtraum beenden, aber wo? Die Unversehrten werfen Ballast über Bord; Munition, zwei der drei Bordkanonen im Rumpf, die Sendeanlage und alles, was sonst nicht niet- und nagelfest ist.

Peter Hueber ist neun Jahre alt damals, sein Vater Arzt in Aesch, hat seinen Ärztesonntag, die beiden wollen im Obstgarten schauen, was die Kartoffeln



Gesträndetes «Baby». Der B-17-Bomber «Lazy Baby» ist nach seinem fünfeinhalbstündigen Flug zwischen Leben, Sterben und Überleben notgelandet. Fotos Walter Hoefflinger

machen. Es ist kurz vor halb vier, Vater Hueber trägt einen Anzug, er will gleich nach Basel in die Stadt. Die «Lazy Baby» überfliegt gerade Breitenbach, das 7,73 Kilometer Luftlinie südsüdwest liegt. Wie hoch die Maschine noch fliegt, ist nicht bekannt. Dienhart sucht immer verzweifelter einen Landeplatz, kreist über dem Baselbiet. Er und Rowley haben ein wenig die Orientierung verloren, wissen nicht mehr, ob sie sich noch über Schweizer oder auf elsässischem, also deutschem Boden befinden. Ob Schweizer Internierungslager oder deutsche Kriegsgefangenschaft.

Wie schnell fliegt die sinkende Maschine? Noch etwas über 100 Stundenkilometer vielleicht. Noch fünf Minuten bis Aesch. Peter hört die Maschine, bevor er sie sieht, ganz Aesch hört sie. Es gibt keinen Fliegeralarm, vielleicht würde man ihn gar nicht hören, so laut ist der Bomber. 200 Meter hoch ist die «Lazy Baby» noch. Es ist ein Brummen, ein Heulen, die Luft zittert fast, Ziegel lösen sich vereinzelt, vielleicht gehen Fenster zu Bruch. Dann ist dieser riesige Haufen Blech plötzlich da, 23 Meter lang, 30 Meter Flügelspannweite, 15 Tonnen Aluminium am ganz unteren Ende des Himmels.

«Hatten Sie Angst, Herr Hueber?» «Nein. Ich war fasziniert.» Zweimal kreist die Maschine so tief über Aesch, dass sie fast die Dächer streift, bevor sie in nordöstliche Richtung weiterfliegt. Es ist 15.30 Uhr, und der Tag wird ganz still. Als ob es für die Dauer von ein paar Herzschlägen keine Zeit mehr gäbe. Als die Zeit zurückkehrt, rennen Peter und sein Vater zum Auto, einem Simca, und fahren in die Richtung, in der sie den Bomber haben verschwinden sehen. Peter darf vorne sitzen.

Dort, wo der Boden Aesch mit jenem von Ettingen und Reinach zusammenfliesst, eine sanft und langsam gewellte Landschaft, das Schlattfeld, zwi-

schen dem Gmeiniwald im Süden und dem Leiwald im Norden, bestellt der Hell Oski, ein junger Bauernsohn, gerade den Boden. Lt. Dienhart hat jetzt einen Platz zum Landen, einen Acker, und er muss jetzt runter, egal, ob er in der Schweiz ist oder nicht. Er landet ohne Fahrgestell. Als die Maschine still steht und eins geworden ist mit der Aescher Erde, sagt der verblutende Rowley: «Ed, das war deine beste Landung.» Danach wird er bewusstlos und fängt an, das Leben zu verlassen. Es sind seine letzten Worte. Einen Tag später stirbt er in einem Spitalbett in Basel.

«Schwiiz, äh, swiss»

Der Hell Oski rennt zum Flugzeug, «Gopferdeckel» sagt er fast andächtig, als er vor der Maschine steht. Er klettert hoch zum Cockpit. Nun gibt es zwei Versionen der Geschichte. Die eine geht so: Dienhart habe das Seitenfenster geöffnet und glücklich in die Augen vom Hell Oski geblickt. Peter Hueber sagt – das ist die andere – der Hell Oski habe in den Lauf von geladenen Gewehren geguckt. Oski auf jeden Fall kann kein Englisch, versteht aber, was der Pilot wissen will: «Schwiiz, äh, swiss» antwortet Oski.

Als Peter Hueber mit seinem Vater beim Acker ist, ist die Ortswehr bereits dabei, die Notlandestelle abzusperren. Bis zur Dunkelheit werden 30000 Schaulustige aufs Schlattfeld kommen und mit fast religiöser Andacht still das Flugzeug, dieses Symbol des Krieges, und weil es ein amerikanisches ist, auch das der Freiheit, anstarren. Peter darf nicht zum Flugzeug. Anfangs sitzt die Besatzung noch auf den Tragflächen, raucht, isst, umarmt sich. Der Tag hatte sein Happy End, die Welt neue Helden, Aesch eine Sensation und Hueber einen Tag, der ihn ein Leben lang begleiten würde.

Jedes Jahr am 14. Oktober pilgert er zusammen mit andern aus der Arbeitsgruppe Flugzeugabsturz an die Absturzstelle, legt einen Kranz nieder und lässt die Zeit kurz stillstehen. «Letztes Jahr», sagt er dieser Tage im Gasthof Mühle, «war ich noch der Einzige.» Seit 1995 steht ein Gedenkstein nahe der Landestelle, ins Leben gerufen von Einheimischen und der Christoph Merian Stiftung, der das Gelände gehört. Als die Erinnerung noch mehr Leben in sich trug, kamen einst zum Jahrestag Besatzungsmitglieder, später deren Kinder. «Wahrscheinlich ist die heutige Feier», sagt Hueber fast mehr zu sich selbst, «die letzte.»

Schwer zu sagen, was er meint, ob es seine letzte ist, er ist 79, oder ob die Zeit die Erinnerung so überwächst wie das Gras das Grab von Rowley auf dem Basler Friedhof. Zur Gedenkfeier heute um 17 Uhr kommt, nebst Hueber, Jean Pierre Wilhelm, ein Augenzeuge der zum Chronisten der Notlandung gewor-

den ist, Werner Gallusser, Basler Professor für Humangeografie, ein Divisionär, ein Vertreter der US-Luftwaffe, eine Gemeindepräsidentin, es gibt eine Schweigeminute, vielleicht einen Überflug einer P51-Mustang, später eine Besichtigung der Bordkanone im Dorfmuseum Ettingen samt Weisswein-Aperitif, es gibt eine Trompetenfanfare («Last Post»). Und vielleicht gibt es auch Zuschauer.

Gefangen in der Schweiz

Als die Zuschauer an jenem Donnerstag sich sattgesehen hatten und zurückgingen auf ihre Felder oder in ihre Häuser, traten die unverletzten Besatzungsmitglieder ihre nächste Reise an.



Notgelandetes Freiheitssymbol. 30000 Schaulustige umringen die gestrandete «fliegende Festung».

Sie kommen bis Kriegsende nach Adelsboden in ein Internierungslager für US-Flieger. Das ist nicht Freiheit, aber es ist auch nicht Gefangenschaft. Die Flieger nächtigen in von der US-Regierung bezahlten Hotelzimmern (17 Franken pro Nacht), fahren Ski, spielen Eishockey, rauchen Camel ohne Filter, kaufen Kaugummi und bringen den Einheimischen bei, wie man Hotdogs macht. Einer, Sgt. Zullo, ein Seitenschütze, verliebt sich in Adelsboden in eine Einheimische und heiratet sie. Diese Fünf-Stern-Gefangenschaft im Berner Oberland gilt nur für Flieger. Es gibt andere Lager, Wauwilermoos etwa, dessen Kommandant, Hauptmann André Béguin, ein Nazi ist, den Inhaftierten das Geld stiehlt und wegschaut, wenn der Krieg in den Baracken weitergeht.

Nur einer der Besatzung lebt heute noch, Sgt. Cinibulk, er ist heute 92 Jahre alt. Vielleicht der letzte Augenzeuge dessen, was an diesem Tag passiert ist, bevor die «Lazy Baby» dem Krieg in Richtung Schweiz davonflog. «Mission 115» nannte sich die Aktion, die sich bald als Selbstmordkommando ent-

puppte. Das Timing bei der Schweinfurt-Bombardierung stimmte nicht, die Bomber flogen teilweise ohne Protektion von Jagdflugzeugen, und das, obwohl die 8. US-Luftflotte vor zwei Monaten schon einmal über Schweinfurt von den Deutschen in den Hintern getreten wurde. Nur gut 200 Bomber erreichten Schweinfurt überhaupt, warfen 2900 Bomben ab, 2700 daneben. 60 Maschinen wurden abgeschossen, 138 beschädigt, 594 Soldaten vermisst, viele tot – der Mythos der «fliegenden Festung» stürzte ab.

Das letzte Geheimnis

Dienhart und seine Crew gehörten zu einer Formation von 15 Bombern, schon über Frankfurt waren sie nur noch zu dritt. Dienhart verliert Kerosin und Triebwerke. Von unten schiesst die Fliegerabwehr, von allen Seiten deutsche Jäger. Dienhart schickte seine Maschine in gnadenlosen Sinkflug, die deutschen Piloten denken, die Maschine stürzt ab und lassen von ihr. Als er die Maschine tief über dem Boden, um dem Radar zu entkommen, wieder auffängt, gibt er seiner Crew den Befehl, die Fallschirme anzulegen und auszusteigen. Aber entweder sie hören es nicht, sind zu verletzt oder jüdischer Abstammung. Als dann alle wissen, dass abzuspringen ist, sagt Sgt. Segal, ein Jude, der verwandt ist mit dem Antiquitätenhändler Segal aus Basel: «Ich spring doch nicht über Deutschland ab, Jungs. Lieber stürz ich ab.» «Dann springen wir auch nicht», antworten die Jungs.

Das ist die Geschichte der «Lazy Baby», die heute 70 Jahre alt wird. Zwei Dinge noch. Man musste ihr die Flügel stützen, damit man zwischen den Häuserreihen Aesch sie hinunter zu den Eisenbahngleisen bringen konnte. Und dann ist da noch die Geschichte der übrig gebliebenen Bordkanone, die plötzlich nicht mehr da war. Ein 12,9-Millimeter-Maschinengewehr, das ist Rambo-Size. Die Militärpolizei ermittelte unerbittlich, erfolglos. 1987 tauchte die Kanone wieder auf, plötzlich und irgendwie, wurde dem Dorfmuseum Ettingen zugespielt.

Es war Brodmann Leo, bei dem die Faszination für die Waffe stärker war als die Fähigkeit zur Rechtschaffenheit. Er war, so hört man, ein grossartiger Kerl und der Diebstahl wohl eine jugendliche Betise. Er hat die Kanone entwendet, als er sie bewachen musste, im Wald versteckt, danach vergrub er sie in der Erde seines Weinberges, und wieder danach, als Gras über die Sache gewachsen war, mauerte er sie in seinem Keller ein. «Ich wollte sie nur in Sicherheit bringen», sagte er später. Das war das letzte Geheimnis der «Lazy Baby», die auf einem Acker in Aesch landete, in seiner Erde, und Teil des bedächtigen Fluges seiner Geschichte wurde.



Aescher Helden. In der Mitte: der unverletzte Teil der «Lazy Baby»-Crew. Zweiter von links: Arzt Leo Hueber und Dolmetscher Maissen.