

Der Bomber im Greifensee

(Aus Taucher-Revue und TCS Zeitung)

(TCS):Das **Notfunkgerät** des amerikanischen Bombers, der am 24.April 1944 in den Greifensee abgestürzt war, wurde samt intaktem Handbuch aus 15m Tiefe geborgen. Eine technische Sensation: **Die Batterie hatte nach 56 Jahren noch 1,6V Spannung!** Und das selbstverständlich ohne Nachladen. Die Produzenten moderner Autobatterien, deren Leistung ich durchaus anerkenne, können sich die amerikanische Notbatterie als Vorbild nehmen

Am 29. September 2000 wurden vor versammelter Presse Teile eines im 2. Weltkrieg abgestürzten amerikanischen B17-Bombers geborgen. Der Autor war, als damals Achtjähriger, Zeuge der Gegebenheiten, die zum Absturz des Flugzeuges führten.
Enrico Rampinelli

24. April 1944

Meine Patentante Pina besass ein grosses Haus mit einem grossen Garten, einen Chow-Chow-Hund, zwei Katzen und einen Mann, der ein dunkelgrünes Auto mit aufklapbarem Verdeck und hellen Lederpolstern fuhr. Noch heute erinnere ich mich des Geruchs aus einem Gemisch von Benzin und Leder, wenn ich in den Sitzen versank. Der Wagen fuhr noch mit Benzin, als es für Private schon längst versiegt war. Pina besass ausserdem ein Bierlokal, mit einem Wolf als Aushängeschild, am Limmatquai in Zürich. Bei ihr verkehrte Freund und Feind, Politik und Militär, Spitzel, Ganoven und normale Biertrinker. Meine Tante war eine stattliche Person, es wurde viel über sie geredet und geschrieben. Neben meiner verrückten Autorennfahrer-Cousine Rita war sie die Bezugsperson meiner Kindheit. Sie verhalf uns zu rationierten Nahrungsmitteln, sie stopfte die Löcher unserer Haushaltkasse, sie schlug den Einbrecher mit einem Bierkrug kränkenhausreif, der es wagte, ihre Bierhallenkasse auszurauben, sie schenkte mir meine ersten Schwimmflossen Marke «Hans Hass» - und bei ihr waren wir am 24. April 1944 zum Mittagessen eingeladen, als wieder einmal die Luftalarmsirenen aufheulten. Wie so oft jagten uns diese Sirenen in den Luftschutzkeller, seit sich das Kriegsglück des Mannes mit dem kleinen Schnauzbart unter der Nase gegen ihn gewandt hatte und englische und amerikanische Bomber die deutschen Städte in Trümmer und Asche legten.



Der 83-jährige Max Kolb bei der Bergung «seines» Bombers am 29. September 2000.

Neutralität

Dass es Zürich nach dem Krieg noch gab, verdanken wir dem Umstand, dass der Kommandant des amerikanischen Bombergeschwaders, das eines Nachts im Jahre 1942 Stuttgart bombardieren sollte, für einen kurzen Augenblick durch einen Wolkenspalt den im Mondlicht glitzernden Zürichsee sah. Die Aktion wurde abgebrochen, der vorbereitete «Bombenteppich» wieder eingerollt, die Sirenen gaben Endalarm und die Bevölkerung verliess aufatmend die Luftschutzkeller. Solche Episoden gab es immer wieder, meistens nachts. Die Schweizer Luftabwehr leuchtete mit riesigen Scheinwerfern den Himmel ab und sobald etwas Glitzerndes im Lichtkegel zu sehen war, ballerten sie mit ihren Oerlikoner-Geschützen drauflos, mit den gleichen Geschützen, mit denen die Deutschen die eindringenden Bomber beschossen. Neutralität. Noch lange bewahrte ich in einem Schuhkarton eine Menge jener Staniolstreifen auf, die tonnenweise, während der langen Bombernächte, vom Himmel fielen. Sie sollten die Mannen an den Scheinwerfern verwirren. Die Schweiz besass damals auch eine Flugwaffe. Das Herzstück des Maschinenparks war die deutsche Messerschmidt 109, mit dem auch die deutsche Luftwaffe versuchte, die eindringenden Bomber zu bekämpfen. Neutralität.

«Lieber Heiliger St. Florian, verschon unsere Häuser, zünd' lieber andere an ...»
(Stossgebet der Feuerwehr und verwirrter Politiker)

Kurz nach 13.00 Uhr verstummte das Heulen der Sirenen und wurde von einem Geräusch abgelöst, das die Bevölkerung der Grossstädte Deutschlands und der Schweiz seit einigen Jahren in Angst und Schrecken versetzte: das Brummen schwerer Bomber. Die Höhe von Witikon liegt zwischen dem Zürich- und dem Greifensee. Nach dem Essen spazierte mein Vater mit mir in Richtung Greifensee.

Der Föhn klärte die Luft, die Fernsicht war aussergewöhnlich. Wir sahen sie: die grosse, viermotorige Maschine, schwarz und bedrohlich, begleitet von zwei Jagdfliegern, je einer vorne und hinten, donnerte über unsere Köpfe hinweg. Einem einsamen Raubvogel gleich zog er seine Bahn den Zürichsee hinauf, in Richtung Rapperswil. Wir durften aufatmen. Wen wird es als Nächste treffen?

«Little Chub» hiess der Bomber. Seine Mission war erfüllt, die Stadt Friedrichshafen brannte. Der Kommandant der Maschine zog es vor, dem deutschen Abwehrfeuer zu entkommen und wählte den sicheren Heimweg nach England über die neutrale Schweiz, wie ihm immer wieder geraten wurde. Die «Little Chub» war eine fliegende Festung mit Maschinengewehrnestern in Form von Glaskuppeln, die wie Warzen an allen Seiten des Rumpfes klebten. Die Männer in ihren engen Gehäusen, hinter ihren Maschinengewehren, mussten angreifende Flugzeuge abwehren. Sie beobachteten zwei Schweizer Morane Jagdflugzeuge, die jedoch keine Anstalten zu einem Angriff machten. Eben zog der eine der beiden Jagdflieger an ihnen vorbei, liess sein Fahrwerk hinunter und wackelte mit den Flügeln: die Aufforderung zum Landen. James Burry, Co-Pilot der «Little Chub» gab seiner Besatzung über Bordtelefon bekannt, dass die Vorbereitung zur Landung eingeleitet würde. Was darauf geschah, wurde erst später bekannt.

Schweizer Abfangjäger zum Schuss bereit

Hauptmann Max Kolb des Geschwaders 11 verfolgte den amerikanischen Bomber schon seit fast einer halben Stunde. Immer wieder gab er das Signal zum Landen. Mit der Besatzung an Bord konnte kein Funkverkehr aufgenommen werden, die Geräte wie auch die Frequenzen stimmten mit den Schweizer Funkanlagen nicht überein. Fahrwerk raus, Flügel wackeln, Fahrwerk rein, den Bomber überholen, Fahrwerk raus, mit den Flügeln wackeln und Signalarakete abschiessen, - doch unbeirrt zog der Bomber weiter. Von der Einsatzzentrale Dübendorf erreichte Max Kolb der Befehl «Feuer frei zum Abschuss»! Zögernd nahm er den linken Flügel ins Visier, ein kurzer Feuerstoss aus dem Maschinengewehr, Maschine im steilen Winkel nach links hochgezogen und weg. Die Schüsse aus den Kanzeln des «Little Chub» erreichten ihn nicht mehr.

Witikon, 14.00 Uhr

Eben donnert das Riesenflugzeug wieder über unsere Köpfe. Mein Vater zieht mich hinter ein Transformatorenhäuschen in Deckung. Als letztes sehen wir den Bomber, eine enge Kurve fliegend und eine schwarze Rauchfahne hinter sich herziehend, in die Gegend des Greifensee stürzen. Fallschirmabspringer gleiten einige hundert Meter von uns entfernt zu Boden. Dann wimmelt es plötzlich von Armeefahrzeugen und Soldaten; ein Motorradfahrer befiehlt uns, die Gegend zu verlassen.

Auszug aus dem Bericht von Oberst Högger, Kdo.

Armeeflugpark:

Das Flugzeug stürzte, nachdem es in geringer Höhe mit brennendem Motor Nr. 3 über den Zürichberg in Richtung Fällanden flog und 4 Mann der Besatzung mit Fallschirm abgesprungen waren, 300 m vom nördlichen Ufer in den Greifensee ab. Das Flugzeug wurde durch den Aufschlag vollständig zertrümmert und konnte bis heute nicht geborgen werden. Der Standort der Trümmer konnte in einer Tiefe von 12 bis 15 m im Schlamm Boden festgestellt werden. Ausser der linken Tragfläche und dem Rumpfunterteil sind nur noch zertrümmerte Teile in einem Umkreis von 300 m vorhanden. Die Sucharbeiten und Hebeversuche wurden durchgeführt vom Rettungsdienst Zürich und Uster, Fa. Stäubli, Holz- und Wasserbau, Zürich, und Kdo. Armeeflugpark. Die Trümmer konnten nicht geborgen werden.

Besatzung: 4 Mann in der Gegend von Fällanden/Witikon mit Fallschirm abgesprungen, wovon 1 tot (die Fallhöhe zu gering) und drei verletzt. 1 Mann verletzt am 24. 4. 44 aus See geborgen, 1 Mann tot aus See geborgen am 24. 4. 44, weitere drei Mann tot aus See geborgen zwischen 1. 5. und 4. 5. 44. Die Leichen wurden dem Ter. Kdo. 6 übergeben. Das 10. Besatzungsmitglied konnte nicht gefunden werden. Die Suchaktion wurde am 5. 5. 44 abgebrochen.

1953

Martin Schaffner, genannt Bomber-Schaffner, war Garagist in Suhr und wog 200 Kilo. Beachtliche Popularität erwarb er sich mit seinen Erfindungen zur Bergung von Flugzeugen, Schiffen und Autos aus Schweizer Seen. Mit der Bergung einer 1944 notgewässerten B-17 aus dem Zugersee war Martin Schaffner mit einem Schlag ins Rampenlicht der Weltöffentlichkeit gerückt. Was lag näher, als ihn mit der Bergung der noch verbleibenden Trümmer der B-17 im Greifensee zu betrauen? Schaffner gelang es, Teile des Rumpfes, mit dem Skelett des noch vermissten Co-Piloten James Burry, zu heben. Ein weiteres, trauriges Kapitel der Neutralitätsgeschichte der Schweiz war abgeschlossen.



Greifensee, 29. September 2000

Er ist Sammler und Hobbyforscher und heisst Jürg Kammerlander. Im Auftrag des Flugzeugmuseums im bernischen Utzendorf begann er mit einem 10-köpfigen Team mit der Suche nach den verbleibenden Trümmern, unter anderem einem Motor der B-17. Dank dem Einsatz modernster Suchgeräte der Firmen INTERMARES und SOSO gelang es bald, die Trümmer zu orten. Taucher des Rettungsdienstes Greifensee befestigten die im tiefen Schlamm auf 12 m steckenden Flügelteile, den Propeller und schliesslich den 18-Zylinder-Sternmotor an Hebeballons, die vor versammelter Presse mittels eines Motorkrans aus dem Wasser gezogen wurden.

Die Teile sollen an einer anderen B-17 im Museum von Utzendorf eingesetzt werden.

Epilog

Der heute 83-jährige frühere Jagdpilot Max Kolb vermutet, dass der Bomber der Aufforderung zum Landen nicht nachgekommen war, weil der Schütze aus der unteren Rumpfkapsel, wegen verklemmter Ausstiegsluke, nicht in den Rumpf hinaufsteigen konnte. Bei einer Landung wäre er wahrscheinlich zerquetscht worden.
