

**Zeitschrift:** Burgdorfer Jahrbuch  
**Herausgeber:** Verein Burgdorfer Jahrbuch  
**Band:** 61 (1994)

**Artikel:** 17. August 1943 : Notlandung eines amerikanischen Bombers in Utzensdorf  
**Autor:** Kummer-Behrens, Barbara  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1075987>

#### 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:** 15.01.2026

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

Vor 50 Jahren

17. August 1943

Notlandung eines amerikanischen Bombers in Utzenstorf

*Barbara Kummer-Behrens*

«Der Bund» meldete 1943:

*«Fliegende Festungen» notgelandet bei Utzenstorf und Dübendorf. Amtlich wird mitgeteilt: Um die Mittagsstunde des 17. August sind zwei amerikanische «Fliegende Festungen» in der Schweiz notgelandet, und zwar die eine um 12 Uhr 48 in Dübendorf, die andere um 14 Uhr in Utzenstorf (Kt. Bern). Die beiden Besatzungen von je zehn Mann sind interniert worden.*

*Wie der «Bund» hierzu vernimmt, ist das bei Utzenstorf gelandete Flugzeug nicht auf dem für den internationalen Flugplatz vorgesehenen Gelände gelandet, sondern etwas unterhalb. Die Flieger sind von der Ortswehr in Gewahrsam genommen worden. Einige wenige Dinge sind von den Fliegern zerstört worden, an weiteren Zerstörungen konnten sie verhindert werden.*

*Die neun oder zehn Mann wurden hierauf in eine Wirtschaft geführt. Doch war anfänglich niemand da, der mit ihnen Englisch sprechen konnte, so dass die Verständigung nicht einfach war. Es scheint, dass sie von Sizilien herkamen. Sie sind von ihren Erlebnissen offensichtlich erschöpft.*

*Das Flugzeug war angeschossen und von den vier Motoren war einer ausser Funktion, so dass sie zum Landen gezwungen waren. Sie landeten mit eingezogenem Fahrgestell, so dass sich das Flugzeug in den Boden eingrub und einige Propeller verkrümmmt wurden.*

Erinnern Sie sich noch? 1943, so weit reicht mein Erinnerungsvermögen nicht, ich war damals noch nicht ganz ein Jahr alt, man hat mir später nur von dieser Zeit erzählt.

Als ältestes von vier Kindern wurde ich am 29. September 1942 in Hannover geboren. Mein Vater war technischer Offizier bei der deut-



Nachdem der Vater in Argentinien einen Vertrag abgeschlossen hatte und ein Haus mieten konnte, folgten wir ihm ein halbes Jahr später. Dies war das Passfoto für unsere Ausreise-Dokumente 1948.

schen Luftwaffe. Nach dem Krieg fand er eine Anstellung als Testpilot in Argentinien, unsere Familie wanderte nach Südamerika aus, und wir Kinder besuchten dort die Schule. Unser Vater stürzte im Oktober 1952 bei einem Testflug tödlich ab, so dass wir mit der Mutter 1953 wieder nach Deutschland zurückkehrten.

Nach meinem Schulabschluss und der Berufslehre wollte ich gern wieder nach Argentinien zurückkehren. Zu diesem Zweck musste ich meine Volljährigkeit abwarten und beschloss, ein «Zwischenjahr» in der Schweiz zu verbringen.

Hier lernte ich meinen Mann kennen, und nach unserer Heirat bewirtschafteten wir den elterlichen Landwirtschaftsbetrieb in Utzenstorf. Unsere drei Söhne wurden hier geboren, und Utzenstorf wurde meine neue Heimat.

Da ich vermeintlich keine eigene Geschichte vorzuweisen hatte, fasizierte mich die Geschichte unseres Dorfes.

Meine Geburtsstadt Hannover hatte ich nur als zerbombte Stadt erlebt und nach der Rückkehr aus Südamerika dort keine richtigen Wurzeln mehr geschlagen. Villa Carlos Paz im Herzen Argentiniens, die kleine

Ortschaft in der Nähe des Militärflugplatzes, wo mein Vater arbeitete, glich damals noch einem Städtchen, wie man sie etwa in den Wild-West-Filmen sieht. Was hatte Utzenstorf dagegen alles zu bieten, das verträumte Wasserschloss Landshut, die alte Kirche, das Pfarrhaus, in welchem der Dichter *Jeremias Gotthelf* gelebt hatte, die klaren Bäche, die schönen Speicher, die malerischen Bauernhäuser mit den alten Inschriften; wie reich an Geschichte und Kultur war diese Gegend für mich. «Wenn Steine nur reden könnten», dachte ich oft.

Geschichte als Schulfach hatte mich als Kind nur so lange interessiert, als sie von Römern und Germanen handelte. Als wir aber die vielen Jahreszahlen der verschiedenen Schlachten auswendig lernen mussten, verlor ich das Interesse daran. Geschichte – das waren für mich Menschen und Schicksale, und nicht blosse Zahlen, die mir nicht im Gedächtnis blieben.

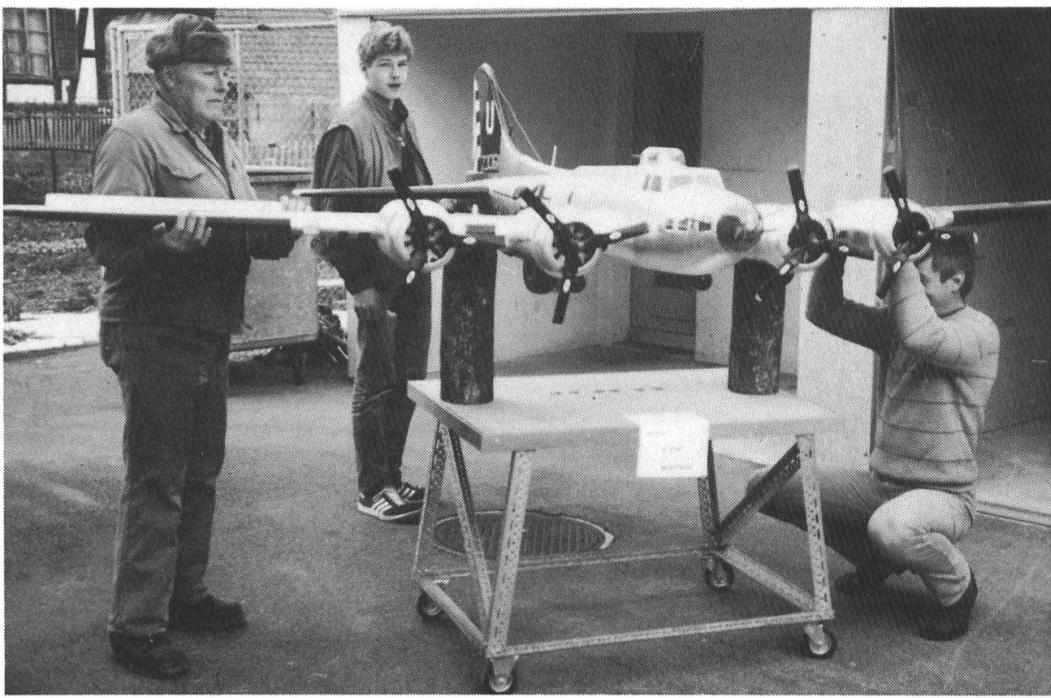
Mit meiner eigenen Vergangenheit hatte ich mich eigentlich nie richtig auseinandergesetzt. Nach dem Krieg in Deutschland hatte man andere Sorgen, in Südamerika waren wir Deutsche die «Gringos», die Ausländer, die Fremden. In Utzenstorf bemühte ich mich aufrichtig, möglichst viel anzunehmen, den Dialekt zu lernen, die Bräuche zu verstehen und Zusammenhänge zu erkennen. Ich hatte eine Familie mit kleinen Kindern und wünschte mir, in diesem Dorf dazuzugehören, nicht mehr fremd zu sein.

Es war hier alles so klar, man konnte alles nachvollziehen, nichts war durch Kriege zerstört, durch Bomben verbrannt. Man hat in der Schweiz einen «Heimatort», das beeindruckte mich, ein Ort, an dem man das «Recht» hat zu leben, wo man bleiben darf, wo man nicht mehr vertrieben wird.

Durch mein Interesse am Dorf und auch durch Unbefangenheit stellte ich viele Fragen, und man erzählte mir gern von früher. So wurde ich mit der Zeit eine Art «Lokalhistorikerin».

Als meine eigenen Söhne zur Schule gingen, fand im Schulhaus eine «Hobby-Ausstellung» statt. Meine Söhne führten mich begeistert zu einem grossen hölzernen Flugzeugmodell, das ihre Schulkameraden gebastelt hatten. Die Schulbuben scharften sich um das Modell, und sie erzählten mir, dass während des Krieges hier in Utzenstorf so ein amerikanischer Bomber notgelandet sei.

Sein Vater wäre einer der ersten gewesen, bei dem Flugzeug, wenn... eben wenn er damals als Bub nicht vor Schreck in die Hosen gemacht



Das Flugzeugmodell aus Holz im Massstab 1:8, das die Buben 1980 an der Hobby-Ausstellung in Utzenstorf zeigten.

hätte und erst noch schnell daheim die Hosen wechseln musste. «Wenn man heute noch wüsste, was aus den Männern in dem Bomber geworden ist», meinte einer der Buben nachdenklich. Da müsste man wohl nach Amerika schreiben und nachfragen, aber keiner von ihnen könne eben Englisch...

Die Geschichte mit den Hosen hatte mir gefallen, den Bomber lehnte ich aber gefühlsmässig ab. «Bomber» bedeutete für mich Krieg, Tod, Zerstörung, unendliches Leid für viele Menschen; das war Geschichte, die ich verdrängt hatte. Trotzdem versprach ich den Buben, ihnen bei der Suche nach der ehemaligen Bomber-Besatzung behilflich zu sein, sie müssten mir aber dazu noch mehr Einzelheiten mitteilen.

Die Buben machten sich auf die Suche nach der Vergangenheit, sie fragten Eltern und Grosseltern, sie brachten Postkarten, Fotos, Zeitungsausschnitte und Gegenstände. Sie fragten Einwohner von Utzenstorf, die dabeigewesen waren, als der Bomber landete. Stets begannen die Erzählungen mit dem Satz: «Ich war einer der ersten damals...» Die Buben hatten eine Fülle von Material gesammelt, das irgendwie mit Fliegerei und Bombern zu tun hatte, aber es war ein wirres Durcheinan-

der. Auf den Brief, den wir den amtlichen Stellen nach Amerika geschrieben hatten, kam die Antwort, wir müssten das Flugzeug genauer bezeichnen, Modell, Typ und vor allem die Nummer und das Zeichen, sonst könne man uns keine Auskunft geben.

Amtliche Stellen gibt es aber auch in der Schweiz. Die Beamten im Bundesarchiv fanden es vielleicht eigenartig, dass eine Frau sich nach einem amerikanischen Bomber erkundigte, der in der Schweiz gelandet war. Ich musste mich ausweisen und erklären, wozu ich die Information haben möchte. Nach etwa zehn Tagen durfte ich vorbeikommen und die Unterlagen einsehen. Die Namen der Besatzungsmitglieder fand ich im ausführlichen Protokoll, aber Adressen waren keine angegeben. Dafür hatten wir nun aber die genaue Bezeichnung und Kennziffer des Bombers. Durch die Unterstützung verschiedener Stellen gewannen wir Übersicht über das Material, das die Schüler zusammengetragen hatten. Die fliegerische Vergangenheit unseres Dorfes reicht bis ins Jahr 1927 zurück. Damals schon wurde die weite Ebene bei Utzenstorf vom jungen Flugpionier *Ernst Nyffenegger* mit seiner Fokker F-III für Flugtage benutzt. Landepiste war das freie Feld, und die Passagiere erhielten einen «Flug-Taufschein» mit folgendem Text:

*Der unterzeichnete Pilot der Balair = Basler Luftverkehrs A.G. bescheinigt hiermit, dass*

*Frau, Frl., Herr...*

*aus Utzenstorf an Bord des CH152 der Balair heute einen Flug ausgeführt hat.*

*Datum und Unterschrift des Piloten.*

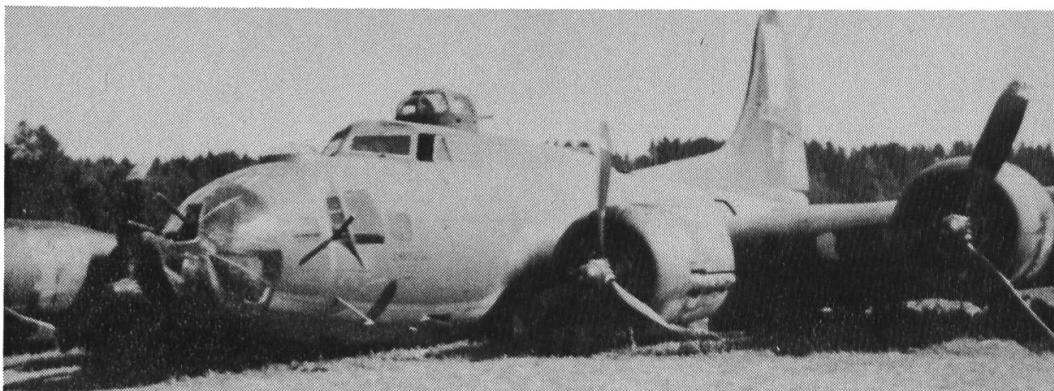
Noch heute hängt im Restaurant Schloss Landshut in der «Flieger-Ecke» ein grosser, hölzerner Propeller über dem Tisch, der an Ernst Nyffenegger erinnert.

Während des Zweiten Weltkrieges befand sich auf den Feldern im Oberdorf ein Militärflugplatz. Die Maschinen waren allerdings veraltet. Bei einem Aufklärungsflug über dem Jura wurden im Juni 1940 die beiden Piloten Oblt *E. Gürtler* und Lt *R. Meuli* mit ihrer C-35 durch deutsche Jagdflugzeuge angegriffen und kamen bei diesem Angriff ums Leben. Die beiden Piloten waren von Utzenstorf aus gestartet, und als die Nachricht von ihrem Tod eintraf, war die Bevölkerung sehr betroffen, plötzlich war der Krieg unter ihnen und traf Menschen, die sie gekannt und geschätzt hatten.

Es kam anschliessend zu mehreren Luftkämpfen, aber, um in dieser schwierigen Zeit Nazi-Deutschland nicht noch mehr zu reizen, wurde am 20. Juni 1940 durch den General der weitere Einsatz der Schweizer Flugwaffe verboten. Man musste von nun an auch verdunkeln, und das führte dazu, dass die alliierten Bomber die Orientierung verloren und irrtümlich Schweizer Hoheitsgebiet bombardierten. 84 Schweizer verloren dabei ihr Leben.

Bereits 1939 begann man mit Abklärungen für einen interkontinentalen Flughafen in der Schweiz. 1941 nahm man das Projekt wieder auf. Wegen der zentralen Lage und der grossen Ebene ohne Hindernisse kam nach Meinung der Planer nur Utzenstorf in Frage.

Man hatte aber nicht mit der Hartnäckigkeit der Utzenstorfer Bauern gerechnet, und nach langen Verhandlungen fiel am 13. Februar 1945 der Entscheid für Zürich-Kloten. Mitten in die heissen Diskussionen für oder gegen den Flughafen landete in Utzenstorf der Bomber.



Kirchberg, Utzenstorf und Umgebung / 17. August 1943.

Der Flugplatz kommt, der Flugplatz kommt,  
Der Flugplatz ist schon da.  
Die Protestversammlung war umsonst  
Denn hört was heut geschah:  
In England hat man es vernommen  
Neutraler Grossflugplatz sei nun entdeckt  
Darum ist schnell man hergekommen  
Und hat ein Riesenflugzeug abgesetzt.  
Als erster Passagier ist eingestiegen  
Der Protestversammlungs - Arrangeur  
Die Ortswehr war noch weggeblieben  
Weshalb auch jeder Nichtmonteur

Das Flugzeug visitierte.  
Ob Flugplatzfreund, ob Flugplatzfeind,  
Kein einziger protestierte  
Und niemand hat dabei geweint.  
Von allen Seiten kam gefahren  
Mit Autos, Velos und mit Pferden  
Das Publikum in hellen Scharen  
Der Flugplatz ist im Werden.  
Utzenstorf wird nun begreifen  
Was ein Flugplatz heut bedeut'  
Und die Saat wird sicher reifen  
Die der Gegner ausgestreut.

Der Flugplatz und der Bomber waren zusammen ein dankbares Motiv für Postkarten.

Wieso kam es zu dieser Notlandung, was war das eigentliche Angriffsziel dieser Maschinen?

Zusammen mit den Schülern blätterten wir in alten Illustrierten und in der entsprechenden Fachliteratur. Nun musste ich mich wieder mit einem Kapitel der Geschichte befassen, das ich gerne auf der Seite gelassen hätte.

Ich hatte das Buch von Karlheinz Kens «Die Flugzeuge des Zweiten Weltkrieges» in den Händen und suchte im Inhaltsverzeichnis unter «B» nach Bomber oder B-17, als ich plötzlich den Namen *Otto Behrens* las, den Namen meines Vaters. Es war ein Kapitel über seine technischen Verbesserungsvorschläge im Zusammenhang mit dem Focke-Wulf Flugzeug Fw 190-A. Das war eine grosse Überraschung für mich, ich hatte nicht gewusst, dass über die Tätigkeit meines Vaters etwas in der Literatur zu finden war. Nun wurde die Geschichte für mich wieder lebendig.

Wir fanden in den Büchern Hinweise auf den Einsatz «unseres» Bombers.

Die Expansionspolitik Hitlers hatte fast ganz Europa einverleibt, England und die Schweiz ausgenommen. Deutschland, Italien und Japan hatten sich zu den sogenannten «Achsenmächten» zusammengeschlossen. Als nun die Japaner ihren Angriff auf die amerikanische Flotte in Pearl Harbour starteten, hatte dies zur Folge, dass Amerika, welches sich bis dahin neutral verhalten hatte, nun auch in das Kriegsgeschehen eingriff. Eine unvorstellbare Menge Kriegsmaterial wurde über die Nordatlantikroute nach England verschoben, und von hier aus starteten die Amerikaner zusammen mit den Engländern Angriffe auf das besetzte Europa. Die beiden Mächte wechselten sich ab, die Amerikaner bombardierten tagsüber und die Engländer nachts, so dass die Bevölkerung einem fast pausenlosen Bombenhagel ausgeliefert war. Das Ziel der Engländer war es, die grossen Städte zu bombardieren, um die Bevölkerung zu demoralisieren, auch als Vergeltung für die Bombardierung englischer Städte durch die Deutschen. Die Amerikaner konzentrierten sich auf strategisch wichtige Rüstungs-Industrien und versuchten, diese durch Bomben-Abwurf lahmzulegen. Diese Aktionen waren gut vorbereitet, liefen unter einem Decknamen und dauerten mehrere Wochen. Die Ziele waren streng geheim, um dem Gegner die Abwehr zu erschweren.

Die Alliierten hatten für den 17. August 1943 einen «Jubiläums-Angriff» geplant, weil es der Jahrestag ihres ersten Einsatzes in Europa war. Diese Aktion sollte unter der Bezeichnung «Double-Strike» in die Geschichte eingehen. Das Ziel war, die deutsche Flugzeugfabrikation empfindlich zu treffen, ausgewählte Ziele dazu waren u. a. die Messerschmitt-Werke in Regensburg und die Kugellager-Werke in Schweinfurt. Der gleichzeitige Angriff auf zwei Ziele sollte die Abwehr der deutschen Jäger aufsplittern. Der Geheimplan sah vor, dass die Bomberverbände, nach Abwurf ihrer tödlichen Last, über die Alpen zu ihren Basen in Nordafrika fliegen sollten. Damit konnten sie der Gefahr entgehen, beim Rückflug nach England über deutschem Gebiet erneut beschossen zu werden.

Für diese Einsätze setzten die Engländer vorwiegend Lancaster Bomber ein, die Amerikaner Flugzeuge der Firma Boeing, und zwar die B-24 und B-17 Bomber. Diese B-17 Bomber waren als sogenannte «Fliegende Festungen» bekannt. Sie waren für jeden Einsatz oder Ernstfall ausgerüstet und stark bewaffnet, und die Mannschaft bestand aus zehn jungen Männern, ausgebildet und trainiert, jeder auf seinem Gebiet ein Spezialist.

Jede Mannschaft hatte ihre Maschine getauft und ihr einen eigenen Namen gegeben. Die Maschine, die am 17. August 1943 um 12.48 Uhr in Dübendorf notlandete hiess «High Life» und diejenige, die um 14.00 Uhr in Utzenstorf landete hiess «Battle-Queen, Peg of my Heart».

Da wir auf offiziellem Wege nicht an die Adressen der Amerikaner kamen, mussten wir es privat versuchen. Ich kannte einen Studenten in Amerika, dem ich bei seinem Aufenthalt in Utzenstorf behilflich sein konnte, seine Vorfahren zu finden, die 1867 mit der «Mercury» nach Amerika ausgewandert waren. Auf meine Anfrage an ihn erhielten wir postwendend einen dicken Briefumschlag mit einer Fülle von Informationsmaterial und Fotos über die «High Life». High Life war der Name einer Biersorte der Miller-Brauerei in den USA, und die Firma hatte die Bombergeschichte in allen Details zu Werbezwecken ausgeschlachtet. Das Positive daran war, dass wir nun den *Einsatzplan* der beiden Bomber hatten, die beide zur 8. US-Luftflotte gehörten.



---

NEWS  
release Contact: Rick Burton  
Todd Clay  
(414) 931-2454

'HIGH LIFE'S' BOMBING RECORD IN WORLD WAR II

**1943**

<u>June</u>	<u>Location</u>	<u>Target</u>
25	Bremen, Germany	Shipyards
26	Le Mans, France	Aircraft Engine Factory
28	St. Nazaire, France	German submarine Pens (U-Boats)
29	Le Mans, France	Aircraft Engine Factory

July

4	La Pallice, France	Harbor Installations
10	Le Bourget (Paris) France	Luftwaffe Airfield
17	Hamburg, Germany	Aircraft Engine Factory (Recalled)
24	*Trondheim, Norway	German Submarine Pens (U-Boats)
26	Hanover, Germany	Rubber Factory
29	Warnemunde, Germany	Aircraft Factory
30	Kassel, Germany	Aircraft Factory

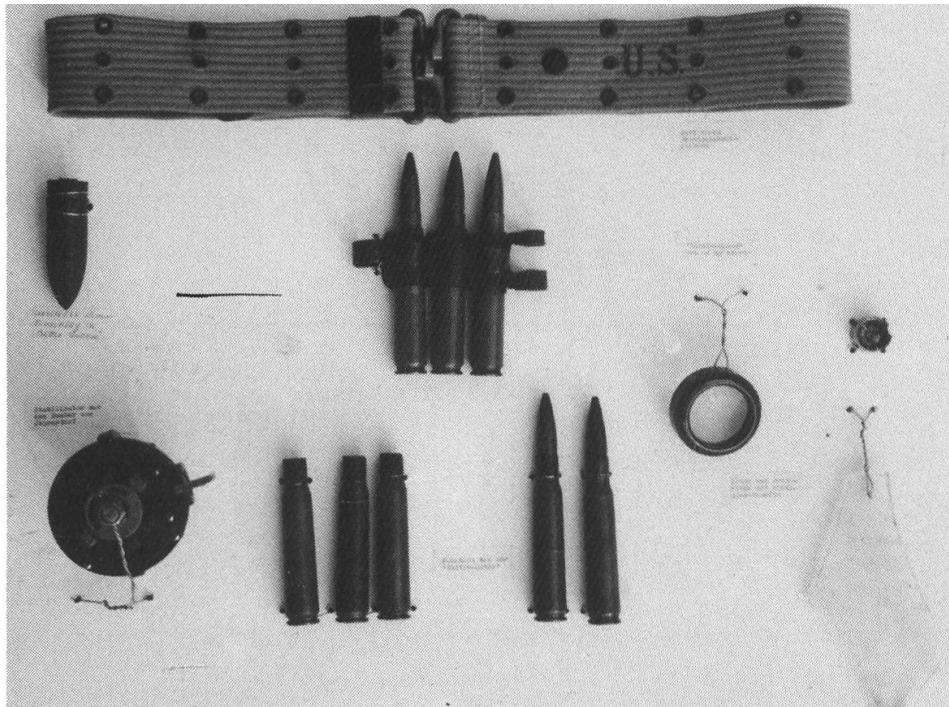
August

15	Merville, France	Luftwaffe Airfield
17	Regensburg, Germany	Messerschmitt 109 Fighter Aircraft Factory

**Note:** In addition to the above bombing missions, 'High Life' flew diversion missions on 22 June and 14 August 1943.

\*The Trondheim, Norway mission was the longest bombing mission of World War II (1900 miles round trip and twelve hours flying time).

Bombereinsatzplan 1943.



«Souvenirs» der Bomberlandung.

Die Ausstellung im alten Schulhaus umfasste Fotos, Dokumente, Fundgegenstände und Modelle. Von Munition über ein Propellerblatt, einer ledernen Fliegerjacke bis zum Plexiglas-Splitter war eine Fülle weiterer Souvenirs des Bombers vorhanden. Obwohl damals sämtliche Filme beschlagnahmt worden waren, konnten wir noch eine Anzahl Fotos aufstreben, die der strengen Kontrolle der Heerespolizei entgangen waren.

Das Interesse an dieser Ausstellung war gross. Immer wieder wurden wir gefragt, ob wir Nachricht von der Besatzung hätten.

Einige Utzenstorfer erinnerten sich, dass vor Jahren einmal ein Amerikaner mit seiner Frau ins Dorf gekommen sei und nach dem Bomber gefragt habe. Seine Frau sei Schweizerin gewesen, aus Adelboden wahrscheinlich.

Im Bundesarchiv hatte ich gelesen, dass es den amerikanischen Internierten nicht erlaubt war, Kontakt mit Schweizer Bürgern zu haben. Das brachte mich auf die Idee, in Adelboden anzufragen, ob ein junges Mädchen aus dem Dorf damals einen amerikanischen Internierten



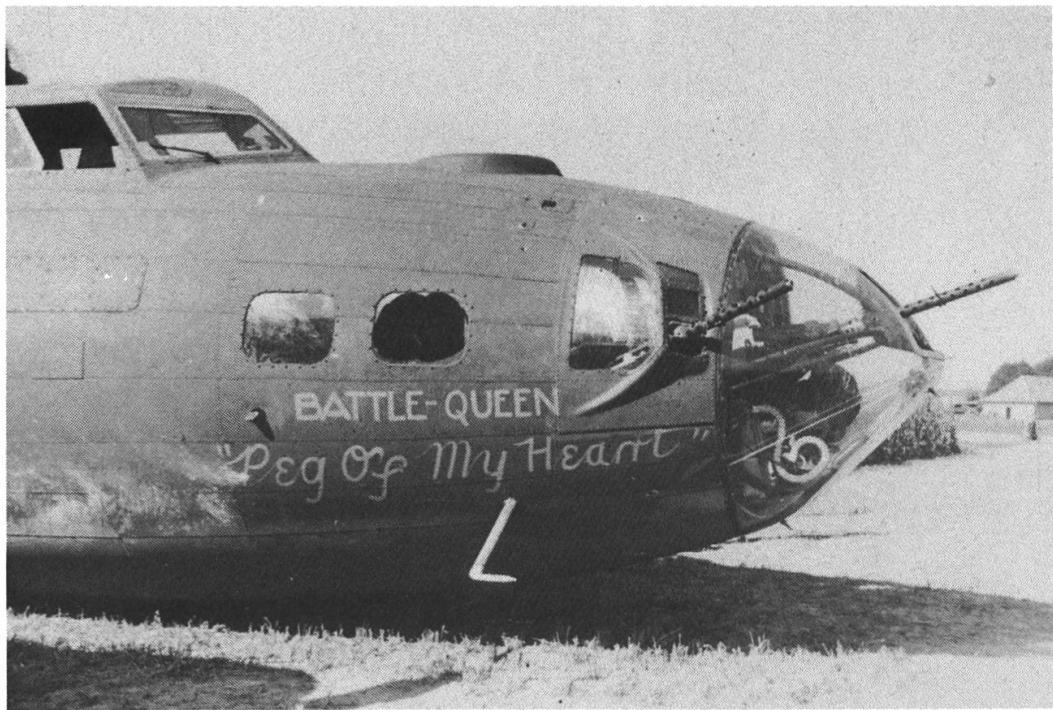
Schaulustige beim Bomber in Utzenstorf (Foto: A. Gugger).

geheiratet habe. So etwas war sicher in Erinnerung geblieben, und tatsächlich erhielt ich Name und Adresse von *Hilda Schranz*, die einen Internierten namens *Christy Zullo* geheiratet hatte. Heute leben sie in Hazleton in den USA.

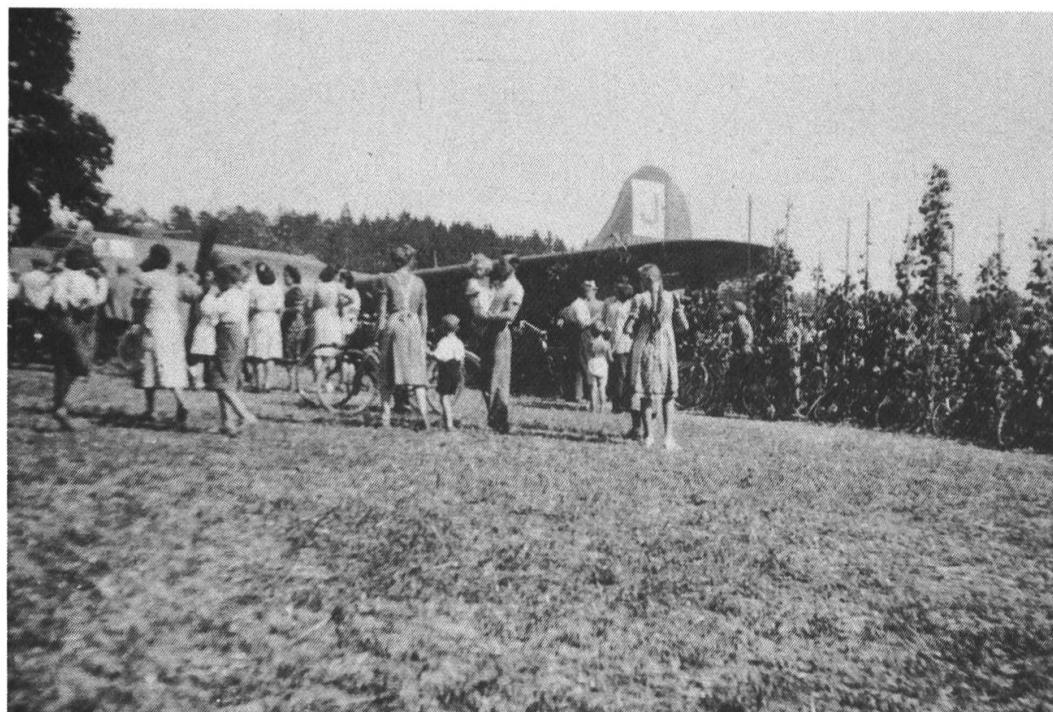
Auf unsere Anfrage dort erhielten wir bald Antwort, und Christy Zullo forschte für uns nach der Besatzung «unseres» Bombers. Er versprach uns, bei seinem nächsten Besuch in der Schweiz auch zu uns nach Utzenstorf zu kommen. Von ihm erhielten wir dann die Adressen der Mannschaft der «Battle-Queen».

Nun schrieben wir nach Amerika und hofften auf Antwort.

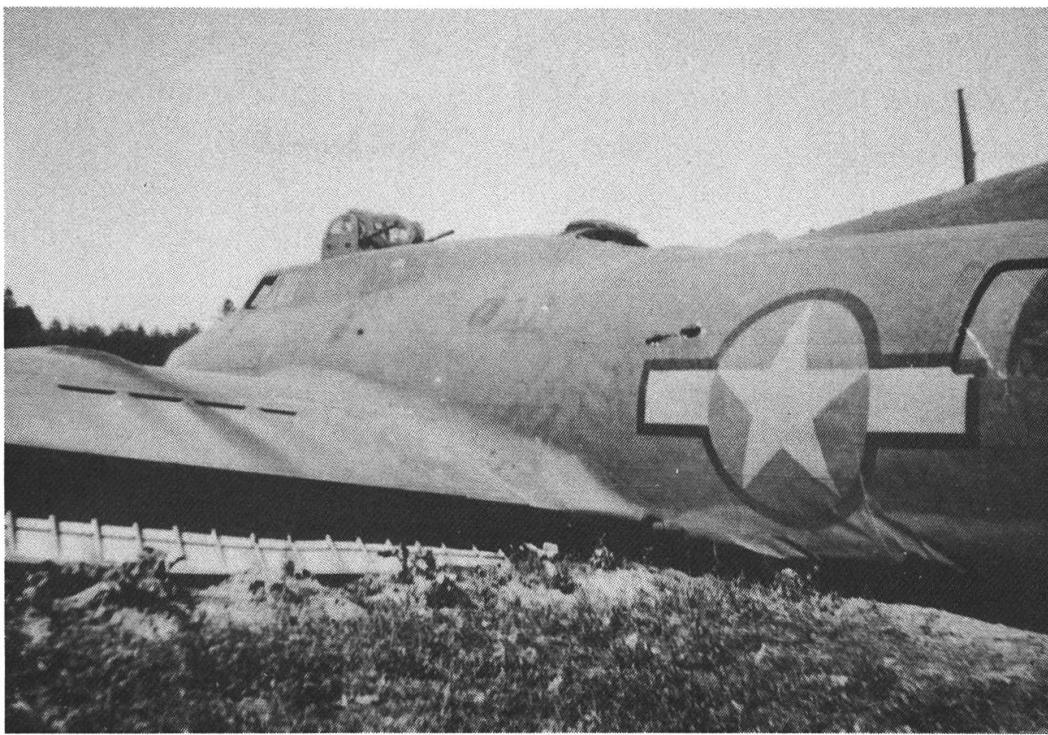
Aus den vielen Hinweisen der Leute, die damals bei der Landung dabeigewesen waren, ging hervor, dass der 17. August 1943 ein heisser Tag war. Es hatte schon lange nicht mehr geregnet, und die Bauern waren auf den Feldern bei der Kartoffelernte, als man plötzlich das Brummen eines grossen Flugzeuges hörte. Man war erstaunt, wie tief der grosse Vogel über den Wald flog und kurz darauf von Kirchberg her beim Oeschsträsschen zur Landung ansetzte. Er schlitterte über die



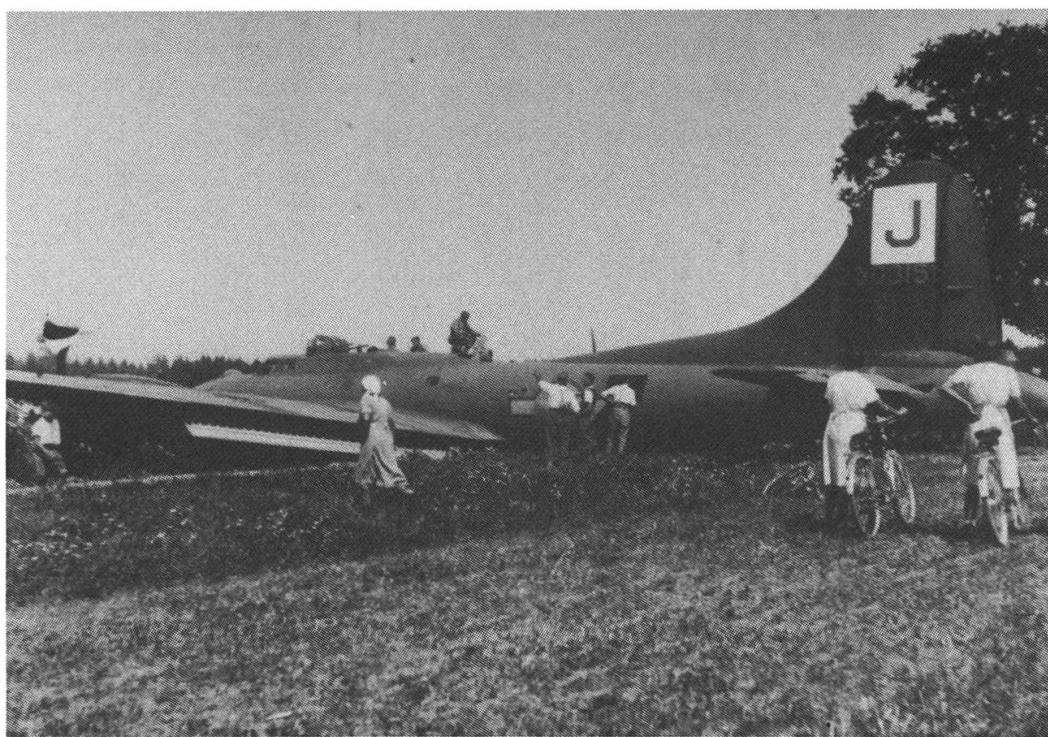
Die «Battle-Queen» mit ihrer Nase aus Plexiglas, einem damals noch relativ unbekannten Material (Foto: Bundesarchiv).



Der Bomber kam in den Stangenbohnen zum Stehen. Frau Imhof, eben beim Bohnenpflücken, stülpte sich den Korb über den Kopf und kam später unversehrt unter dem Flügel des Bombers hervor.



Auf diesem Foto erkennt man die Einschusslöcher am Rumpf und die Kartoffelfurchen unter dem Flügel (Foto: A. Gugger).



Bevor die Ortswehr anrückte, konnte man den Bomber noch genau «untersuchen»  
(Foto: A. Luder).

Felder und kam in einem «Bohneblätz» in der Nähe der grossen Eiche beim Schützenhaus in einer Staubwolke zum Stehen.

Einige Leute auf den Feldern hatten sich in grosser Angst in die Kartoffelfurchen geworfen und blieben dort liegen, bis sie sich vom grössten Schrecken erholt hatten.

Nach dem grossen Krachen und Quietschen war es ganz still. Die Bauern starrten auf das Flugzeug, nichts rührte sich. Plötzlich sahen sie aber, wie die Insassen, einer nach dem andern, aus der Maschine stiegen. Etwas abseits des Bombers machten einige von ihnen Feuer und begannen Papiere zu verbrennen; die beherzten Bauern gingen auf die Amerikaner zu und wollten das verhindern. Wer in diesem Augenblick wohl mehr Angst hatte, lässt sich heute nicht mehr sagen. Mit Hilfe des seidenen Halstuches eines Piloten, auf dem eine Landkarte gedruckt war, und mit Handzeichen konnte man ihnen erklären, wo sie gelandet waren. Die Freude der Besatzung war gross, als sie vernahmen, dass sie in der neutralen Schweiz waren.



Dieses Foto wurde unmittelbar nach der Landung gemacht. Hinten (v.l.): Joseph Russel, William Carter, Grover Boyd, Stephen Rapport, Charles Ryan, Elmer Holloway, Theodor Obsharsky. Vorne: John Scott, Ricardo Robledo, Blair Neal (Foto: A. Luder).

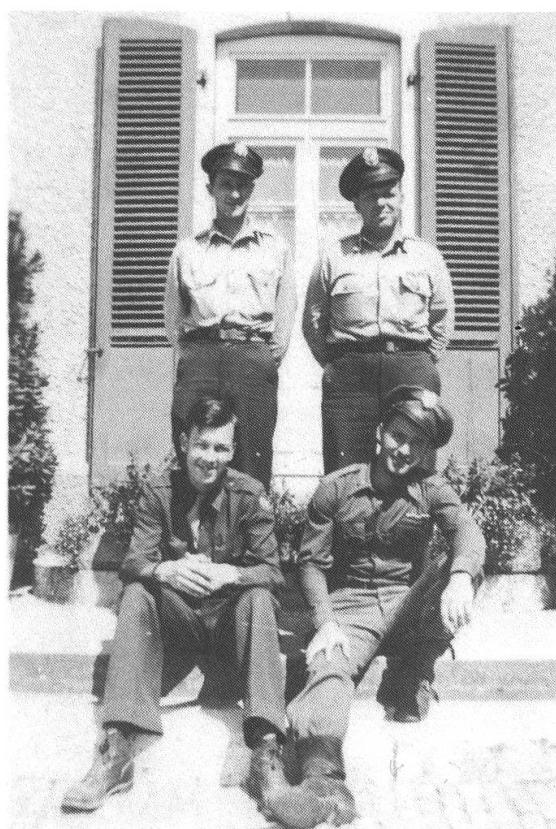
Inzwischen wurde jemand geholt, der Englisch sprach, und nun konnte die Besatzung erklären, man solle sofort die Kinder aus dem Bomber zurückrufen, die Maschinengewehre seien alle geladen, die Situation sei gefährlich.

Sofort begann aus den umliegenden Dörfern eine wahre Völkerwanderung. Zu Fuss und mit Fahrrädern strömten die Leute herbei, um einmal einen Bomber aus der Nähe zu bestaunen.

Die Besatzung war glücklich, alles heil überstanden zu haben und verteilte Notrationen, Biscuits und Schokolade, und einigen Utzenstorf gelang es, noch ein paar Fotos zu machen.

Dann erschien aber die Ortswehr, die Mannschaft wurde entwaffnet und vorübergehend im Hotel «Bären» einquartiert. Ein Arzt kümmerte sich um den verletzten Heckschützen.

Der Landeplatz wurde mit Stacheldraht gesichert, und alle «Fundgegenstände» sowie die Filme aus den Fotoapparaten mussten abgegeben werden.



Die Offiziere des amerikanischen Bombers vor dem Hotel Bahnhof in Utzenstorf.  
Hinten: Elmer Holloway und Grover Boyd. Vorne: Charles Ryan und Stephen Rapport  
(Foto: V. Kilchenmann).

Bald darauf kam aus Dübendorf die Heerespolizei mit einem kleinen Doppeldecker und landete beim Bomber.

Das kurz zuvor in Dübendorf gelandete Bomberflugzeug «High Life» war eine ältere Maschine, die schon viele Einsätze geflogen hatte.

Der Bomber von Utzenstorf war ein neues Flugzeug (Ablieferungsdatum war der 5.2.1943), das erst wenige Flugstunden hatte und relativ unbeschädigt gelandet war. Die Heerespolizei hatte grosses Interesse an dieser Maschine, um alle technischen Neuheiten zu registrieren. Der Bomber wurde demontiert, der Rumpf per Bahn und die Flügel per Lastwagen nach Dübendorf transportiert.

Über die Bergung und Auswertung dieses Bombers wurde ein militärischer Bericht von über 30 Seiten verfasst:

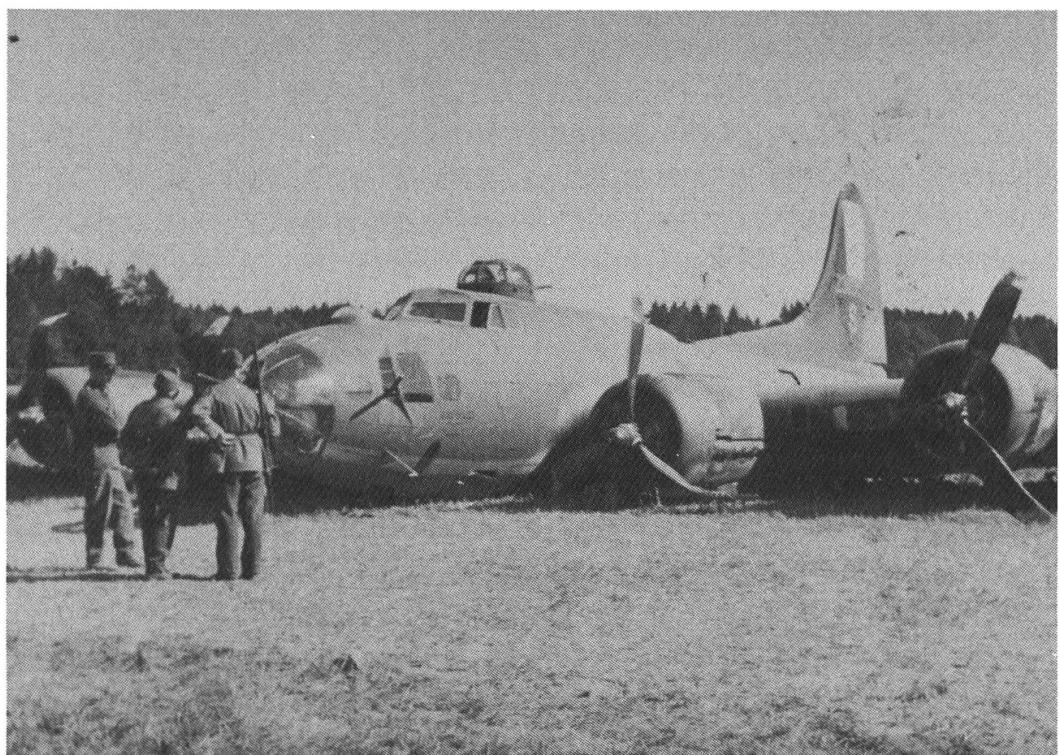
*Bericht über den in Utzenstorf am 17.8.43 notgelandeten Bomber Boeing B-17, Nr. 230315.*

#### *Hergang der Notlandung:*

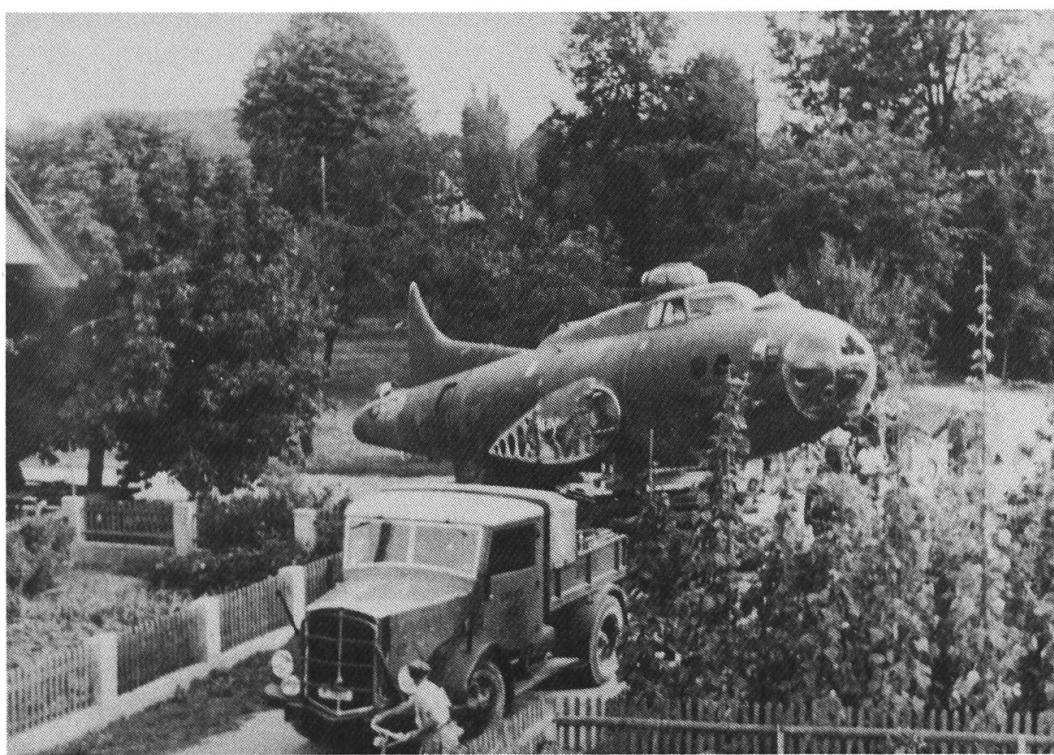
*Nach Angabe der Besatzung war das Flz. in England zu einem Bombardierungsflug nach Regensburg gestartet. Es wurde von Jägern angegriffen und von der Bodenabwehr beschossen. Nachdem 2 Motoren Beschuss erhielten und ausgefallen waren, ging der Anschluss an die Staffel verloren. Da der beauftragte Weiterflug nach Afrika nicht mehr möglich war, entschloss sich die Besatzung, in die Schweiz zu fliegen und notzulanden. Die Landung erfolgte mit eingezogenem Fahrwerk und ausgefahrenen Landeklappen NE von Utzenstorf. Bei der Landung wurden die Luftschauben sowie die Rumpfunterseite durch die untere Mg.-Gondel ziemlich stark beschädigt. Eine Frau, die in der Nähe tätig war, konnte die Besatzung darüber orientieren, dass sie sich auf Schweizerboden befinden, worauf die Inbrandsetzung des Flz. unterblieb. Das Flz. weist verschiedene von der Bodenabwehr herrührende Einschüsse auf. Als Grund der Notlandung kann mit Bestimmtheit Motordefekt infolge Beschuss angenommen werden. Die Luftschaube des Motors links innen wurde im Fluge auf Segelstellung gebracht. Ob noch weitere Schäden am Motor vorliegen, ist noch zu überprüfen.*

#### *Flz.- und Motorentypen:*

*Bei dem notgelandeten Flz. handelt es sich um ein Bombenflz. des Typs Boeing B-17 F, Nr. 230315. Das Flz. stammt aus dem Jahre 1943 (Ablieferungsdatum 5.2.43) und hat vermutlich noch sehr wenig Flugstunden. Der Zustand des Flz. ist derart, dass sich eine Instandstellung ohne weiteres durchführen lässt.*



Ortswehr und Heerespolizei bewachen den Bomber.



Abtransport des Rumpfes mit einem Rollschemel bis zum Bahngleise  
(Foto: H. H. Stapfer).

*Kennzeichen:*

*Auf dem Rumpf beidseitig amerikanischer Stern mit weissem Balken, auf den Tragflächen, links oben und rechts unten desgleichen der amerikanische Stern. Auf der Seitenflosse ist auf weissem Grund ein grosses schwarzes J und darunter die Zahl 230315 und der Buchstabe S angebracht.*

Die Mannschaft wurde interniert, einige nach Biel andere nach Adelboden verbracht. Die Amerikaner waren junge Männer, die für die Einsätze trainiert waren. Nun sassen sie in einem neutralen Land, ohne Aufgabe und mit einer ungewissen Zukunft vor sich. Einige von ihnen kamen später im Austausch frei und konnten in die USA zurückkehren, andere lernten in den Schweizer Bergen Ski fahren.

Als über Radio und in den Zeitungen die Meldung von der Bomberlandung bekanntgegeben wurde, setzte noch einmal eine wahre Invasion von Schaulustigen ein.



Amerikanische Internierte beim Skifahren in Adelboden.

Endlich, im Mai 1984 erhielten wir die ersten Briefe aus Amerika.  
*William R. Carter* schrieb uns aus Bedford (Indiana):

*Dear Mrs. Kummer:*

*Ever since I received your letter I have been engrossed with your note and pictures, trying to find the correct words and way to respond.*

*It has been 40 years since I was in Switzerland and this is the first correspondence of any kind that I have received. As you may assume, I have never written to anyone there in that time either.*

*Mrs. Kummer; please answer some questions for me, please.*

1. – *How did you get my home address?*
2. – *Was you at the scene after our landing in Utzenstorf August 17, 1943?*
3. – *Were these your personal photos?*
4. – *If you was there, how old was you at that time?*
5. – *Have you contacted any of the other crew members?*
6. – *If you have contacted them have they replied?*

*If these questions offend you, I deeply apologise. Reverse the situation and I am sure you would have the same feelings.*

*I sincerely would like to make contact with everyone I met in Switzerland; but too much time has passed. The Army ordered me not to contact anyone in Switzerland as long as I was in uniform. After I was discharged too much time had passed.*

*If I hear from you I am sure you will have many questions and then I will try to answer what I can.*

*Sincerely  
Wm. R. Carter*

*Stephen P. Rapport* schrieb folgenden Brief aus Walton Beach:

*Dear Mrs. Kummer,*

*I received your packet with its message – what a jolt to my memory. The forced landing in your country took place almost 41 years ago. I hope this letter will, in a belated way, thank the Swiss people who were so friendly to us.*

*The first two bombers to land in your country were on a shuttle mission from England to Africa, with Regensburg, Germany the target. Many stories have been written about this great effort, but an Englishman, Martin Middlebrook, tells it best in his recent book ‘The Schweinfurt-Regensburg Mission’. He did great research on this, and includes the accounts of all concerned, as well as the people under the bombs.*

*We first two crews were taken to an old tourist hotel near Biel where we spent the first two months of our interment. Later, as this type offly-across mission continued, it resulted in larger numbers of our air crews falling in Switzerland. We were then moved to the Nevada Hotel in Adelboden. Here the crews spent the rest of the war, with the exception of Don Oakes, the pilot of the High Life, four other pilots and myself. We six pilots were exchanged for some Germans being held in Switzerland. This was the only exchange of interned or prisoner of war soldiers of World War II that I know of. Leaving Switzerland over Baden-Baden, we were escorted by Germans through occupied France to Madrid, Spain. Don Oakes was later killed in a B-29 crash, and I have never heard from the other pilots who left with us. Over the years I have met with two of my crew, and have exchanged letters with a third, as a result of Martin Middlebrook's efforts. Upon returning to the USA, I married Peg, hence the name 'Peg Of My Heart' as well as Battle-Queen on the aircraft. We have two daughters and a son, and now two grandsons. Last April we celebrated our 40th wedding anniversary. We are now retired and living the good life. Incidentally, we plan to tour Europe this September, but our plans are not yet complete. Although I was in Switzerland but a short time, I have some fond memories. I learned to ski while there and enjoyed many winters on the slopes in New England.*

*Well, Mrs. Kummer, I thank you for your interest, and hope you get a good response to your letter.*

*Sincerely,  
Stephen P. Rappoport  
LTC USAF RET*

Als ich William Carter antwortete, bat ich ihn gleichzeitig, uns Näheres über ihren damaligen Einsatz und den Bomber zu schreiben, hier sein Bericht (Übersetzung):

*Unsere Bombergruppe wurde in Spokane (Washington) organisiert. Dort stellte man die Staffeln und Besatzungen zusammen. Unser Training erfolgte in drei Phasen. Für die erste Phase von etwa acht Wochen waren wir in Spokane. Für die zweite Phase, welche sechs Wochen dauerte, gingen wir nach Euphrata (Washington). Die dritte Phase von ebenfalls sechs Wochen Dauer durchliefen wir in Cut Bank (Montana). An die einzelnen Daten erinnere ich mich aber nicht mehr.*

*Unser Training umfasste Bombenabwürfe aus grosser Flughöhe (8 600–12 600 m) und aus niedriger Flughöhe (5 000–6 600 m), Schiessübungen mit den Bordwaffen gegen Luft- und Bodenziele, den engen Verbandsflug und Einzelmisionen. In diesen 20 bis 24 Wochen flogen wir acht bis zwölf Stunden im Tag und zwar jeden Tag, mit Ausnahme von drei Sonntagen. Ein Trainingspensum von zwei Jahren musste in etwa 24 Wochen bewältigt werden.*

*Die B-17 war ein wunderbares Flugzeug. Sie wurde von vier Motoren zu je 1250 PS angetrieben. Ihre Tanks fassten 13 600 Liter Treibstoff und 450 Liter Öl. Die Abwehrbewaffnung bestand aus zwölf überschweren Maschinengewehren vom Kaliber 12,7 mm mit zusammen 20 000 Schuss Munition. Sie konnte bis zu sechs Tonnen Bomben tragen. Für Verbindung und Navigation waren sechs Radiosender und zehn Empfänger vorhanden. Unter idealen Bedingungen konnte sie zehn bis zwölf Stunden in der Luft bleiben.*

*Jeder Mann der Besatzung hatte einen Anzug aus Lammfell. Das war eine Sicherheitsmassnahme für den Fall, dass der elektrische Heizanzug versagte. Dieser bestand aus fünf Teilen, dem eigentlichen Anzug und je*



Ein Teil der Besatzung der «Battle-Queen» im Mai 1943 in Cut Bank (Montana).

*einem paar Schuhen und Handschuhen. Die einzelnen Teile wurden mit Steckern zusammengeschaltet wie elektrische Christbaumkerzen. Die gewünschte Temperatur konnte individuell mit einem Rheostat (Regelwiderstand) eingestellt werden. Den elektrischen Strom dazu bezog man aus dem 24 V Bordnetz. Die beiden Rumpfschützen an den offenen Waffenlukken im hinteren Rumpfteil mussten immer beide Anzüge tragen, da sie Temperaturen bis gegen –50° C ausgesetzt waren, bei einem Fahrtwind von 370 km/h. Eis war in England immer rar, darum wollten die Bodenmannschaften oft mit Wasser gefüllte Thermosflaschen im Radioraum verstauen, um es während des Fluges gefrieren zu lassen; so bekamen sie dann nach der Landung ihr Eis für die Getränke.*

*Nach Ablauf der drei Trainingsphasen flogen wir das Flugzeug nach Salina in Kansas, wo es für den Einsatz bereit gemacht wurde. Alle Feuerlöscher wurden ausgebaut, denn das waren CO<sub>2</sub>-Flaschen. Wenn diese einen Treffer erhielten, konnten sie explodieren und die Tragfläche abreissen. Neue Waffen und Munitionsbehälter wurden installiert und die Bodenschächte komplett überholt, so dass Bomben jeder Grösse, von der 50-kg-Klasse bis zur 1000-kg-Klasse, geladen werden konnten. Dazu kamen noch viele kleinere Änderungen.*

*Wir waren für zirka zwei Wochen in Salina. Von dort aus wurden wir dann nach England befohlen. Unsere erste Etappe ging nach St. Johns in Neufundland. Dort blieben wir zwei Tage. Der Befehl für den Flug über den Atlantik kam genau zwei Stunden vor dem Start. Die Maschinen waren zwar schon seit 24 Stunden bereit, aber ich bin sicher, die haben auf das richtige Wetter gewartet. Wir starteten um 18 Uhr und waren etwa zehn Stunden in der Luft. Infolge der Dunkelheit sah ich nicht viel vom Ozean bis etwa drei Stunden vor der irischen Küste. Wir überflogen Irland und landeten in Schottland, irgendwo in der Gegend von Edinburgh. Zwei Tage blieben wir dort und waren in einem alten Schloss einquartiert. Es war aber nicht so fein, wie man das annehmen könnte, denn es war kalt, kahl und wie in einem Keller zu wohnen. Die letzte Etappe brachte uns dann von dort in einem zweistündigen Flug nach Franglingham in England auf unsere zukünftige Operationsbasis.*

*Die Basis sah recht trostlos aus, denn sie war noch in der ersten Bauphase, und wir mussten erst einmal campieren. Eine unserer Trainingsphasen in den USA entsprach genau dem, und darum glaube ich, dass dort alles seinen Zweck hatte. Was mir am meisten Eindruck machte, waren die riesigen Bombendepots. Noch nie zuvor sah ich soviel Sprengmaterial auf*

*einmal. Da waren auf einer Fläche von vier Stadt-Häuserblocks Bomben aller Größen. Sie waren im Freien aufgestapelt wie Holz, in Reihen von 100 m Länge und 1,8 m hoch. Das war nur das Lager einer einzigen Flugbasis, und nun kann man sich vorstellen, wieviele das waren auf allen Basen zusammen. Wären diese alle miteinander losgegangen, ich glaube England wäre versunken.*

*Unser erster Einsatz galt einem Flugplatz ausserhalb von Paris. Es gab keine schweren Aktivitäten in der Luft, aber wir verloren ein Flugzeug durch einen Unfall. Eine Gruppe, die hoch über uns flog, kam aus irgendwelchen Gründen herunter. Eines dieser Flugzeuge traf einen Bomber unserer rechten Staffel und trennte ihn genau beim Kugelturm auf. Ich sah keine Fallschirme – die ganze Besatzung kam dabei ums Leben. So hatte ich also noch sehr wenig Einsatzerfahrung, als am 17. August 1943 ein Totaleinsatz gegen Regensburg und Schweinfurt befohlen wurde. Unsere Gruppe wurde gegen Regensburg eingesetzt. Wir galten noch als «Grüne Truppe» und sollten noch nicht eingesetzt werden, aber ein Totaleinsatz erforderte sämtliche verfügbaren Maschinen.*

*Man weckte uns um vier Uhr morgens. Frühstück, Einsatzbesprechung, und etwa um sechs Uhr waren wir am Flugzeug. Wir mussten eine Stunde warten, bis sich der Nebel etwas aufgelöst hatte, dann starteten wir um sieben Uhr. Etwa um acht Uhr überflogen wir den Kanal. Mit Ausnahme des Flakfeuers war alles ruhig, solange die Begleitjäger mit uns waren. Zehn Minuten nachdem diese abgedreht hatten, brach die Hölle los. Der Himmel war schwarz vom Flakfeuer und überall waren Me 109 und Fw 190. Das dauerte den ganzen Weg bis zum Ziel, ganze drei Stunden. Man konnte zu irgend einer Zeit in irgend eine Richtung blicken, und man sah ein Flugzeug explodieren oder qualmend hinunter gehen. Es waren Deutsche und Amerikaner. Eine Anzahl guter Männer starb an diesem Tag. Wir verloren sechzig B-17 (600 Mann) und die Deutschen 286 Jäger. Unser Pech begann gerade, nachdem wir die Bomben ausgeklinkt hatten. Zwei Me 109 kamen auf uns zu und beschädigten den Motor Nr. 2. In Minuten sanken wir etwa 1500 m ab; die restlichen Motoren hatten nicht die Kraft, die Verbandsflughöhe zu halten. Wir waren allein und auf uns selber angewiesen, als wir nach wenigen Minuten von sechs weiteren Jägern angegriffen wurden. Wir waren froh, dass wir vier davon abschießen konnten und die andern zwei schliesslich abdrehten.*

*Zu diesem Zeitpunkt waren wir etwa 45 Minuten von der Schweizergrenze entfernt. Wir überlegten und hofften, und wir fanden es gut, dass dann*

*der Navigator die Richtung änderte. Bis in die Gegend von Friedrichshafen verlief alles ohne Zwischenfall. Vor kurzer Zeit erst war die RAF dort gewesen, und die Flak erwartete einen neuen Angriff. Auf einen Schlag war der Teufel los, und wir wurden mehrmals getroffen, jedoch keine lebenswichtigen Teile und niemand von der Besatzung. Der Pilot senkte die Nase des Flugzeuges, und wir überquerten den Bodensee in ungefähr sieben Metern Höhe über dem Wasser. Da hörten sie auf zu schießen; ich glaube, wir waren tiefer, als ihre Geschütze zielen konnten. Wir waren so tief, dass wir hochziehen mussten, um das Schweizer Ufer zu überfliegen.*

*Jetzt galt es einen Landeplatz zu finden. Wir flogen zirka dreissig Minuten und sahen keinen Flugplatz, und es stiegen auch keine Schweizer Jäger auf. Vielleicht war es besser so – (sie flogen Me 109), denn wir hätten sie sicher für Deutsche gehalten, so dass wir sie oder sie uns abgeschossen hätten.*

*Endlich sahen wir eine weite Ebene; wie sich dann herausstellte bei Euch in Utzenstorf. Ich erinnere mich noch gut. Wir schlitterten über einige Reihen Kartoffeln, schaufelten sie auf, und füllten das Flugzeug mit Dreck und Kartoffeln. Die Maschine hielt zwar zusammen, aber sie wurde arg beschädigt. Wir mussten das Flugzeug für immer verlassen, das uns so gut gedient hatte. Unter den gegebenen Umständen hatten wir aber keine andere Wahl.*

Der Zweite Weltkrieg mit seinen Schrecken ging bekanntlich im Mai 1945 zu Ende. 40 Jahre später, im Mai 1985, stieg ein amerikanisches Ehepaar in Utzenstorf aus dem Zug und erkundigte sich im Reisebüro Gast nach dem Bomber. Sie hatten eine vergilbte «Schweizer Illustrierte» in der Hand, auf dem Titelbild war der Abtransport des Bombers abgebildet. Frau Hanni Wäfler-Röthlisberger, die zufällig im Reisebüro war, lachte und sagte ihnen: «Das Baby hier in dem Kinderwagen bin ich, und bei Familie Kummer im Oberdorf werden Sie alles über die Bombergeschichte erfahren, was Sie wissen möchten.»

Im Oberdorf war für *John Scott*, so hieß das amerikanische Besatzungsmitglied, die Überraschung perfekt. Als Bordschütze war er vor 42 Jahren in Utzenstorf notgekommen, und er hatte nicht erwartet, dass sich noch jemand an das Ereignis erinnern würde. Als er die Fotos sah und die Briefe seiner ehemaligen Kameraden las, war er erschüttert.



Titelblatt Schweizer Illustrierte Zeitung vom 8. Oktober 1943: Wie sieht denn eine «Fliegende Festung» aus?

Die Mannschaft hatte sich nach der Internierung aus den Augen verloren und nichts mehr voneinander gehört. John Scott hatte in Adelboden seine jetzige Frau kennengelernt. Für Internierte bestand damals ein Heiratsverbot mit Schweizer Mädchen. Deshalb reiste seine spätere Frau nach Amerika, und nach dem Krieg heirateten sie dort. Sein Sohn wurde später Pilot und steuert heute eines der grössten Flugzeuge der Welt, eine C-5 Galaxy.

In aller Eile rief man diejenigen Utzenstorfer zusammen, die damals bei der Landung dabei waren. Man zeigte Scott die Modelle der Jungen, und bei einem Glas Weisswein kamen mit den Erinnerungen auch die Sprachkenntnisse zurück.

In seinem lustigen Oberländerdialekt mit amerikanischem Akzent erzählte John Scott seine Erlebnisse. Für die anwesenden Knaben war das eine Geschichtsstunde, und sie hörten still und aufmerksam zu, als er schilderte, wie er als junger Flugzeugmechaniker den Aufruf gelesen habe, dass Freiwillige gesucht würden. «Jemand muss doch die Kisten fliegen, die wir hier bauen», meinte er damals und meldete sich ins



John Scott und Kurt Glauser vor dem Modell der B-17.

Ausbildungs-Camp. Dort wurden sie nach kurzer Zeit zu Bomberbesatzungen ausgezogen.

Er erzählte von der Kälte und der Dunkelheit auf den langen Flügen, von der Müdigkeit und der Angst vor den Angriffen, dann das Inferno der Bombenangriffe und wieder die Angst, selber angegriffen zu werden. «Wir waren noch jung, wir taten unsere Pflicht und hofften zu überleben», meinte John Scott.

«Als wir zur Notlandung ansetzten, betete jeder für sich, dann hörten wir ein ohrenbetäubendes Krachen, und das Innere des Bombers füllte sich mit Staub und Kartoffeln.»

Aus all den Dokumenten im Zusammenhang mit der Bomberlandung ist der Einsatzplan der 8. US-Luftflotte (s. Seite 101), zu dem auch die Battle-Queen gehörte, besonders interessant.

Auf diesem Plan war unter dem 26. Juli 1943, wenige Tage vor der Notlandung in Utzenstorf, das Ziel «Hannover, Germany (Rubber Factory)» angegeben.



Auf diesem Foto von 1985 sind die Personen abgebildet, die 1943 auch auf dem Titelbild der Schweizer Illustrierten zu sehen waren. (V.l.) Dori Scott, Bendicht Glauser, John Scott, Frau Christen, Frau Pfister, Hanni Wäfler-Röthlisberger und Walter Rothenbühler.

Mehr als 40 Jahre später, in Utzenstorf, stellten John Scott und ich fest, dass sich unsere Lebenswege schon einmal gekreuzt hatten, nämlich bei der Bombardierung von Hannover im Jahre 1943.

Ich war damals fast ein Jahr alt, und meine Mutter erzählte mir später, wie sie die Luftangriffe erlebte.

Die Angriffe auf Hannover häuften sich, immer öfters musste man die Schutzräume im Keller oder in den nahen Bunkern aufsuchen. Immer grösser wurden die Bombenschäden, und immer höher stieg die Zahl der Opfer.

Ein Keller in unserem Haus in Hannover-Langehagen, nicht allzuweit von den Continental-Gummiwerken, war als Luftschutzraum abgesichert. Meine Grossmutter, meine Mutter und ich befanden sich im Keller und erwarteten die Sirenen, die das Ende des Angriffs melden sollten.

Meine Mutter hatte mich in eine dicke Wolldecke eingewickelt, denn diesmal war der Angriff besonders schlimm, das ganze Haus erbebte. Eine Sprengbombe hatte das Haus getroffen, anschliessend wurden Brand- und Phosphorbomben geworfen, und ein unheimliches Rauschen erfüllte den Keller. Die Mutter meinte, eine Wasserleitung sei gebrochen, und nun müsse sie mit dem kleinen Kind und der Grossmutter in dem blockierten Kellerraum ertrinken. In Wahrheit war aber das Zweifamilienhaus zu einem grossen Trümmerhaufen zusammengefallen und hatte wundersamerweise den Keller unter sich begraben. Die ganze Ruine brannte aber lichterloh, und der Phosphor war nicht zu löschen, das war das Rauschen, das die Mutter im Keller hörte.

Als nach etwa zwei Stunden der Angriff vorüber war, kehrten die Bewohner der anderen Häuser ebenfalls zurück, und die Nachbarn realisierten, dass wir dort unten noch irgendwo unter den Trümmern waren. Mit Spitzhacke und Schaufel arbeiteten sie sich unter Lebensgefahr zu dem Kellerfenster durch, entfernten die Sandsäcke und erweiterten die Fensteröffnung.

So konnten sie uns drei relativ unverletzt aus dem brennenden und total zerstörten Gebäude retten.

Die ganze Gegend war nicht mehr wiederzuerkennen, allein in unserem Garten befanden sich 13 tiefe Bombentrichter.

Wir standen unter Schock und wurden irgendwo in Notunterkünften untergebracht.



Unser Haus in Hannover-Langehagen nach dem Bombenangriff 1943.

Auch in meinem Geburtsort Hannover ist in der Zwischenzeit die Geschichte aufgearbeitet worden und in der Presse über die Bombenangriffe geschrieben worden.

«*Die Altstadt war in Minuten ein Flammenmeer:*

*Am Mittag eines sonnigen Sommertages brach für Hannover eine Leidenszeit an. Es war der 26. Juli 1943, ein Montag. Schon zuvor, seit Mai 1940, war die Stadt das Ziel wiederholter Angriffe durch die Royal Air Force gewesen, und zahlreiche Tote waren zu beklagen. Doch nun brachten 92 Bomber der 8. US-Luftflotte Hannover den ersten von fünf aufeinanderfolgenden schweren Schlägen bei...»*

Für John Scott und für mich war unsere Begegnung nach mehr als 40 Jahren ganz etwas Besonderes.

Wir blieben in Briefkontakt mit ihm, ebenfalls mit Bill Carter und Stephen Rapport. Von den anderen Besatzungsmitgliedern haben wir nichts gehört, einige Briefe kamen als unzustellbar zurück. Einige Besatzungsmitglieder der Battle-Queen sind inzwischen verstorben.

Die Schulbuben lernten Englisch und schrieben John Scott, der ihnen sehr nette Briefe zurücksandte.

8/17/85

Dear Peter,

Schade dass Du mir nicht im English geschrieben hast. Hansruedi lernt sehr gut. Mann muss nur immer probieren. Die ganze Welt spricht English heut zu Tage, und weil Du jung bist ist es wichtig für Dich.

Unterdessen hoffe ich dass Du den Sommer genossen hast. Ich nehme an dass Du deinem Vater eine grosse Hilfe bist. Now, I will finish in English. Thanks for your greeting. Believe it or not, ↓ will try to learn some Swiss-German. Kindest regards,  
John Scott

Zwei Briefe von John Scott an...

8/17/85

Dear Hansruedi,

Thanks for your letter.  
Your English is coming along  
very nicely. Your model of  
the B-24 at 44.1 cm. is equal  
to  $17 \frac{3}{8}$  inches, or about a foot  
and a half. A good size. When  
you get a chance, have someone  
take a picture of you holding it.  
We're glad you and Markus en-  
joy your T shirts. By the way,  
a teacher in Bern has sent me  
some information on how to  
study "Swiss-German", so maybe  
I will learn to say more than  
GRÜSSECH. If I can do as  
well as you are <sup>doing</sup> with English,  
that will be fine with me.

Best regards, John Scott

... Peter und Hansruedi Kummer in Utzenstorf.



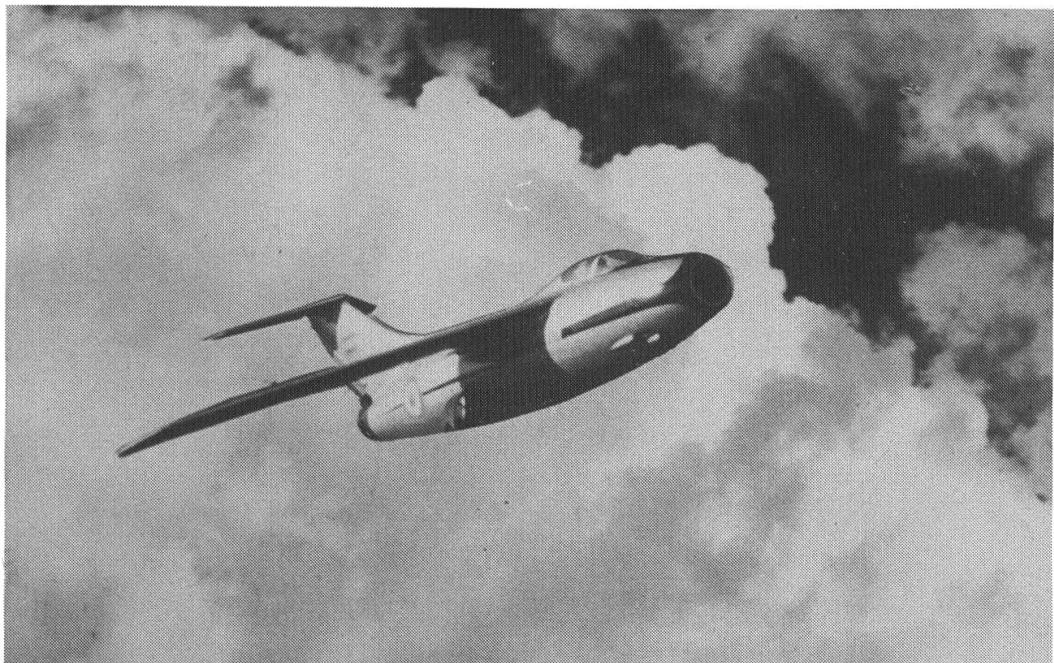
Familie Behrens 1949 in Argentinien.

Meine Söhne interessierten sich nun auch für den Werdegang meines Vaters, ihres Grossvaters, den sie nie kennengelernt hatten.

Als mein Vater mit 38 Jahren in Argentinien mit dem Pulqui II bei einem Testflug tödlich abstürzte, war ich gerade zehn Jahre alt.

Wir Kinder behielten den Vater in schöner Erinnerung, als kräftigen Mann, der unsere Kinderwünsche und -sorgen verstand, der gern mit uns lachte, der das Leben ausgesprochen liebte, und dem als Pilot irgendwie noch eine weitere Dimension offenstand, die für normale Menschen nicht erreichbar war. So erzählten wir Kinder in der Schule im Religionsunterricht der Lehrerin mit ganz ernsthafter Miene, unser Vater wäre schon einmal im Paradies gewesen und hätte dort die nackten Engel mit Wasser bespritzt. Die Lehrerin war leicht schockiert und meinte, das sei nicht möglich.

Ernsthaft beharrten wir alle vier bei unserer Version und bekräftigten das Ganze mit der Behauptung, er sei eben ein Pilot, und deshalb könne er so weit in den Himmel hinauffliegen. Als wir nicht Ruhe gaben, kam die Lehrerin heim zur Mutter und wollte der Sache auf den Grund gehen. Mutter rief uns herbei und fragte uns, wie wir zu so einer

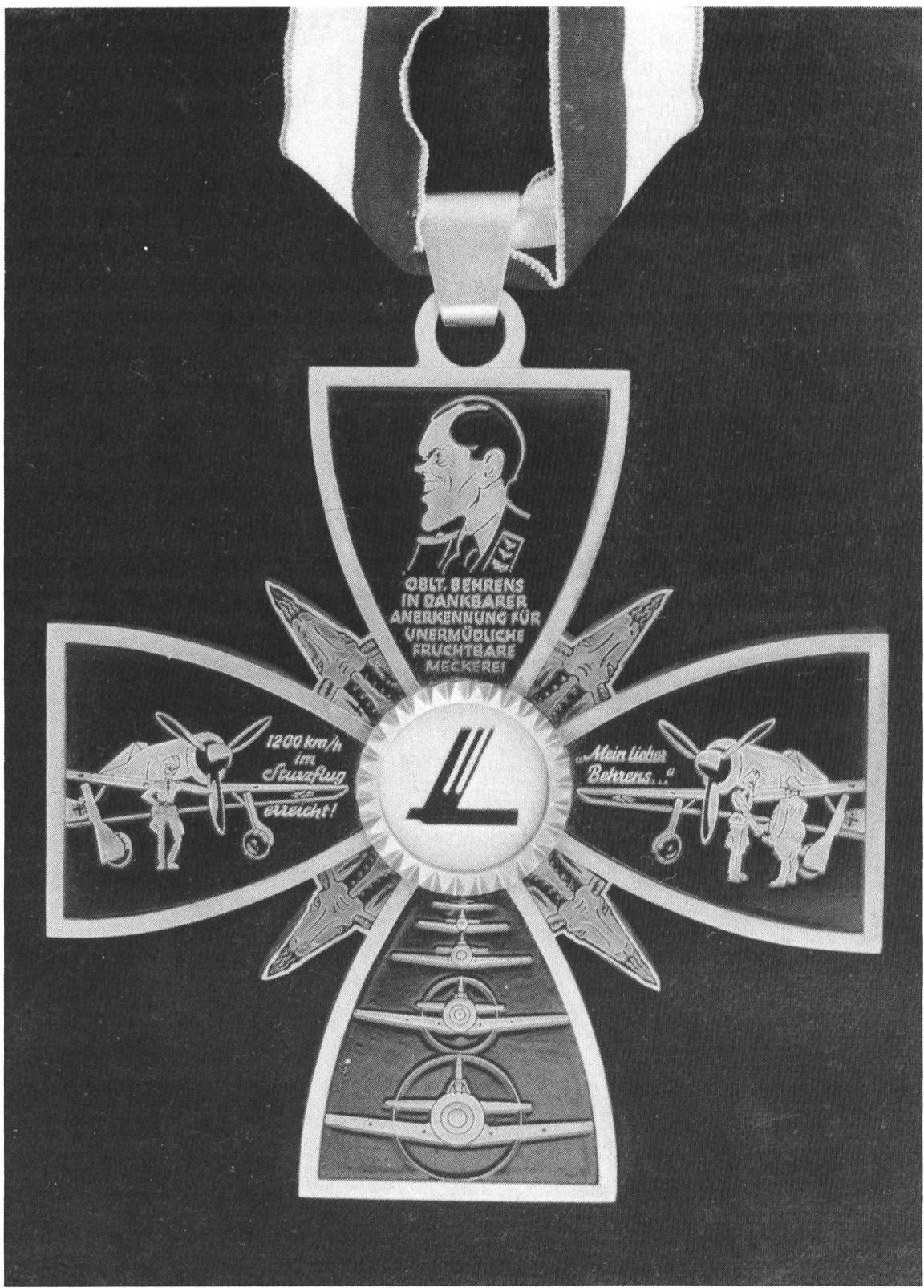


Der Pulqui II, eine Konstruktion von Prof. Kurt Tank. Das Projekt der argentinischen Luftwaffe wurde aber nicht ausgeführt. Nach dem Absturz meines Vaters Otto Behrens wurde das Unternehmen 1952 wegen finanzieller Schwierigkeiten abgebrochen.

Behauptung kämen. Da erzählten wir ihr, wie wir neulich auf der Terrasse ein Gespräch zwischen dem Vater und ehemaligen Kameraden belauscht hätten, und ganz sicher habe der Vater das erzählt. Nun musste der Vater erklären, was an der Geschichte wahr war. Er lachte herhaft und sagte, er habe von der Zeit in Paris erzählt, wo sie als junge Offiziere abends in einem Nachtlokal die spärlich bekleideten Tänzerinnen auf der Bühne aus Spass mit der Syphon-Flasche angespritzt hätten und sich am Gekreische der Mädchen ergötzt hätten.

Wir Kinder hatten «Paris» mit «Paradies» verwechselt, und Engel waren für uns logischerweise unbekleidet, wie die kleinen Engelchen über dem Altar in der Kirche in Argentinien.

Unsere Mutter hat es verstanden, uns Kindern trotz vieler Entbehrungen eine glückliche und unbelastete Kindheit zu geben. Die schönste Zeit waren aber für uns alle die gemeinsamen Jahre in Argentinien. Von der Zeit während oder nach dem Krieg sprach sie wenig, und wenn wir fragten, sagte sie immer: «Vieles war damals geheim, und ich möchte nicht an diese Zeit zurückdenken, sonst kommen diese schrecklichen Erinnerungen wieder, lasst uns lieber vorwärts schauen!»

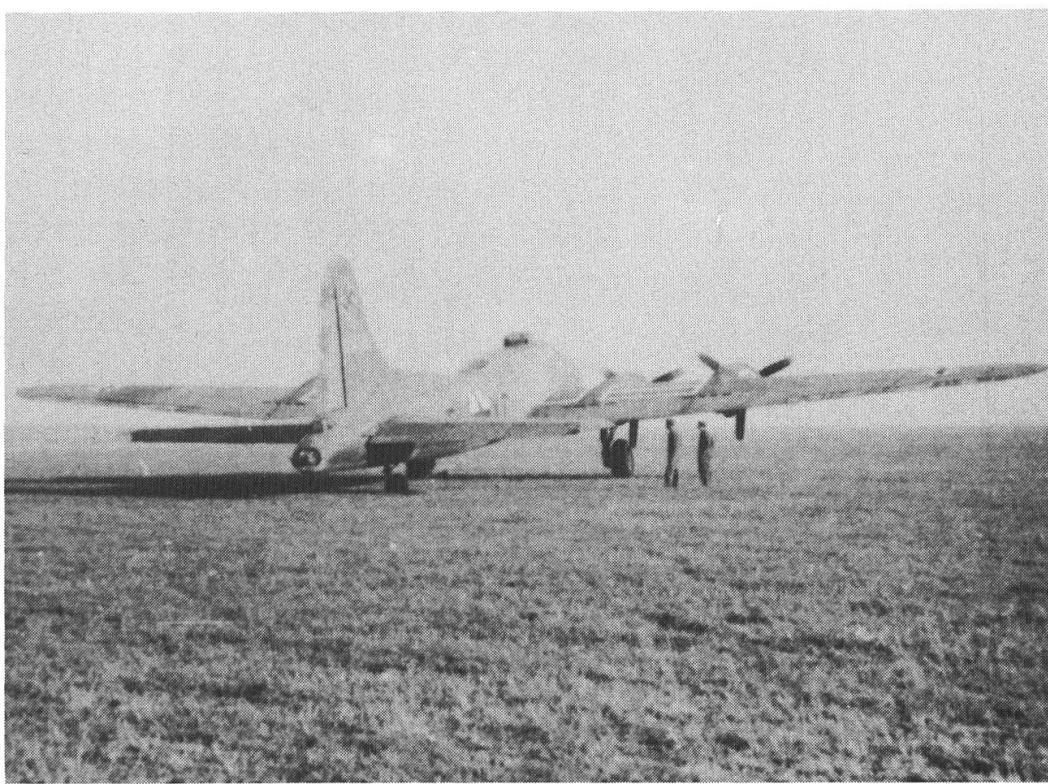


Der sogenannte Mecker-Orden von Focke-Wulf für die Fw 190-A (um 1941).

Erinnerungsstücke an meinen Vater gibt es nur noch sehr wenige. Das meiste ist im Krieg, auf der Flucht, in der Gefangenschaft oder auf der langen Reise nach Südamerika verlorengegangen.

In einer Schachtel sind noch einige Fotos und ein grosser Orden mit vier Geissbock-Köpfen, der sogenannte «Mecker-Orden». Auf diesen Orden war unser Vater stolz, es war ein Geschenk seiner Kameraden für seinen Einsatz zur Verbesserung des Focke-Wulf Flugzeuges Fw 190-A. Er hatte so lange «gemeckert», bis alle Mängel behoben waren. Als ich bei einem Besuch in Hannover diese Schachtel mit den Fotos durchsah, fiel mir dort ein Bild auf, das eine amerikanische B-17 zeigte. Ich konnte mir keinen Reim darauf machen, wie das Foto eines amerikanischen Bombers in den Nachlass eines deutschen Offiziers kam.

Wir besuchen meine Mutter noch regelmässig in Hannover, sie erzählt bruchstückweise von früher, und so erfuhren wir von Vaters einfacher Kindheit, wie er sich als gelernter Automechaniker für zehn Jahre als Berufssoldat verpflichtete, um auf diesem Weg zu seinem Traumberuf «Pilot» zu kommen.



Die legendäre B-17 «Wolf Hound» in Rechlin (um 1943).



Otto Behrens und Adolf Galland (um 1941).

Sie berichtete, wie er vom Bodenpersonal zur Fliegerei kam, über seine Zeit bei Focke-Wulf, wie er *Adolf Galland* (General der Jagdflieger) kennenlernte, wie er Typenbegleiter vom ersten deutschen Düsenflugzeug, der Me 262, wurde und kurz vor Kriegsende der jüngste Kommandant der Luftwaffen-Erprobungsstelle in Rechlin war. Nach dem Krieg geriet er in englische Kriegsgefangenschaft, nach der Entlassung baute er unser Haus wieder auf, um nachher mit dem Flugzeugkonstrukteur *Prof. Tank* nach Argentinien auszuwandern, weil er als ehemaliger Pilot in Deutschland keine Arbeit fand.



Flugzeugkonstrukteur Prof. Kurt Tank und mein Vater  
in Argentinien (um 1950).

Anlässlich einer Reise nach Hannover beschlossen wir, für die Rückfahrt einmal eine andere Route zu wählen, so kamen wir nach Leipheim. Als ich im Restaurant die Karte studierte, interessierte mich nicht das Menu, sondern der Überblick über die Geschichte Leipheims mit dem Hinweis auf die Erprobung der Me 262. Diesem Hinweis ging ich nach, und Herr Hörner, der sich mit der fliegerischen Vergangenheit Leipheims befasst, machte mich auf die Veranstaltung «50 Jahre Düsenfliegerei» in München aufmerksam. Ich bat ihn, dort nachzufragen, ob sich wohl jemand von den Veteranen noch an meinen Vater erinnern könnte.

Von einem der Teilnehmer an dieser Veranstaltung, Herrn *H. Beauvais* aus Füstenfeldbruck, erhielt ich einen sehr herzlichen Brief, in welchem er mir meinen Vater beschrieb, seine Tätigkeit und die gemeinsamen Erinnerungen an die Zeit während des Krieges. Seinem Brief hatte er einen Bericht aus seinen Lebenserinnerungen beigelegt; es handelte sich um ein waghalsiges «Himmelfahrtskommando», das sie beide zu bestehen hatten.

Es war im Juli 1943, der deutschen Wehrmacht war eine amerikanische B-17 im besetzten Frankreich in die Hände gefallen. Diese Maschine wurde in Rechlin flugtüchtig gemacht und, um sie als Beuteflugzeug zu kennzeichnen, unten gelb angestrichen. Mit dieser B-17 flogen mein Vater und Herr Beauvais verschiedene Flugplätze zwischen Rechlin und Frankreich an, damit die deutsche Abwehr Angriffe auf eine B-17 üben konnte. Die Schwierigkeit bestand darin, dass die beiden Piloten nicht wissen konnten, ob sie vom Boden aus für Deutsche oder Amerikaner gehalten wurden.

Dieser Bericht liest sich sehr abenteuerlich, vor allem weil mein Vater, um die Verpflegung in Rechlin aufzubessern, den Bomber noch mit Gemüse beladen hatte. Die Ladung verrutschte, und bei den Bombenklappen des Flugzeuges hingen Stangenbohnen heraus. Bei der Rückkehr war die Flugleitung enttäuscht, dass es statt Bomben nur Bohnen zu ernten gab.

Das war also das Foto der B-17 im Nachlass meines Vaters. Dieses Flugzeug und seine Geschichte ist unter dem Namen «Wolf Hound» beschrieben worden.

Ungewollt habe ich mich doch noch mit meiner eigenen Vergangenheit beschäftigt und gestaunt, wie das Leben «Geschichte» schreibt.

John Scott, der mit der «Battle-Queen» am 17.8.1943 in Utzenstorf notlandete, hatte uns bei seinem Besuch erzählt, dass sein Sohn Bill ebenfalls Pilot sei. Von Beruf sei er Linienvpilot. Bei der Armee fliege er aber ein grosses Transportflugzeug, die C-5 «Galaxy». Wenn sein Sohn das nächste Mal nach Europa käme, würde er uns mit seiner Familie in Utzenstorf besuchen.

Am 17. August 1990 war es soweit, *Bill Scott*, seine Frau und sein Sohn kamen und besuchten mit uns die alte Eiche, bei welcher sein Vater John damals mit dem Bomber gelandet war. Er überreichte uns dort eine kleine Bronzetafel und bat uns, diese bei der Eiche anzubringen.



Die Gedenktafel, welche Bill Scott uns am 17.8.1990 überreichte.

Andächtig betrachtete er den Ort und meinte dann, wenn der Bomber nur wenige Meter weitergeschlittert wäre, wäre er sicher im Wald in Flammen aufgegangen.

Dankbar dafür, dass das Schicksal es gut gemeint hatte, kehrten wir heim, sassen am Abend noch auf der Terrasse und hörten im Radio von der Entwicklung im Golfkrieg. Bill meinte, er müsse sich wohl auf ein Aufgebot gefasst machen, und wenige Tage später erfuhren wir, dass aus seinen Plänen, mit der Familie in Europa Ferien zu machen, nichts wurde. Er musste mit der «Galaxy» Truppen und Material an den Golf und wieder zurückfliegen. Mit Betroffenheit verfolgten wir die Ereignisse und waren froh zu vernehmen, dass er aus diesem Einsatz gesund heimkehrte.

Bei Kriegsende im Mai 1945 waren in Dübendorf 186 schwere US-Bomber stationiert, welche in den letzten zwei Kriegsjahren in der Schweiz gelandet waren, diese Maschinen wurden später den USA zurückgegeben. Die jeweiligen Mannschaften wurden aus der Internierung in ihre Heimat entlassen. Darunter befanden sich auch die je zehn

Mann, deren B-24 Bomber 1944 in Jegenstorf und Bätterkinden abgestürzt waren. Sie hatten sich damals mit Fallschirmen retten können, währenddem die Bomber am Boden zerschellt waren. Im Hambühl-Wald bei Jegenstorf war die durch die Flugzeuge gerissene Schneise noch jahrelang sichtbar.

Am 17. August 1993 sind es genau 50 Jahre her, dass der Bomber in Utzenstorf notlandete.

In Amerika haben sich ehemalige Internierte zusammengefunden, die zu diesem Anlass in die Schweiz kommen, um in Utzenstorf unter der alten Eiche beim Schützenhaus einen Moment still zu werden und zu danken, dass sie überleben durften.



Die «Bomber-Eiche» beim Schützenhaus in Utzenstorf, in der Gegend des geplanten interkontinentalen Flughafens.