Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 11 (1998)

Artikel: Der Schicksalsflug der B-17 F 238 195 der 8. Air Force : zum Absturz eines amerikanischen Bombers am 16. März 1944 bei Wildhaus

Autor: Ackermann, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893135

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der Schicksalsflug der B-17 F 238 195 der 8. Air Force

Zum Absturz eines amerikanischen Bombers am 16. März 1944 bei Wildhaus

Otto Ackermann, Fontnas

Unter dem Titel «Aufsatzthema: Eine Überraschung» brachte das Werdenberger Jahrbuch 1995 einige Aufsätze, die der Gamser Lehrer Theo Gubser in der Gesamtschule im Zollhaus im Jahr 1944 seine Schüler schreiben liess: Die elf Buben und Mädchen waren eben Augenzeugen geworden, wie ein grosser amerikanischer Jagdbomber sie überflogen hatte und anschliessend ins Falüra-Tobel abgestürzt war.[1] Der spontanen Berichterstattung hatte der Herausgeber einige kurze Zeilen zu den Landungen und Abstürzen von Kriegsflugzeugen während des Zweiten Weltkriegs folgen lassen; sie bringen aber keine näheren Angaben über das in Wildhaus niedergegangene Flugzeug und das Schicksal seiner Besatzung.

Erlebnisse wie der Absturz eines Kriegsflugzeuges haben sich tief in die Erinnerung der Betroffenen eingeprägt und werden bis heute erzählt und bei Gelegenheit in der Lokalpresse erneut aufgerollt, besonders dann natürlich, wenn einer der geretteten Piloten selber den Schauplatz des Geschehens noch einmal aufsucht, vielleicht sogar eingeladen durch damalige Augenzeugen oder private Nachforscher.[2] Die folgende Reihe von Begebenheiten ist jedoch so seltsam, dass ein Romanautor sie nicht besser hätte erfinden können!

Vincent McLaughlin mit seiner Gattin während des Interviews von 1995.

...und steht auf und sagt: Ich bin McLaughlin, ich war der Pilot dieser Maschine!

Obwohl ich nach dem Krieg geboren und am Bodensee aufgewachsen bin, war mir der Luft- und Bomberkrieg des Zweiten Weltkriegs durch die Erzählungen der Eltern und anderer Erwachsener bekannt. Unvergesslich prägte sich in ihre Erinnerung das tiefe Dröhnen der Motoren der riesigen Bombengeschwader ein; das dumpfe Grollen von den Bombardierungen in Friedrichshafen, ja sogar von Ulm und Nürnberg soll am Ufer des Bodensees wie ein fernes Gewitter vernehmbar gewesen sein. Auf den ersten Familienausfahrten mit dem Auto – nach 1950 setzte die Motorisierung ein – war auch der Besuch der «Fliegenden Festung» bei Martin Schaffner in Suhr für uns Buben ein prikkelndes Erlebnis.

Zu den Kriegserinnerungen gehörte eine Geschichte im Bekanntenkreis meiner Eltern: Ein amerikanischer Kriegsflieger habe sich als Internierter in eine Tochter aus dem Städtchen verguckt und sie nach dem Krieg hinübergeholt und geheiratet, wo sie glücklich noch lebten und von wo aus sie regelmässig in die Schweiz kämen – romantisch, aber kein Anlass für einen Heranwachsenden, sich damit zu befassen.

Nach Erscheinen der oben erwähnten Beiträge im Werdenberger Jahrbuch erinnerte ich mich jedoch daran und auch an diese Jugendstory. Im November 1995 traf ich bei einem Besuch in einem Restaurant die erwähnten Bekannten, offensichtlich waren sie in Begleitung der «Amerikaner». Ich stellte mich sogleich vor, erzählte von «meiner» Fliegergeschichte aus dem Werdenberger Jahrbuch: Da erhob sich der grossgewachsene, würdige Mann und sagte einfach: «Ich bin Vincent McLaughlin, ich war der Pilot dieser Maschine!»

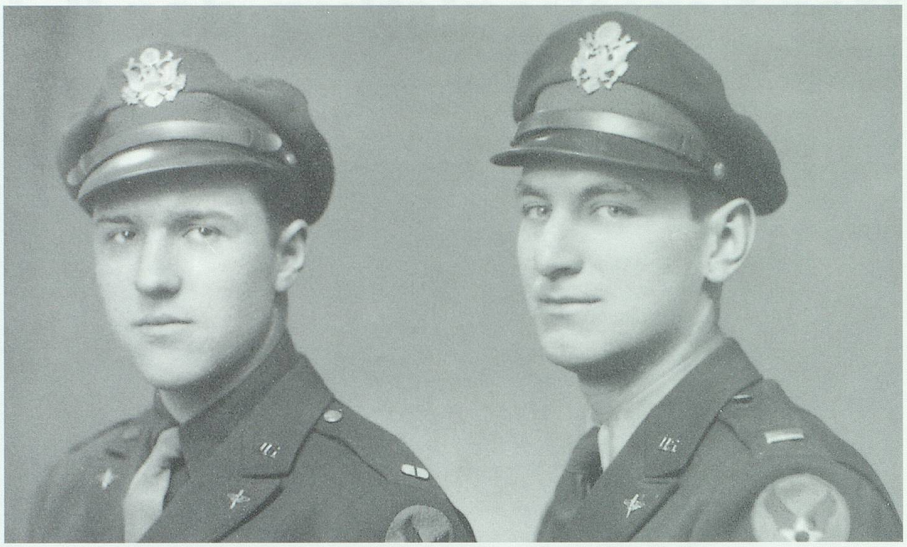
Natürlich vereinbarte ich für die nächsten Tage ein Interview mit ihm; zusammen mit Stefan Naef, der damals in Buchs wohnte und eine lückenlose Dokumentation über die Landungen und Niedergänge amerikanischer Kriegsflugzeuge besitzt, wurden die Fragen vorbereitet.

Im Gespräch zeigte es sich bald, dass auch in den USA in jährlichen Veteranentreffen die Erinnerung an den Luftkrieg hochgehalten wird; Vincent McLaughlin ist noch heute eingebunden in ein Netz von solchen

1 Noldi Kessler, *Werdenberger Jahrbuch* 1995, S. 166f.

2 Besuch von Robert F. Rhodes, dem am 23. Februar 1945 im Rhein niedergegangenen Jagdflieger, am 2. Mai 1994 in Buchs; Beitrag von Karl-August Kaiser, «...he saw a nice field and was going to belly his plane in» in *Werdenberger Jahrbuch* 1995, S. 247–50. Die Lokalpresse berichtete ebenfalls darüber.

Beziehungen.[3] Er hat seine Geschichte wahrscheinlich schon Dutzende Male erzählt und erzählen müssen. Mühelos schilderte er jenen 16. März 1944. Weil in seiner Erzählung der lange Flug der B-17 F von England bis zum Absturzort bei Wildhaus von einem Augenzeugen präzis dargestellt wird, sei der Bericht hier vollumfänglich wiedergegeben.[4]



B-17-Pilot Vincent McLaughlin (rechts) mit dem Copiloten Lawrence T. Lawler. Die Aufnahme entstand im Februar 1944 in London, kurz vor dem geschilderten Flug.

That's the story!

«Also, wir waren die 8. Air Force, 385. Bombergeschwader, 549. Staffel. Die Flugbasis war Great Ashfield, East Anglia, England. Gewöhnlich mussten wir am Morgen früh aus dem Bett, ich weiss nicht mehr genau, um welche Zeit, aber es gab Eier zum Frühstück, das war eine Sonderbehandlung: Wenn es sich um Crews handelte, die auf einen Einsatz gingen, dann gab's zum Frühstück Spiegeleier – und das war ein guter Grund, zur Zeit aufzustehen! Ich weiss nicht mehr, welche Zeit es genau war und auch nicht alle Details des Einsatzes, aber wir starteten am Morgen; die Einzelheiten des Zusammenschlusses der Geschwader in der Luft sind mir nicht mehr geläufig. Wir müssen an die 800 Flugzeuge aus England heraus in die Luft gebracht haben an jenem Tag. Nun, wir starteten einer nach dem andern, flogen dann auf eine bestimmte Höhe zu einem Radiosignal, wo man sich zur Gruppe zusammenschloss, welche sich ihrerseits mit andern Bombergruppen vereinigte, bis das Geschwader eine Länge von mehreren Meilen erreicht hatte. Wie gesagt, wir waren an jenem Tag etwa 800 Flugzeuge. Das Ziel war ein Messerschmitt-Werk in, eh, ich glaube 'Lechfeld', in Augsburg, genauer südlich von Augsburg, ja, ich glaube Lechfeld. Nun, das weiss ich nicht mehr genau, ob es eine Fabrik oder ein Luftstützpunkt war. Diejenigen, welche die vollständigen Zielinstruktionen hatten, waren der Navigator und der Bombenschütze. Wir hatten Briefings, am Morgen zuerst mit der ganzen Besatzung und den Piloten, und anschliessend waren in einem andern Raum detailliertere Landkarten für die Navigatoren und die Bombenschützen, und deshalb kann ich nicht genau sagen, was es war, ob eine Fabrik oder ein Flughafen, ich wusste einfach, wo ich hinfliegen sollte an jenem Tag.

Ich weiss, dass es an jenem Tag drei Ziele gab für die vereinigte 8. und 15. Luftflotte (Air Force). Ein Angriff erfolgte aus Italien und galt Zielen im Raume von München. Aus England wurden Friedrichshafen und Augsburg angegriffen; die letztgenannte Stadt war unser Ziel.

Es war nicht viel los bis nördlich des Zielraumes, es gab ein paar Jäger vor dem Ziel, und dann kamen wir zum sogenannten IP oder Initial Point, das heisst, du fliegst nur noch geradeaus ohne Rücksicht auf mögliche Flugabwehr. Und dazu kann ich sagen, ich meine aus meiner Erfahrung, ich war eher fasziniert von den deutschen Kampfflugzeugen, aber so richtig Angst hatte ich vor dem Flakfeuer. Es gab Flak, und wir flogen einfach zwischendurch. Dann kam ein weiterer Punkt, an dem die grossen runden 'Plops' vom Flakfeuer in der Luft waren, und du wusstest genau, dahin musst du. Das gab dann schon ein flaues Gefühl im Magen! Ich sah auch die Kampfflugzeuge rund um mich herum, aber ich weiss nicht, ob sie welche von uns trafen. Nach dem IP waren wir also mitten in Flakfeuer, und ich spürte nichts, aber plötzlich packte mich der Copilot Larry und wies auf den Öldruckanzeiger, und der ging einfach so runter!

So verloren wir den ersten Motor, und wir versuchten, den Propeller in Ruhestellung zu bringen. Wisst Ihr, was das ist, 'Feathering'? Also, man versucht, den Propeller zum Stehen zu bringen, so dass er nicht mehr dreht. Wir haben es versucht, aber es ging nicht. Dann packte mich Larry, der Copilot, wieder, und da stieg der zweite Motor aus, der zweite Aussenmotor fing auch an, langsam zu laufen. Wir versuchten ebenfalls, ihn zu 'feathern', es ging auch nicht.

Nun, wenn Du einen Bomber mit zwei Motoren fliegst, ist das wie ein Vogel mit lahmen Flügeln, der Steuerknüppel fliegt hin und her, mal so, mal so, und dann schaute der Bombenschütze herauf und sagte, an einem Motor sei Feuer. Wir wurden ziemlich durchgeschüttelt, und ich machte mir Sorgen wegen möglicher Explosionen.

Ich drehte ab, da ich der Bombergruppe nicht mehr folgen konnte. Wir fielen immer mehr zurück, und ich gab Befehl, Gegenstände abzuwerfen, damit wir Höhe halten konnten. Ich drehte weiter ab und wusste, dass wir den vierstündigen Rückflug nach England mit zwei ausgefallenen Motoren nie schaffen würden. So versuchte ich, Kurs Süd Richtung Schweiz zu fliegen, aber das Flugzeug schüttelte schwer, und mit dem brennenden Motor sagte ich mir, das kann jederzeit hochgehen, also springen wir ab.

Der Navigator und der Bombenschütze waren vorn und konnten durch die Türe hinaus. Die beiden schauten herauf, und der Copilot begann nach dem Fallschirm zu greifen, der sich unter dem Sitz befand. Wir trugen Gurten, aber der Fallschirm war unter dem Sitz. Also, ich sagte: 'Machen wir uns bereit zum Absprung!', und Larry, der Copilot, griff nach dem Fallschirm, und in dem Moment betätigte er die Türöffnung, der Bombenschütze schaute noch herauf, schüttelte den Kopf, paff, weg war er!

Unmittelbar nachher, als die zwei gesprungen waren und Larry versuchte, seinen Fallschirm unter seine Arme zu packen, damit er ihn in die Absprungposition bringen könnte, also gerade als die andern zwei weg waren, standen die Wellen der zwei defekten Motoren still, und das Flugzeug

hörte sofort auf zu schütteln; es gab einen richtigen Ruck, und das Flugzeug war wieder unter Kontrolle. So sagte ich: 'Okay, wir haben sie unter Kontrolle. Also, weiter denn!' Glücklicherweise hatte ich 'Weiter denn' gesagt und 'Bleibt hier!', denn die MG-Schützen im Heck hatten bereits ihr Tor für den Absprung geöffnet. Also, zum Glück waren sie nicht so schnell wie die beiden vorher abgesprungen. Ich rief sie wieder an und sagte ihnen, sie sollten an Bord bleiben, wir würden versuchen, nach Süden zu gelangen.

Das taten wir auch, aber inzwischen waren wir etwas weiter nach Osten gedriftet, und so war ich zu jenem Zeitpunkt nicht weit von München. So sah ich links von mir die 15. Air Force, die gegen München flog. Gleichzeitig wollte ich Friedrichshafen vermeiden, da ich vom Briefing am Morgen wusste, dass Friedrichshafen sehr stark mit Luftabwehr verteidigt wurde, das war ein wichtiges Ziel. Also, das hiess für mich: etwas abdrehen, gegen die Berge fliegen, um möglichst in die Schweiz zu gelangen.

Dann flogen wir einen Pass hinauf und verloren an Höhe. Denen hinten im Flugzeug befahl ich, alles Gewicht abzuwerfen. Ihr müsst wissen, zu diesem Zeitpunkt war das MG da hinten nutzlos! Auf dem Flugzeug gab's eine Axt, und so schlugen sie mit der Axt das unbrauchbare Material weg, damit wir Höhe halten konnten. Wir hielten eine Geschwindigkeit von 95 bis 100 Meilen pro Stunde, möglichst langsam, um ja nicht die beiden noch laufenden Motoren zu überfordern. Ich schaltete auf den Autopiloten für die Richtung, aber kontrollierte die Höhe manuell. So flogen wir Richtung Süden. Im Gebiet von Füssen – Garmisch – Oberammergau, in dieser Gegend ungefähr, erhielten wir wieder Luftabwehrfeuer. Wir kriegten Löcher im Boden im Bereich der Radiostation, und das Glas hinter mir zerbrach, aber glücklicherweise hielt das dicke Glas vorn in der Kanzel. Wir flogen etwas tiefer und kamen davon.

Ursprünglich waren wir auf etwa 22 000 bis 23 000 Fuss, und ich denke, jetzt waren wir etwa auf 15 000 Fuss; wir verloren langsam an Höhe. Larry und ich schauten die Karte an – der Navigator war ja weg, und wir sagten uns: 'Wir fliegen nach Süden und dann drehen wir nach rechts, dann kommen wir mit etwas Glück in die Schweiz!' Nun, wenn ich die Route rekonstruiere, dann gibt's hier bei Oberammergau einen Pass, und wir waren nicht weit von der Zugspitze. Später bin ich zum Schluss gekommen, dass wir bei Schuls/Tarasp herausgekommen sind und dann über den Flüelapass; ich bin sicher, dass wir über den Flüela flogen.

Der nächste sichere Punkt, von dem ich weiss, war nördlich von Samedan [...][5] – Also, wir flogen über den Pass und waren nun verdammt tief; Larry behauptete, tief genug, um Zweige von den Bäumen zu reissen. Haha, ich glaub's nicht, aber tief waren wir! Wir überflogen den Pass ganz knapp,

3 Der Schwager von Vincent McLaughlin bewahrt eine ganze Dokumentation auf mit Presseberichten von Flugmeetings. Ein solches fand unter grosser Beachtung von Presse und Fernsehen Mitte August 1988 in Altenrhein statt. Vincent McLaughlin selber und Stefan Naef berichteten von den grossen jährlichen Meetings in den USA.

4 Anlässlich des Gesprächs am 29. Oktober 1995 im Hotel Mozart, Rorschach, sprach der damals Siebenundsiebzigjährige sehr präzise und fliessend im Zusammenhang auf Tonband. Seine Aussagen wurden von Klaus Hasler, Zürich, ins Deutsche übertragen, wofür ich ihm herzlich danke. Sie wurden nur ganz geringfügig redaktionell überarbeitet und unter Beibehaltung der mündlichen Diktion wiedergegeben.

5 Einige Angaben zur Überfliegung des Flüela und zur Route sind unverständlich.

McLaughlins Maschine nach dem Absturz bei Wildhaus. Bild: Archiv Schweiz. Fliegermuseum, Dübendorf.

Insgesamt 158 Bomber des Typs B-17 (Bild) und B-24 gingen während des Zweiten Weltkrieges in der Schweiz nieder: 131 durch Landung oder Notlandung, 21 stürzten ab. Bild: Archiv Schweiz. Fliegermuseum, Dübendorf.

also etwa 7000 bis 8000 Fuss, so etwa, das machte mir etwas Angst, und überall lag Schnee. Dann wurde es offener, das war in der Gegend von Klosters. Wenn ich gewusst hätte, was unter dem Schnee war, wäre ich wahrscheinlich runtergegangen, aber so wusste ich es nicht, und dann waren da Bäume. Dann, bei Klosters, auf einmal, paff, war der linke Flügel voll von Öl vom linken Motor, der bis dahin noch lief. Da sagte ich: Das ist das Ende, mit nur einem Motor geht nichts mehr,und der Öldruck sank ebenfalls, jetzt war's soweit! Wenn da Gras gewesen wäre, hätte ich eine Bauchlandung gemacht, aber so nein! Ich drehte die Maschine gegen Norden, ich sah die Berge dort und dachte, dort ist's am besten, um die Maschine loszuwerden. So sprangen wir ab.

Zum Glück gab es Ersatzschirme, und Bruce, der Bordingenieur, gab Larry seinen Ersatzschirm, der keine Löcher hatte, und so sprangen wir! Wir kamen unter der Baumgrenze herunter, und es gab etwa zwei bis drei Fuss Schnee, ja doch, es gab da ein paar Bäume, ja richtig, ein paar Bäume. Glücklicherweise hängte sich mein Schuh an einem Ast ein, dieser verlangsamte den Fall, und das war wie eine Landung in einem Federbett, ja, eine ganz weiche Landung, ich kam auf den Boden und stand auf! Larry und Blaser hatten weniger Glück und landeten auf dem Zementvorplatz eines Bauernhofs. Mit Beinbrüchen wurden sie ins nächste Spital gebracht.

So kamen wir runter, und das Schweizer Militär war dort mit Gewehren. Und das erste, was einer zu mir lachend sagte, war 'Nach Deutschland ein Kilometer!', er lachte, und ich auch. Ich war nicht ganz sicher wegen der Uniform, die Helme sind den deutschen sehr ähnlich, aber er lachte und ich wusste, dass ich auf der richtigen Seite der Grenze gelandet war. Sie nahmen uns nach Rofels ob Maienfeld, dort gingen wir in die Küche, und ich erinnere mich an die kleinen Mädchen. Dort luden sie Larry und Blaser auf einen Bauernwagen, und wir gingen nach Maienfeld. Die Leute waren unterwegs zum Berg, um die Fallschirme zu holen, denn man konnte Seidenjupes daraus machen.

Von dort kamen wir nach Ragaz, und am folgenden Tag nach Dübendorf. In Dübendorf blieben wir einen Tag oder zwei.

Also, am zweiten Tag in Dübendorf kam ein Schweizer Offizier, der sehr gut Englisch sprach, zu mir und stellte sich vor. Er sagte: 'Ich sah Euch', und ich war erstaunt. Er sagte, er sei mit einem kleinen Beobachtungsflugzeug von Samaden aus in der Luft gewesen und habe das Flugzeug von rechts nach links Richtung Westen fliegen gesehen. Wir waren also im Engadin. Er sagte, wir flogen gegen den Pass, aber er konnte nicht zu uns hinaufgelangen und uns sagen, dass da unten ein Flugplatz wäre.

Am folgenden Tag nämlich, am 18., war ein weiterer Grossangriff, ich glaube auf Friedrichshafen. Wir standen in Dübendorf auf dem Bahnhof, um nach Bern ins Gurten-Kulm in die Quarantäne zu dislozieren, als plötzlich einige Bomber zur Notlandung auf dem Flugplatz ansetzten. Einer davon streifte dabei die Fahrleitung der Bahn, und unser Zug hatte deswegen zwei Stunden Verspätung. – Also, wir reisten ins Gurten-Kulm, von dort für eine Zeitlang nach Adelboden.

Well, das ist die Geschichte! Im Juli wurden wir nach Davos verlegt, und zwar nur die Offiziere. Davos ist eine interessante Geschichte. Der Grund, warum sie die Offiziere nach Davos schickten, waren die 'Gustloffs' in Davos, die Lungenpatienten. Da war ein starker deutscher Einfluss, sie hatten da sogar ein Konsulat. Wir waren damals im Palace Hotel untergebracht, das ist heute das 'Europe', und gegenüber waren die Tennisplätze und ein Annex des Palace, und das nächste Gebäude war das deutsche Konsulat. Und jeden Morgen, wenn wir das Fenster öffneten, hing dort die Hakenkreuzflagge am Haus. Wir übernahmen buchstäblich den Ort, wir waren jung, um die zwanzig, uns gehörte die Welt. Den Deutschen wurde das Café Schneider verboten. Wir hatten einen grossen Einfluss auf die Stadt. Am 1. August geschah folgendes: Einige von uns, darunter auch mein Freund Mike Schneider, waren im Annexhaus, dort, wo jetzt die Heilsarmee drin ist. In der Nacht des 1. August stieg jemand, ich weiss nicht wer, in den 2. Stock des Konsulatsgebäudes hinauf und stahl die Hakenkreuzfahne. Am nächsten Tag war der Schweizer Kommandant, Major Krämer, stinkwütend. Aber sie erhielten die Fahne zurück. Ja, wir sorgten für Betrieb!

Als wir beide[6] uns [in Davos] getroffen hatten, war ihre Schwester in Davos. Sie hatte gesundheitliche Probleme und wartete in Davos auf die Geburt ihres zweiten Kindes. Darum besuchte sie ihre Schwester und blieb bei ihr. So trafen wir uns im Café Schneider in Davos. Wir haben uns dort oft wieder mit Rosina Schneider getroffen, wir sind bekannt mit ihr. Sie ist jetzt in den Achtzigern! Ja, so trafen wir uns.

Im Oktober ging ich nach Wengen, und am Neujahr verliess ich die Schweiz, das heisst vor Weihnachten. Ich hatte eine Ehrenerklärung für temporäre Entlassung unterzeichnet. Mit einer solchen Erklärung durfte man Davos für eine bestimmte Zeitdauer verlassen. Man musste sich brav aufführen und wieder zurückkehren. So konnten wir uns mehrmals treffen.

Dann gab ich die Ehrenerklärung zurück, und zwei Tage später ging ich von Davos weg, und zwar nach Bern. Jeder Amerikaner hatte die Adresse eines Hauses in Bern, die war vom CIA, das war ja der Anfang des CIA. Ich kaufte ein Bahnbillett und fuhr nach Bern. In jenem Haus nahmen sie mich auf für zwei oder drei Nächte, bis wir zu viert waren. Dann kam ein Mann, den sie uns vorstellten und dem wir folgen sollten. Wir fuhren nach Lausanne und folgten dem Mann unauffällig. Er bestieg den Zug, wir auch. Er verliess den Zug in Lausanne, wir auch. Er ging die Strasse hinunter, wir hinterher. So gingen wir während vier bis fünf Stunden in der Dunkelheit umher. Dann stiegen wir über einen Zaun zu einem Haus direkt am See; es muss eine Schule oder so etwas gewesen sein, dort war ein Bootshaus. Unser Führer gab ein Signal mit einer Taschenlampe, und dann erschien ein Franzose in einem Ruderboot. Einige Zeit später landeten wir in Frankreich. Dann ging es weiter nach Hause. Wir flogen von Lyon nach England.

Die Flucht gelang mir beim ersten Mal. Mein Freund versuchte es vier- oder fünfmal, kam dann nach Wauwilermoos! Das war schrecklich. Sie hatten dort schlechte Bedingungen, schliefen auf Stroh und hatten Schlägereien mit den Russen.

Schneider kam beim fünften Versuch hinaus. Sie wollten ihn von Wauwilermoos nach Les Diablerets verlegen. Er war auf dem Zug nach Zürich, und ein Wagen war für Internierte reserviert, bewacht von Soldaten. In Zürich vor dem Umsteigen stellte sich Mike Schneider in den Gang mit den Soldaten, die dort aufpassten. In der Zwischenzeit sprang einer im Wagen durch das Fenster hinaus. Mike rief den Soldaten zu: 'Schaut dort!' Die Soldaten rannten in den Wagen, und Mike sprang auf die andere Seite hinaus und weg! Auch er floh dann via Bern.»

Der Absturz der Maschine

Laut seiner Erzählung hatte McLaughlin versucht, die führerlose Maschine am Falknis zerschellen zu lassen. Dass dies nicht gelungen war, ist ihm sofort bewusst geworden. Bei unserer Befragung hatte Mc Laughlin keine Kenntnisse davon, dass seine pilotenlose B-17 von schweizerischen Jagdflugzeugen «abgefangen» oder wenigstens bis zum Absturz observiert worden war. Dies bezeugen aber die Schüleraufsätze und die beigelegten Zeichnungen.

Im offiziellen Absturzprotokoll zum Absturz vom 16. März 1944 um 13 Uhr 55 hielt Oberst Högger fest: «Das Flugzeug kreiste führerlos über Wildhaus (Koord. 230 350/745 300) und stürzte dann 500 Meter östlich der Kirche Wildhaus in den Wald und nachher in ein Tobel.» In seinem Bericht ist auch die Liste der Besatzung von acht Mann mit der Bemerkung «unverletzt», was im Widerspruch steht zur Aussage von McLaughlin, dass sich zwei Abgesprungene bei der Landung verletzt hätten.[7] Die Flugzeugtrümmer wurden fotografiert, geborgen und nach Dübendorf gebracht.

Der Bomberabsturz von Wildhaus in der Lokalpresse

Es ist zu vermuten, dass der Absturz in Wildhaus die Bevölkerung beschäftigt hat. Die Lokalpresse berichtete darüber jedoch nicht mit einem eigenen, selber recherchierten Bericht; dazu war die damalige Einmannredaktion auch gar nicht in der Lage. Freilich waren Agenturmeldungen über den intensiven Luftkrieg über Deutschland und die zahlreichen Verletzungen des schweizerischen Luftraums fast täglich zu lesen. Natürlich fehlten darin die Angaben über die Abstürze und Landungen nicht.

Bereits am 17. März stand unter dem Titel «Neue schwere Verletzungen des schweizerischen Luftraums» auf der Frontseite des Werdenberger & Obertoggenburger folgende amtliche Mitteilung aus Bern:

«Am Donnerstag sieben Bomber abgestürzt oder notgelandet. – Am 16. März 1944, in der Zeit von 12.30 Uhr bis 14.30 Uhr, wurde der schweizerische Luftraum neuerdings von fremden Flugzeugen verletzt. Schweizerische Abwehrstaffeln stiegen auf und stellten die fremden Flugzeuge, von welchen einzelne zur Landung gezwungen wurden. In Dübendorf landeten drei amerikanische Bombardierungsflugzeuge. Ihre Besatzungen waren unverletzt und wurden interniert. Bei Diepoldsau landete um 13.30 Uhr eine 'Liberator'. Die zehnköpfige Besatzung wurde interniert. Drei amerikanische Maschinen stürzten über schwyzerischem Gebiet ab, um 13.30 Uhr eine 'Liberator' in den Zugersee. Ein Mann der Besatzung ist tot, zwei Mann sind schwer verletzt und wurden zusammen mit der unverletzt gebliebenen Mannschaft interniert. Um 14.00 Uhr stürzte bei Wildhaus ein viermotoriger Bomber ab, dessen Besatzung zum Teil eingebracht und interniert wurde. Um 14.30 Uhr stürzte südlich Diessenhofen ein amerikanisches Bombardierungsflugzeug ab, welches vollständig zerstört wurde. Die Besatzung ist nicht auffindbar. Es ist anzunehmen, dass sie ausserhalb der Landesgrenze mit dem Fallschirm abgesprungen ist. Der Ein- und Ausflug dieser amerikanischen Bombardierungsflugzeuge erfolgte an der Nord- und Nordostgrenze unseres Landes. Alarm wurde in der ganzen Ostschweiz gegeben.»

Beim Durchblättern der Lokalzeitung des Monats März zeugen die sich fast täglich wiederholenden Meldungen von den intensiven Bombardierungen in Deutschland und den Flugzeugniedergängen und Abstürzen in der Schweiz, dass der Luftkrieg das beherrschende Thema der Kriegsberichterstattung geworden war und die Bevölkerung in direkten Kontakt mit dem Kriegsgeschehen brachte. Unter dem Titel «'Invasion' in Dübendorf» brachte der Werdenberger & Obertoggenburger am 22. März 1944 sogar ein Bild von der gewaltigen Menschenmenge, die sich über das Wochenende in Dübendorf zur Besichtigung der dort gelandeten 13 Bomber eingefunden hatte, «wie zu Zeiten der internationalen Flugmeetings». Dabei wurde auch erwähnt, dass am vergangenen Samstag in Dübendorf ein Zwischenfall zwei Todesopfer unter den Zuschauern gefordert hatte – ein landendes Flugzeug hatte eine Starkstromleitung niedergerissen.

Der Bombenkrieg der Alliierten im Jahre 1944

Von der gleichen Angriffswelle auf Augsburg, Ulm und Friedrichshafen ging am gleichen Tag die oben erwähnte B-17 bei Diepoldsau nieder; eine weitere Maschine wasserte im Zugersee, und in Dübendorf landeten eine Fliegende Festung zusammen mit zwei B-24; bei Schlattingen stürzte eine B-24 ab. Bereits zwei Tage später suchten gegen 20 Maschinen Zuflucht in der sicheren Schweiz.

In den ersten beiden Quartalen 1944 hatten je rund 300 Flugzeuge den schweizerischen Luftraum verletzt, im dritten Quartal verdreifachte sich die Zahl, im vierten Quartal waren es weniger als 700, zu Beginn von 1945 waren es über 1000, die meisten gehörten den Alliierten. Neben den reinen Überflügen und den Notlandungen bzw. Abstürzen beschädigter Flugzeuge

6 Seine jetzige Frau Irma Studerus aus Rorschach.

7 Von den meisten wüsste McLaughlin natürlich noch sehr viel zu ihrem weiteren Leben zu erzählen, aber diese Nachträge würden hier zu weit führen.

bestand Gefahr von eigentlichen Luftkämpfen fremder Verbände und von irrtümlichen Zielangriffen. Bekannt und in trauriger Erinnerung geblieben ist die Bombardierung von Schaffhausen am 1. April 1944. Im März 1945 fielen Bomben auch auf Basel und Zürich.

Erstmals waren im September 1943 B-17-Bomber in der Schweiz gelandet. 1944, nach der Landung in der Normandie, verstärkten die Alliierten den Luftkrieg; entsprechend stieg auch die Zahl der beschädigten Bomber, die sich in den sicheren schweizerischen Luftraum zu retten versuchten. Insgesamt gingen während des Zweiten Weltkrieges 158 Bomber des Typs B-17 und B-24 nieder. Davon führten 131 eine Landung bzw. Notlandung durch, 21 stürzten ab. Nur gerade vier Maschinen wurden vor dem Absturz von der Besatzung verlassen und gingen führerlos nieder.[8]

Verlustreiche Bombenraids

Winston Churchill gibt uns in seiner Geschichte des Zweiten Weltkriegs die weiteren Hintergründe dieses Luftkriegs. Erstmals versuchten 1943 die Amerikaner, Angriffe mit Fliegenden Festungen auch tagsüber zu fliegen. Nach anfänglichen Erfolgen gab es bald Probleme wegen der hohen Verluste. Gegen Ende 1943 wurde der Luftkrieg nach der Bombardierung von Hamburg verstärkt. Erst als ab Februar 1944 Jäger mit doppelter Reichweite zur Verfügung standen, war es möglich, die Luftraumhoheit herzustellen und mit dem Bombenkrieg die Invasion in der Normandie vorzubereiten. Churchill schreibt dazu: «Das war ein Wendepunkt im Krieg gegen Deutschland. Von da an sah sich die amerikanische Achte Luftflotte in der Lage, bei hellichtem Tag ihre deutschen Objekte mit grosser Treffsicherheit und zunehmender Freiheit bei der Wahl ihrer Ziele zu bombardieren. Sozusagen schutzlos waren die lebenswichtigen Organe des Feindes, nachdem er in den Tagesstunden den Luftraum nicht mehr beherrschte, unserer strategischen Offenive preisgegeben.»

Trotzdem waren die Verluste enorm, am 30. und 31. März 1944 kehrten von 795 Maschinen eines britischen Kommandos gegen Nürnberg 94 nicht mehr zurück; da bei jedem Ausfall zehn Mann Besatzung verlorengingen, waren die Gesamtverluste der Flugwaffe grösser als diejenigen bei der Landung in der Normandie. Dazu Churchill: «Die moralische Belastung, der eine Bomberbesatzung unterworfen war, streifte die äusserste Grenze menschlichen Muts und Opferwillens. In einem erschreckenden, unvorstellbaren Ausmass dominiert hier über alles andere der blinde Zufall.»

Des Lebens merkwürdige Wege

Mit der simplen Bemerkung «That's the story!» schloss Vincent McLaughlin seinen Bericht. Dies galt aber nur für «seinen» Flug, die Internierung und die erfolgreiche Flucht. Dass aus der zufälligen Bekanntschaft in Davos eine Lebensbindung werden sollte, die ihrerseits merkwürdige Verbindungen geschaffen hat, das wäre dann eine andere Geschichte, sie sei am Ende dieses Berichts kurz angedeutet.

McLaughlin kam nach seiner Rückkehr in die USA nicht mehr in den Fronteinsatz, sondern leistete Pilotendienste; im folgenden Jahr traf er genau an jenem Tag im Fernen Osten auf dem Kriegsschauplatz ein, als in Hiroshima die erste Atombombe gezündet wurde. Nach der Beendigung des Krieges wurde McLaughlin noch einige Zeit als Pilot bei der Rückführung von Bombern aus Australien, Neuseeland und Hawaii eingesetzt.

Aus dem weiteren Leben von Vincent McLaughlin

Auch im Zivilleben nach 1945 blieb er der Luftfahrt treu. 40 Jahre lang, bis zu seiner Pensionierung, war er bei den American Airlines im Management tätig. Bei der Einführung der elektronischen Buchung war er massgeblich beteiligt. 1979 trat er als Marketing-Direktor in den Ruhestand.

McLaughlin erwähnte in seinem Bericht, dass er in Davos seine Frau kennengelernt hatte. Die Familienstory vermeldet, dass es sich um die bekannte Liebe auf den ersten Blick gehandelt habe; das erste Gespräch sei sehr holprig verlaufen, aber am andern Tag habe man sich zufällig in einer Papeterie wieder getroffen: Beide seien daran gewesen, ein Wörterbuch zu kaufen. «Nach der Dislozierung nach Mürren und Wengen wurde der Dialog schriftlich und telefonisch fortgeführt. Nach der Rückkehr von 'Mac' in die USA wagte Irma nach schweren Bedenken seitens ihrer Mutter am 30. Oktober 1947 den Sprung über das grosse Wasser. Am 31. Januar wurde ohne Gäste aus der Heimat und nach langem Papierkrieg Hochzeit gefeiert. Irma arbeitete dann über sieben Jahre als Übersetzerin und Organisatorin von Vorträgen bei Deale Carnegie.»[9] Durch seine Frau kam McLaughlin regelmässig in die Schweiz. Der sehr glücklichen Ehe entsprossen zwei Söhne. Der eine lebt mit seiner Familie in Atlanta, während der andere in der Nähe seiner Eltern wohnt und sie in vorbildlicher Art betreut. 1998 kann in ihrem Haus in Garden-City, ausserhalb von New York, das goldene Jubiläum gefeiert werden; allerdings ist zur Zeit der Niederschrift dieses Beitrags unsicher, ob es dem hochbetagten Paar der angeschlagene Gesundheitszustand ermöglichen wird, ein weiteres Mal in die Schweiz zu kommen.

8 Nach Rutschmann.

9 Briefliche Mitteilung von Alfred Rohner, Goldach, dem Schwager von Irma McLaughlin-Studerus.

Literatur

WINSTON CHURCHILL, *Memoiren.* Gekürzte Fassung in 1 Bd. Zürich 1954.

WERNER RUTSCHMANN, *Die Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Aufträge und Einsatz 1939 – 1945.* Thun 1989.