



Drei der zehn Besatzungsmitglieder an Bord der «Little Chub»: Bombardier Jesse Greenebaum (links) und Pilot Everett Bailey (Mitte) starben beide an jenem Tag. Charles Wallach (rechts) war einer der wenigen Überlebenden – an Bord der Maschine stürzte er in den Greifensee, eine Schwimmweste rettete ihn vor dem Ertrinken. Bilder: zVg

den USA erhielten, sollte nur kurz dauern: Wer eines der Maschinengewehre an Bord bedienen musste, erhielt gerade mal fünf Wochen Training. Navigator, Funker oder Bombardier waren in vier bis sechs Monaten ausgebildet; Piloten in rund einem Jahr. Das Springen mit Fallschirmen wurde den Fliegern lediglich im Klassenzimmer demonstriert, bevor es dann hiess: Ab in die Luft, auf in den Krieg!

Die Alliierten befanden sich in jenem Frühling 1944 auf einem Höhepunkt im Luftkampf gegen Deutschland. Der Sieg gegen die Nazis war jedoch noch alles andere als gewiss, der «D-Day», die Landung der Alliierten in der Normandie, fand erst einige Wochen später statt.

Einsatzbefehl am 24. April 1944

Die «Little Chub»-Crew war nach der Ausbildung bloss neun Tage in Grafton Underwood, England, stationiert, als sie ihren ersten Einsatzbefehl erhielt. An diesem Morgen vom 24. April schickte die US Army Air Force nebst der «Little Chub» insgesamt 754 Bomber in die Luft, um deutsche Ziele zu bombardieren.

40 Flugzeuge sollten am Abend nicht mehr auf die Basis zurückkehren...

Wie war das wohl für diese jungen Männer, als sie an Bord ihrer Maschine stiegen? Als sie in die Luft abhoben, weit weg vom elterlichen Zuhause und im Ungewissen, was auf sie zukommt? Begleitet von Flugzeugen links und rechts brummte die «fliegende Festung» in strammer Formation Richtung Deutschland mit schweren Bomben an Bord. Der Motorenlärm dröhnte.

Manchem Besatzungsmitglied mag wohl etwas flau im Magen gewesen sein. Kampferfahrung besass unter ihnen einzig der gerade mal 20-jährige Pilot Everett Bailey. Seit November 1943 hatte er schon 20 Einsätze geflogen. Für alle anderen war es der erste Kampfeinsatz.

Am Horizont erschien nun das Ziel ihres Flugs: Süddeutschland, Oberpfaffenhofen. Die Amerika-

ner hatten bereits im März begonnen, die dortigen Werke des deutschen Flugzeugherstellers Dornier zu zerstören. Dieser erneute Vorstoss vom 24. April sollte erfolgreich sein: Der Bombenteppich walzte drei Hallen platt und beschädigte zwei weitere. Der präzise Angriff brachte laut Angaben des Aviatik-Journalisten Hans Heiri Stapfer gute Teile der Flugzeugfertigung der Nazis zum Erliegen.

Schüsse der Nazis, Flucht in die Schweiz

Aus einem Einsatzprotokoll der Amerikaner lässt sich rekonstruieren, was danach geschah: Kurz nachdem die «Little Chub» ihre Bomben abgeworfen hatte, wurde sie über Stuttgart von deutschen Jägern angegriffen. Die Nazis feuerten. Zwei 20-Milimeter-Geschosse trafen den Bug der «Little Chub».

Das Flugzeug war stark havariert. Durch Löcher in den Flügeltanks drangen Benzindämpfe in den Bombenschacht. Jesse Greenebaum, der als Bombardier ganz vorne in der Spitze des Flugzeugs gesessen hatte, war schwer im Gesicht verwundet. Der linke Seitenschütze Richard Sendlbeck hatte ein gebrochenes Bein. Die Verletzten wurden von ihren Kameraden notdürftig versorgt.

Pilot Everett Bailey musste handeln. Mit dem Fallschirm über Feindesland abspringen und in Kriegsgefangenschaft geraten? Das wollte er vermeiden. Um 14.05 Uhr beschloss Bailey, sich mit der «Little Chub» aus der Formation zu lösen und Kurs auf die neutrale Schweiz zu nehmen. Es war nicht das einzige amerikanische Flugzeug, das sich in die Schweiz rettete: An jenem Tag allein landeten neun Bomber auf dem Militärflugplatz Dübendorf. Weitere je in Genf, Altenrhein und Neftenbach. Eine Maschine stürzte in Baltenswil ab. Die «Little Chub» aber sollte hier ein besonderes Schicksal ereilen.

Neutralitätsverletzungen

Auf dem Militärflugplatz Dübendorf war in jenen Tagen stets eine Staffel des Überwachungsge-

schwaders auf Pikett. Eine Doppelpatrouille hielt sich ständig einsatzbereit. Die Schweizer sahen sie nicht gern, solche «Neutralitätsverletzungen», also Einflüge ausländischer Flugzeuge in den Schweizer Luftraum. Fremde Flugzeuge wurden abgefangen und zur Landung gezwungen.

Unmittelbar neben dem übermächtigen, kriegsführenden Deutschland war die Schweiz ja nur ein kleiner Fleck auf der Landkarte. Sie beflissigte sich, vom Krieg verschont zu bleiben und auf alle Seiten hin Distanz zu wahren. Ein bisschen freundlich zu Deutschland, nie allzu nett gegenüber den Alliierten. Eine Position, die einiges Lavieren notwendig machte und manche Kompromisse erforderte. «Meinen Freund behandle ich wie meinen Feind, damit mein wirklicher Feind, den ich wie einen Freund behandle, nicht hinter meine wahren Gefühle kommt.» So beschreibt der Autor Peter Kamber treffend die paradoxe Haltung der Schweiz gegenüber den Alliierten in seinem Buch «Schüsse auf die Befreier».

Die Schweiz blieb zwar neutral, aber dennoch nicht ganz von Kriegshandlungen verschont: Am 1. April 1944 wurde beispielsweise die Stadt Schaffhausen von den Amerikanern bombardiert. 40 Menschen kamen ums Leben; 270 wurden verletzt. «Ein unglückliches Versehen, ein Navigationsfehler!», beteuerten die Amerikaner später. Sie hätten eigentlich deutsche Ziele treffen wollen. Manche Schweizer wollten damals in der Aktion aber auch eine Art Warnschuss erkennen: Hatte sich die Schweiz gegenüber Deutschland vielleicht doch zu kooperativ und willfährig gezeigt?

Nun also, nur wenige Tage nach diesem folgenschweren Unglück in Schaffhausen, sollten am 24. April von Deutschland her diverse amerikanische Flugzeuge in den Schweizer Luftraum eindringen. Dank Funküberwachung waren die Anflüge der Bomber bereits am Vormittag absehbar. Um 12.20 Uhr löste das Militär in der ganzen Schweiz, mit Ausnahme des Tessins, Fliegeralarm aus.

Text: Annette Schär

Lesen Sie in der nächsten Ausgabe: Teil 2 von 3.

Kampferfahrung besass unter ihnen einzig der gerade mal 20-jährige Pilot Everett Bailey.