Der Bodensee : ein Flugzeugfriedhof

Autor(en): **Rosenbaum, Harry**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **7 (2000)**

Heft 77

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-885417

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

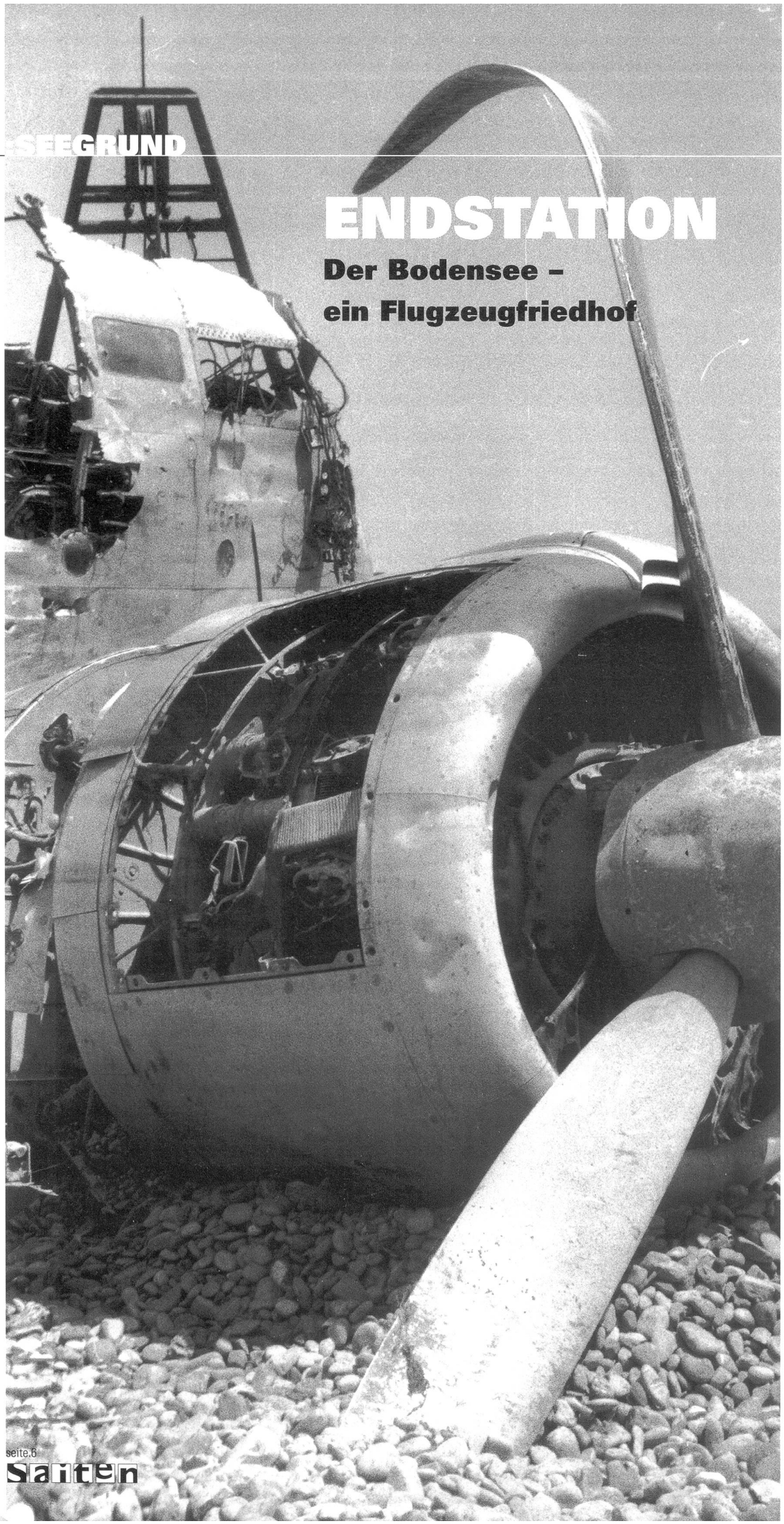
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ENDSTATION

Der Bodensee – ein Flugzeugfriedhof



Das französische Flugboot SE 200 wurde im Januar 1960 vor Immenstaad geborgen. Foto: Stadtarchiv Friedrichshafen

von Harry Rosenbaum

Seit der Erfindung der Freizeit ist der Bodensee Touristenmagnet mit steigender Anziehungskraft. Tief unten im Seegrund jedoch lauert Mysteriöses und Grauenhaftes. Das Schwäbische Meer ist ein Flugzeugfriedhof unbekannten Ausmasses. Eine wichtige Rolle spielt Friedrichshafen, während des Zweiten Weltkriegs wegen seiner Rüstungsindustrie eine der wichtigsten Zielstädte für allierte Bombenangriffe.

Die geheimnisvollste Geschichte ist die des «Cognac-Bombers». In den 60er Jahren will ein Taucher das mit dem Weinbrand vollgepackte Flugzeug entdeckt haben. Der Froschmann vergass aber, sich die Fundstelle des Wracks genau zu merken. Dafür erzählte er einem Reporter die gruslige Geschichte vom Piloten, der immer noch als Skelett in seiner Maschine ausharre und den Steuerknüppel fest in seinen Knochenhänden halte.

DER COGNAC-BOMBER

Der «Cognac-Bomber» ist eine Legende, die vor allem von Tauchern seit mehr als 30 Jahren immer wieder kolportiert wird. Kurz vor Kriegsende, als sich die deutsche Wehrmacht aus Frankreich zurückziehen musste, sind in dem für seinen Weinbrand berühmten südwestfranzösichen Städtchen Cognac rund 2000 Flaschen des gleichnamigen Edelwassers verschwunden. Die Legende erzählt, dass Nazi-Bonzen ihren Frust über die End-Niederlage hätten auf stilvolle Weise ertränken wollen und einen Flieger in geheimer Mission beauftragten, die Flaschen nach Oberbayern zu fliegen. Über dem Bodensee soll dem zweckentfremdeten Heinkel-Bomber aber plötzlich der Flugsprit ausgegangen sein, und bei der Notwasserung habe ihn die schwere Last augenblicklich auf den Seegrund befördert.

Anfangs der 70er Jahre herrschte unter den Tauchern helle Aufregung. Im Untersee wurde ein grosser schwarzer Kasten geborgen. Bei der Öffnung kamen aber keine Cognac-Flaschen zum Vorschein, sondern nur die Technik eines Zielgerätes für Wasserbomben, welches die Wehrmacht im Bodensee zu Testzwecken versenkt hatte. «Die Geschichte vom Cognac-Bomber taucht immer wieder auf», sagt der Stadtarchivar von Friedrichshafen, Georg Wieland. «Bis jetzt ist aber noch kein einziges Dokument aufgetaucht, welches auf die Existenz diese mysteriösen Flugzeuges hindeuten würde.»

Einer anderen mysteriösen Geschichte kam man im November 1993 auf den Grund. Fischer klagten, dass ihnen die Netze vor der Hafeneinfahrt von Friedrichshafen immer wieder wie von unsichtbarer Hand zerrissen würden. Die Thurgauer Seepolizei, die über eine hochsensible Unterwasser-Videokamera verfügte, wurde vor Ort geschickt, die Vorgänge aufzuklären. Teile eines riesigen Flugzeugwracks ragten in 13 Metern Tiefe aus dem Seegrund.

Als die Taucher eine Leitung freilegten und daran zogen, trat Öl aus. Die Hafeneinfahrt wurde gesperrt. Der Verdacht bestand, dass an dem Wrack, das als viermotoriger, englischer Lancaster-Bomber identifiziert wurde, noch scharfe Bomben hingen. Der Fund wurde tagelang von Spezialisten untersucht und entpuppte sich schliesslich als 22 Meter langer Tragflächenträger.

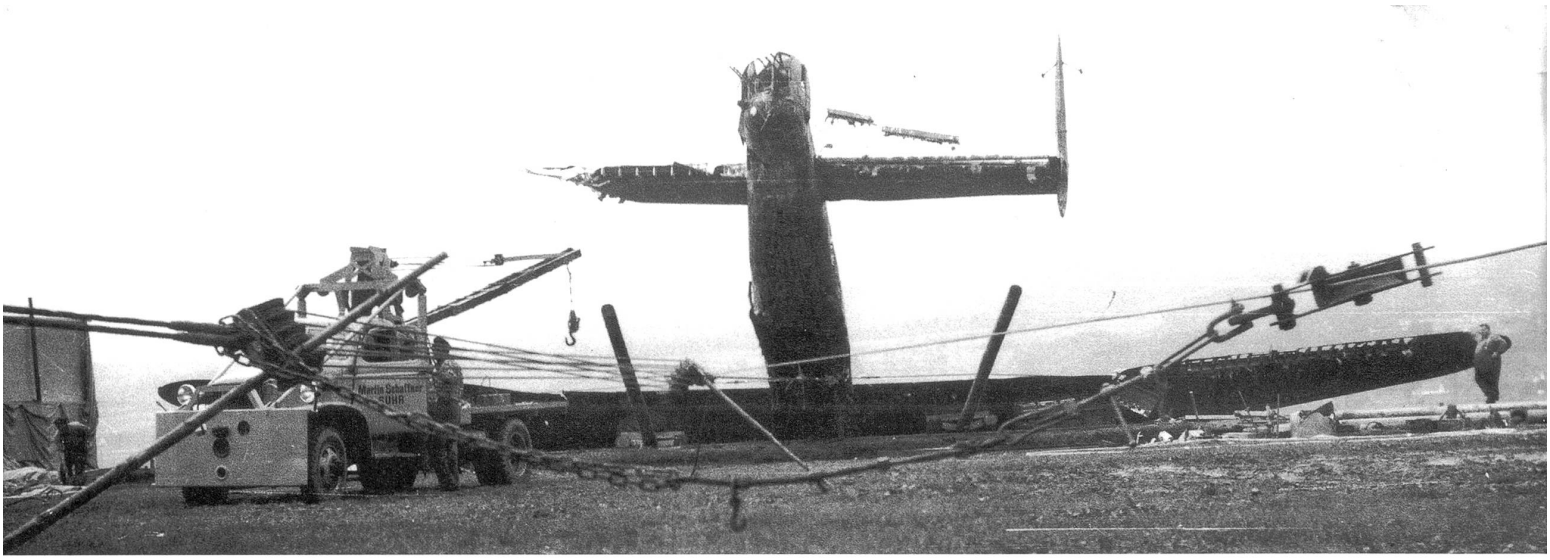
Die Maschine ist von einem deutschen Jäger in der Nacht vom 27. auf den 28. April 1944 in grosser Höhe abgeschossen worden und explodierte in der Luft, ohne die Bombenlast abzuwerfen. In dieser Nacht flogen über 300 Maschinen eines britischen Verbandes den verheerendsten der elf Angriffe auf Friedrichshafen, die zwischen 1943 und 1945 der konzentrierten Rüstungsindustrie in der Zeppelinstadt galten und über 1000 Menschen das Leben kosteten. 47 «Feindmaschinen» sollen laut Wehrmachtsbericht bei der Attacke vernichtet worden sein.

Noch immer liegen eine unbekannte Zahl von Wracks und Wrackteilen weit verstreut im See. Nur die in Ufernähe ins Wasser gestürzten Flugzeuge sind noch während des Krieges oder kurz danach geborgen worden. So auch Maschinen, die auf der Schweizer Seite des Sees niedergingen. Ein von der deutschen Flak schwer getroffener amerikanischer B 17 Liberator-Bomber stürzte am 6. September 1943 vor Romanshorn ab. Er wurde von der Armee geborgen und verschrottet. Am 7. April 1944 schaffte es ein brennendes englisches Jagdflugzeug des Typs Moskito in die Ufernähe von Uttwil. Die Zweimann-Besatzung, die bei der Royal Airforce punkto Abschüsse feindlicher Flugzeuge die Hitliste anführte, ist bis heute verschollen geblieben.

Unter den 50 wichtigsten deutschen Zielstädten für alliierte Bombenangriffe stand Friedrichshafen wegen seiner hochgradigen Rüstungsindustrie an zehnter Stelle. Die Luftschiffbau Zeppelin LZ war massgeblich an der Entwicklung und Produktion von Funkmessgeräten beteiligt. Zudem wurden Messerschmitt-Flugzeuge montiert. Im LZ-Aussenwerk in Raderach sind deutsche Fernwaffen entwickelt und Teile der V2-Raketen gebaut worden. 1942 lief im LZ-Seewerk Immenstaad die Produktion von Torpedos an. Die Maybach-Motorenbau spezialisierte sich während des Krieges auf den Bau von Hochleistungs- und Dieselmotoren für deutsche Panzer. Die Zahnradfabrik Friedrichshafen lieferte Getriebe und Lenkungen für Militärfahrzeuge. Die Dornierwerke schliesslich bauten Kampfflugzeuge, Flugzeuge zur Fernaufklärung und für die Nachtjagd. Alle Unternehmen sind während des Krieges total zerstört worden, danach aber wieder auferstanden und haben teilweise in der Rüstungsindustrie, diesmal für die Nato-Bewaffnung, weiter gearbeitet. Die Maybach-Motorenbau als MTU, Dornier als Unternehmen von Daimler-Chrysler, und die Zeppelin Luftschiffbau macht heute als Zeppelin Neue Luftschifftechnik mit der Entwicklung eines High-Tech-Zeppelins Furore.

UNTERWASSER-SCHROTT

Noch ist der See eine faszinierende, aber auch gefährliche Schrotthalde des vor über 50 Jahren ausgestandenen Krieges. Immer wieder tauchen Relikte aus der schlimmen Zeit auf: Räder von Flugzeugen, Teile aus dem Cockpit, einmal war es eine Zielkamera eines amerikanischen Bombers, die noch einen Film enthielt, der aber nicht mehr entwickelt werden konnte. Fetzen von Bomberjacken erinnern an den



Bergung einer britischen Lancaster aus dem See vor Steckborn. Datum unbekannt. Foto: Stadtarchiv Friedrichshafen

unbekannten Soldaten, dessen Leibhaftigkeit längst zersetzt und auch nicht einmal mehr im Sediment des Bodensee vorhanden ist.

Gefahr ist in Verzug, wenn die Dinge plötzlich wieder auftauchen, die eigentlich vor Jahrzehnten hätten losgehen sollen, es aber nicht taten: so eine Ankermine, die vor einigen Jahren plötzlich einem Segelboot bedrohlich nahe kam. Das Kriegsrelikt war noch scharf und detonierte mit dumpfem Knall und grosser Wasserfontäne, als es von Spezialisten gesprengt wurde. Als harmloser erwies sich ein Torpedo, das bei Friedrichshafen angelandet wurde, aber keine Sprengladung enthielt. Spannend sind Teile von Flugzeugen, die auftauchen, aber keinem bekannten Typ zugeordnet werden können. Wahrscheinlich handelt es sich dabei um Überreste von Beutemaschinen, die von der Wehrmacht untersucht, getestet und danach in den See geschmissen worden sind.

Vieles wurde in der Vergangenheit in den See geworfen. Dabei waren die französischen Besatzungstruppen am verantwortungslosesten. Sie entsorgten nach Kriegsende im Untersee Tonnen von scharfer Munition. Niemand weiss heute wo. Klammheimlich machten Thurgauer Industrieunternehmen den Bodensee zum Ochsnerkübel. Kaum war der Krieg aus, warfen sie kistenweise vom Reichsluftfahrtsamt bestellte aber nicht mehr abgerufene Flugzeugausrüstungen ins Wasser. «Was heute vor allem auftaucht und an den Krieg erinnert, ist Gewehrmunition», sagt Edwin Bauer, Chef der Wasserschutzpolizei Friedrichshafen. Über das Reinfallen und Reinwerfen in den See freut sich heute nur das Zeppelin Museum. Bei einer Taucheraktion 1998 sind Raritäten wie Gasfüllflaschen und Ventile aus der Zeit des frühen Luftschiffbaus gefunden worden, die einen unschätzbaren industrie-archäologischen Wert haben.

Auch nach dem Krieg empfahl sich der Bodensee als Flieger-Friedhof. In den 50er Jahren stürzte vor Romanshorn eine DC 3 der Swissair ab, die sich auf einem Schulungsflug befand. In den 60er Jahren wurden zwei Prototypen des legendären P 16 in den See gesetzt. Das Schweizer Kampfflugzeug-Projekt wurde danach aufgegeben. Im Januar verunglückte in der Seemitte der Helikopter eines griechischen Reeders, der angeblich Waffenhandel betrieben haben soll. Die Maschine wurde fünf Jahre später zufällig gefunden und geborgen.

1994: CESSNA-ABSTURZ

Im Februar 1989 stürzte beim Landeanflug auf Altenrhein bei dichtem Nebel eine AC 90 Turbocommander der österreichischen Rheintalflug ab. Unter den elf Opfern war der damalige österreichische Sozial- und Arbeitsminister Alfred Dallinger, dem die Verwicklung in eine Finanzaffäre nachgesagt wurde. Im Januar 1994 führte der Absturz einer Cessna vor Rorschach zu einem Riesenwirbel. Die Maschine, so behauptete die die deutsche Bild-Zeitung, hätte hochradioaktives Cäsium an Bord gehabt. Aus der Schlagzeile wurde eine der teuersten Zeitungsenten der Mediengeschichte, weil bei der Suche und Bergung der Maschine alle erdenklichen Massnahmen getroffen worden waren, um eine mögliche radioaktive Verseuchung des Sees und seiner Umgebung zu verhindern. «Bild» musste schliesslich zugeben, dass die Cäsium-Geschichte aus den Fingern gesogen war. In dem Flugzeug befanden sich zwei Hochstapler, die mit seltenen Metallen aus der ehemaligen Sowjetunion handelten, zwei Milieu-Damen aus Tschechien, der Pilot eines deutschen Flugtaxiunternehmens und ein Schosshündchen. Drei der fünf Absturzopfer wurden gefunden, zwei liegen noch heute als Leichen auf dem Seegrund. Als Absturzursache wurde ein Pilotenfehler angenommen.

Der Absturz des «Cäsium-Bombers» hat dazu geführt, dass sich die Bodensee-Anrainerstaaten endlich dazu aufrafften, eine klare Regelung für die Bergung abgestürzter Flugzeuge im Schwäbischen Meer auszuarbeiten. Lange musste jenes Land die Bergung durchführen und die Kosten bezahlen, dessen Rettungskräfte zuerst am Unfallort eintrafen.

Harry Rosenbaum, Jahrgang 1951, St.Gallen; der Journalist schreibt für «SonntagsBlick» und die Nachrichtenagentur AP

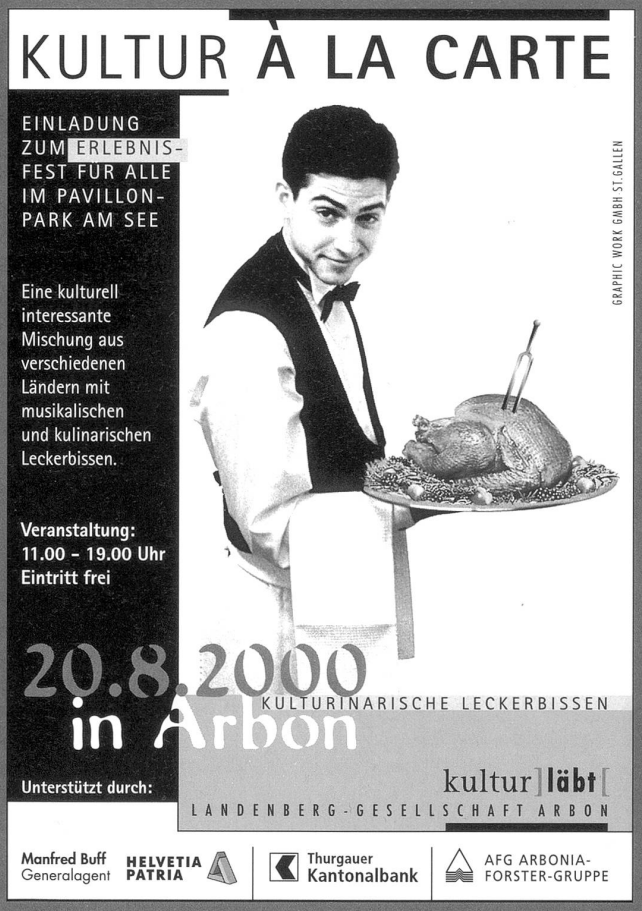
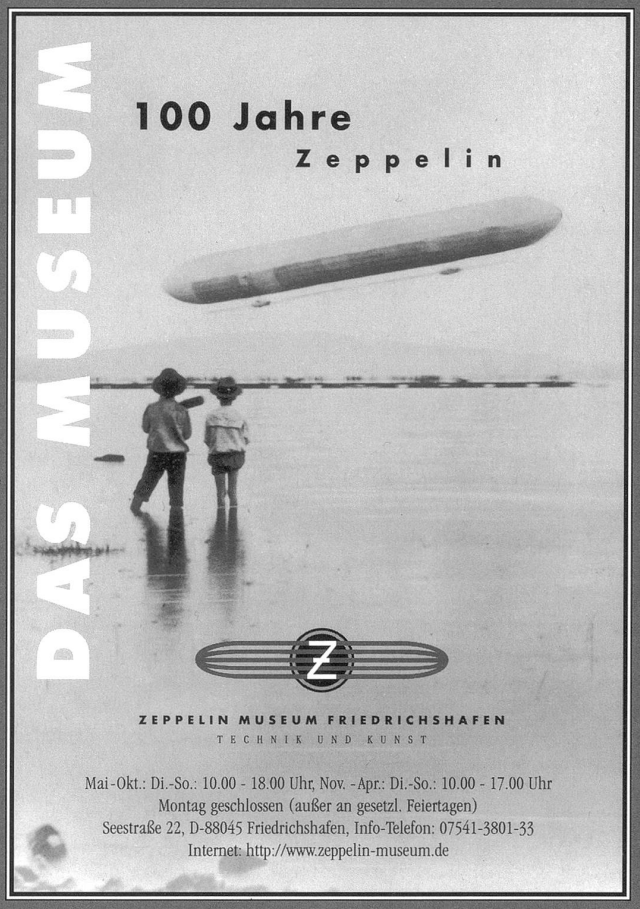
15. Juli bis 17. September 2000

LKW Lebenskunstwerke

Kunst in der Stadt 4

In Zusammenarbeit mit dem Bregenzer Kunstverein

KUB

***Kunsthaus* Bregenz**

A-6900 Bregenz, Karl-Tizian-Platz
Telefon: (+43-5574) 485 94-0, Fax: 485 94-8
Web: www.kunsthaus-bregenz.at
Di–So: 10.00–18.00 Uhr, Do: 10.00–21.00 Uhr
Mo: geschlossen, außer während der Festspielzeit