Fliegende Festung aus dem Zugersee

Autor(en): **Rickenbacher, Oskar**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **97 (2022)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1045863

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

Fliegende Festung aus dem Zugersee

Vor 70 Jahren wurde die «Fliegende Festung» aus dem Zugersee gehoben und an Land gebracht und vor 50 Jahren in St. Moritz verschrottet.

Oskar Rickenbacher

Bild: Eugen Grau, Zug

16. März 1944: Eine grosse Menschenmenge empfängt den Piloten 1st Lt. Robert W. Meyer unterhalb des Restaurants Taube und des Wöschhüslis der Unteraltstadt.

Am 25. August 1952 konnte die B-17G, auch «Fliegende Festung» genannt, der U.S. Army Airforces, USAAF, aus 45 Metern Tiefe gehoben und hinter dem heutigen Bootshafen in Zug an Land gebracht werden. Die B-17G respektive der Zugerseebomber wurde von Martin Schaffner, Tankstellenhalter aus Suhr alias Bomber-Schaffner, und seinen Mitarbeitern sowie insbesondere dank dem Taucher Gottfried Scherrer zutage gebracht.

Notlandung im Zugersee

Die «Fliegende Festung B-17G», der Zugerseebomber, lag seit der Notlandung am 16. März 1944, um ca. 13 Uhr, auf dem Grund des Zugersees.

Die B-17G startete in England und sollte mit 220 anderen B-17 & B-24-Bombern und Begleitjagdflugzeugen die Messerschmitt-Flugzeugwerke und das Flugfeld in Augsburg bombardieren.

Vor Erreichen des Ziels wurde der Bomberverein von deutschen Jagdflugzeugen im östlichen Raum von Stuttgart angegriffen. Bei diesem Angriff wurde der Zugerseebomber stark beschädigt und zwei Besatzungsmitglieder wurden erheblich verletzt.

Daraufhin musste der Pilot den Verbund verlassen und flog mit dem Ziel Spanien Richtung Schweiz.

An der Schweizer Grenze wurde der Zugerseebomber von Schweizer Jagdflugzeugen empfangen, sie wollten ihn zur Landung in Dübendorf zwingen, leider mit wenig Erfolg.

Im Gebiet des Brünig, im Anblick der verschneiten 4000 Meter hohen Berge, entschloss der Pilot, 1st Lt. Robert W. Meyer, abzudrehen. Er flog via Urner-, Lauerzer- sowie Zugersee Richtung Zug. Über Inwil bei Zug gab er der neunköpfigen Besatzung den Absprungbefehl.

Der 2nd Lt. Robert L. Williams, Navigator, starb bei der Landung, die übrigen acht Besatzungsmitglieder wie auch die zwei Verletzten landeten alle im Gebiet von Baar.

Der Pilot steuerte die «Fliegende Festung» via Cham, Oberwil zurück auf den Zugersee und wasserte vor dem ehemaligen Kantonsspital. Der Bomber schlitterte noch bis zum Casino in Zug, dann drehte er ab und kam 450 Meter vom Ufer entfernt zum Stillstand. Der Pilot stieg aus dem CO-Pilotenfenster, sprang mit aufgepumpter Schwimmweste ins Wasser und wurde durch die Gebrüder Henggeler mit einem Ruderboot gerettet und unterhalb des Restaurants Taube an Land gebracht.

Eine grosse Menschenmenge erwartete den Piloten. Dank dem vorbildlichen Einsatz des 22-jährigen Piloten Meyer konnte ein grosses Unglück im Zugerland verhindert werden.

Nachdem er verpflegt und bei der Stadtpolizei am Kolinplatz in Zug mit trockenen Kleidern versehen wurde, überführte man ihn nach Baar, wo er auf die übrigen Besatzungsmitglieder im Ortskommandoposten im Restaurant Lindenhof traf.

Danach besuchte die Besatzung die zwei Verletzten, Bombenschütze Sgt. Carl J. Larson und Kugelturmschütze Sgt. Charles W. Page im Asyl in Baar.

Dem tödlich verunglückten Kollegen 2nd Lt. Robert L. Williams wurde im Leichenhaus in Baar die letzte Ehre erwiesen. Nachher wurde die Besatzung nach Dübendorf gebracht und interniert.

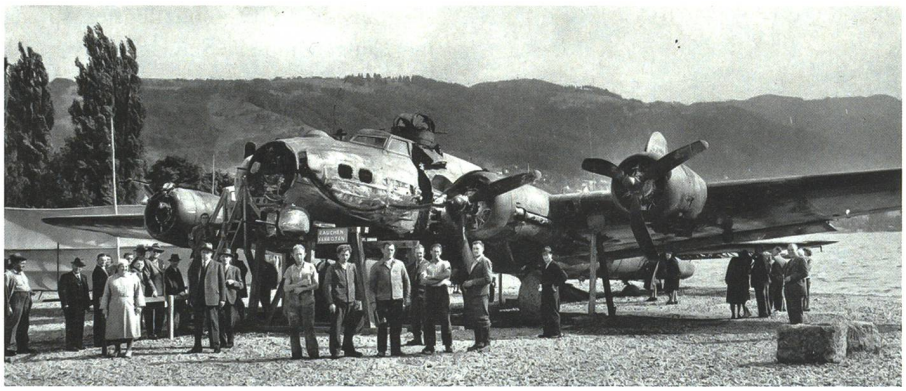
«Bomber-Schaffner»

Martin Schaffner wurde 1923 in Gränichen geboren. Infolge langjähriger Krankheit seines Vaters war er schon früh gezwungen, zum Lebensunterhalt der Familie beizutragen, und konnte deshalb keine Berufslehre absolvieren.

Ab 1938 arbeitete er in der Motorrad-Reparaturwerkstatt der Maschinenfabrik Gränichen. Bereits in den ersten Kriegsjahren des Zweiten Weltkrieges sah er die volkswirtschaftliche Notwendigkeit des

Bilder: Eugen Grau, Zug

1952: Bomber-Schaffner mit Stumpen, Taucher Gottfried Scherrer und Josef Schnellmann – der Bug ist noch abgerissen, er wurde später geborgen.



1952: Ausstellung des Zugerseebombers, nun mit Bug, auf dem Kiesplatz hinter dem heutigen Bootshafen, zwischen Hafenrestaurant und Seeclub.

Sammelns und Verwerten von Altstoffen. 1941 machte er sich selbstständig.

Da er erst 18 Jahre alt war, beantragte seine Mutter 1942 die Mündigkeitserklärung. Damit konnte er nun Altstoffe auf eigene Rechnung sammeln. Zuerst benützte er zum Sammeln einen Schubkarren, dem er einen Hund vorspannte.

Später besorgte er sich einen Anhänger für sein Fahrrad. Das Transportieren der Lasten war aber mühsam. Aus diesem Grunde besorgte er sich ein Motosacoche-Motorrad mit Seitenwagen.

Das Benzin war seinerzeit streng rationiert, da aber das Sammeln von Altstoff eine nationale Pflicht war, konnte er sich etwas Benzin besorgen, was aber bei weitem nicht reichte für seine Transporte.

In dieser Not konstruierte er einen Holzvergaser an das Motorrad und betrieb es nun mit Holzkohle. Bald verkaufte er die Motosacoche und erwarb eine Harley Davidson, wiederum mit Seitenwagen.

Auch diese rüstete er mit einem Holzvergaser aus. Nach Kriegsende erweiterte er den Handel auf Fahrzeuge, die er reparierte und weiterverkaufte. Aus Platzgründen und vorausschauend kaufte er in Suhr ein Grundstück und baute eine Auto-Service-Station.

Später kam auf der anderen Strassenseite noch ein Wohnhaus dazu. Darin wohnte er bis zu seinem Tod. Das Geschäft blühte und er baute weitere drei Tankstellen. Schaffner war bekannt, dass er das Benzin günstiger verkaufte als die Konkurrenz und er entfachte somit einen Preiskampf unter den Anbietern.

Eines Tages sah er auf dem Titelblatt einer Zeitschrift ein Foto mit einer Tankstelle, auf deren Dach ein Sportflugzeug als Blickfang diente. Sofort kam ihm die Idee, seine Tankstelle mit einem Bomber als Blickfang zu bestücken. Zuerst suchte er in der Schweiz nach einem Bomber, leider erfolglos. Also fuhr er mit seinem Bruder nach Frankfurt a. Main zur US-Air-Force-Basis.

Hier bekamen sie die Information, dass US-Bomber in Seen der Schweiz zu bergen seien. Zu Hause erkundigte er sich nach Bombern, die in Seen abgestürzt waren und erfuhr, dass ein US-Bomber im Zugersee liege.

Dank den Beziehungen nach Frankfurt und dem Einverständnis vom EMD in Bern startete er mit der Abklärung zur Hebung des Bombers. Er konnte Gottlieb Scherrer, Taucher bei Willy Stäubli, Horgen, von der Idee, den Bomber zu bergen, begeistern und engagieren.

Es wurde ein Floss mit zwei 30 000-Liter-Tanks für die Luftpumpen auf dem Grundstück der Familie Dosenbach an der Artherstrasse in Zug gebaut. Nachdem eine 45 Meter lange Leiter installiert und mehrere Leute zwecks Hilfe angestellt worden waren, konnte mit der Bergung begonnen werden.

Der Taucher stieg auf der Leiter bis auf den Seegrund in 45 Metern Tiefe. Insgesamt waren auf dem Floss rund 30 Personen an der Bergung beteiligt und bis zu acht Mann bedienten die Luftpumpen. Der Taucher brachte nach dem ersten Tauchgang die Nachricht, dass die Front

Bild: Rutz, St. Moritz

1972: der Zugerseebomber mit neuem Anstrich in St. Moritz-Bad, neben dem Hotel Sonne. Auch der Übername «Lonesome Polecat» ist nun aufgemalt.

des Bombers im Boden auf Grund stecke. Der Taucher band Stahlseile um den Bomber, um ihn zu heben. Leider wurde das Seil falsch befestigt, sodass der Bug weggerissen wurde.

Nachdem der Bomber neu mit Stahlseilen verbunden worden war, konnte er am 25. August 1952 gehoben und an Land gebracht werden.

Für die Vorbereitungen der Bergung des Bombers benötigte Schaffner rund zwei Jahre. Die Hebung im Zugersee dauerte rund zwei Monate.

Der Zugerseebomber wurde danach in Zug zur Schau gestellt und bereits am ersten Tag der Ausstellung kamen rund 10 000 Schaulustige. An diesem Tag regnete es in Strömen und der Boden verwandelte sich in Morast. Schaffner organisierte vier Personen zum Ausgang, welche für 30 Rappen die Schuhe der Besucher reinigten.

Für den Eintritt verlangte er Fr. 1.10 respektive 55 Rappen für Kinder. Für das Parkieren der Fahrräder verrechnete Schaffner 50 Rappen. Schaffner war ein sehr geschäftstüchtiger Unternehmer.

Weitere Bergungen

Schaffner hob noch weitere Flugzeuge sowie Autos aus Seen und Flüssen (Greifensee, Untersee, Walensee usw.). Aus dem Bodensee barg er zwei Versuchsflugzeuge P-16, eine Vampire der Schweizer Luftwaffe, eine Swissair DC-3 sowie Flugzeuge vor Friedrichshafen, welche an der Bombardierung der Stadt und Industrieanlagen 1944 teilnahmen und abstürzten.

Martin Schaffner war zeitlebens ein schwergewichtiger Mann und wog über 200 Kilogramm. Mittels chirurgischen Eingriffs wollte er sein Gewicht stark reduzieren. Leider verstarb er nach der Operation am 5. Oktober 1965 im Spital Baden im Alter von 42 Jahren an einer Lungenentzündung.

Reise des Zugerseebombers

Nach der Ausstellung in Zug wurde der Bomber in Basel-Mustermesse, Biel-Bözingen-Flugplatz, Lausanne-Gare und in Bern-Bümpliz ausgestellt. Anschliessend wurde er zur Tankstelle von Schaffner nach Suhr transportiert.

1966, nach dem Tode von Martin Schaffner, verkauften die Nachkommen den Zugerseebomber nach St. Gallen-Winkeln, wo ein Flugzeugpark errichtet wurde. 1970 wurde der Bomber zum zweiten Mal verkauft und per Lastwagen und SBB / RhB nach St. Moritz transportiert. In St. Moritz-Bad wurde der Zugerseebomber neben dem Hotel Sonne ausgestellt.

Hier wurde er nach Verschandelung durch Sprayereien komplett neu bemalt und bekam den ursprünglichen Namen «Lonesome Polecat» (Einsames Stinktier) aufgemalt.

Dieser Namen konnte seinerzeit in England aus Zeitgründen nicht auf den fabrikneuen Bomber aufgemalt werden. In St. Moritz wurde er aufgrund von Reklamationen einiger Nachbaren im Jahre 1972, vor fünfzig Jahren, verschrottet. Teile des Zugerseebombers von St. Moritz wurden alsdann durch KLM-Angehörige gekauft und sind seither im Crash Air War & Resistance Museum 40-45 in Holland ausgestellt.

Zudem befinden sich bei Schweizer Privatsammlern noch ein Propeller, Maschinengewehre, Munition und weiteres Material des Zugerseebombers. Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie im Internet: *www.zugersee-bomber.ch*

Bild: Studio Räber, Zug

Martin Schaffner, genannt Bomber-Schaffner mit Toscani.