

Zeitschrift: Berichte zur Heimatkunde / Birmenstorf
Herausgeber: Max Rudolf
Band: 2 (1993)

Artikel: Im vierten Jahr des Zweiten Weltkrieges stürzte in Birmenstorf ein
britisches Militärflugzeug ab (15. April 1943)
Autor: Rudolf, Max
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1085336>

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>

Im vierten Jahr des Zweiten Weltkrieges stürzte in Birkenstock ein deutsches Militärflugzeug ab (15. April 1943)

Der Luftkrieg - eine neue Kriegerform

Noch im ersten Weltkrieg (1914 - 1918) waren die Massen der Landheere an den Frontlinien aufeinandergeprallt, und die Zivilbevölkerung war nur in diesen Frontgebieten heimgesucht worden. Im Zweiten Weltkrieg (1939 - 1945) erfuhr die Welt schon zu Beginn, dass sich das Erscheinungsbild des Krieges stark verändert hatte. Der Überfall der Deutschen auf Polen begann am 1. September 1939 zwar auch mit dem Frontalangriff über die Landesgrenzen. Zugleich führten deutsche Luftgeschwader aber pausenlos Angriffe auf Ziele im Hinterland. Dazu gehörten Flugplätze, Verkehrs- und Industrieanlagen, und dazu gehörten nun namentlich auch rein zivile Anlagen. Mit der Zerstörung des Zentrums der Hauptstadt Warschau sollte der Durchhaltewillen der Zivilbevölkerung gebrochen werden.

Die Wucht des Luftkrieges nahm noch zu, nachdem sich der Krieg auf Westeuropa ausgeweitet hatte. Am 14. Mai 1940 zerstörte der deutsche Bombenhagel die Altstadt der holländischen Stadt Rotterdam so sehr, dass die Reste später bis auf den Boden abgetragen werden mussten.

Nach der Niederlage Frankreichs im Juni 1940 konzentrierte sich die deutsche Luftoffensive auf Grossbritannien, das allein noch übriggebliebene gegnerische Land. Am 17. November 1940 vernichtete ein fürchterlicher deutscher Bombenangriff die Altstadt des mittelenglischen Coventry. Gleiches Schicksal weissagten die deutschen Machthaber allen andern englischen Städten (Hitler: „Wir werden ihre Städte ausradieren!“) und sprachen zynisch von "coventrieren". Im Siegestaumel ahnten sie nicht, dass einmal deutsche Städte solche Heimsuchung erleiden würden.

Wie weit war unser Land durch diesen Luftkrieg betroffen?

Die militärgeographische Lage der Schweiz 1939 - 1945

In den frühen zwanziger Jahren war es in Italien den Faschisten unter Mussolini gelungen, eine Diktatur zu errichten. 1933 gelangten in Deutschland die Nationalsozialisten unter Hitler an die Macht. Drei Jahre später kam es zum Bündnis zwischen den beiden Diktaturen. Mussolini prägte den Begriff "Achse", die künftig Rom mit Berlin fest verbinde. Er verstand darunter das politische und ideologische Zusammengehen Italiens und Deutschlands. Seither sprach man von den **Achsenmächten**. Die Übereinkunft wurde im Mai 1939 durch ein militärisches Bündnis ergänzt.

Das kriegerische Gebahren der Achsenmächte rüttelte Frankreich und Grossbritannien auf. Die beiden Staaten - Waffengefährten im Ersten Weltkrieg - schlossen sich wieder enger zusammen. Im Frühjahr 1939 gaben sie gemeinsam dem unter starken deutschen Druck geratenen Polen ein Beistandsversprechen ab. Nach dem deutschen Überfall auf Polen lösten die beiden Westmächte ihr Versprechen ein und erklärten den Deutschen den Krieg. Als **Alliierte** stellten sie (und ihre späteren Verbündeten) sich den deutschen Eroberungsplänen entgegen.

Was die Lage der Schweiz während des Zweiten Weltkrieges betrifft, so kann man sich vereinfacht 3 Situationen merken:

1. September 1939 bis Juni 1940

Das Gebiet der Schweiz unterbricht die Front zwischen den Achsenmächten Deutschland - Italien einerseits und Frankreich anderseits (vgl. Bild 2).

2. Ende Juni 1940 bis August 1944

Die Schweiz befindet sich ganz im Würgegriff der Achsenmächte. Bis Ende 1941 existierte in Frankreich noch eine von den deutschen nicht besetzte Zone, die vom Mittelmeer bis nach Genf hinauf reichte; das war handelspolitisch bedeutsam, militärisch dagegen nicht und deshalb auf der Karte nicht vermerkt (vgl. Bild 3).

3. September 1944 bis Kriegsende anfangs Mai 1945

Die alliierten Invasionstruppen erreichen bei Genf die Schweizergrenze und brechen nach über vier Jahren die Blockade der Achsenmächte auf.

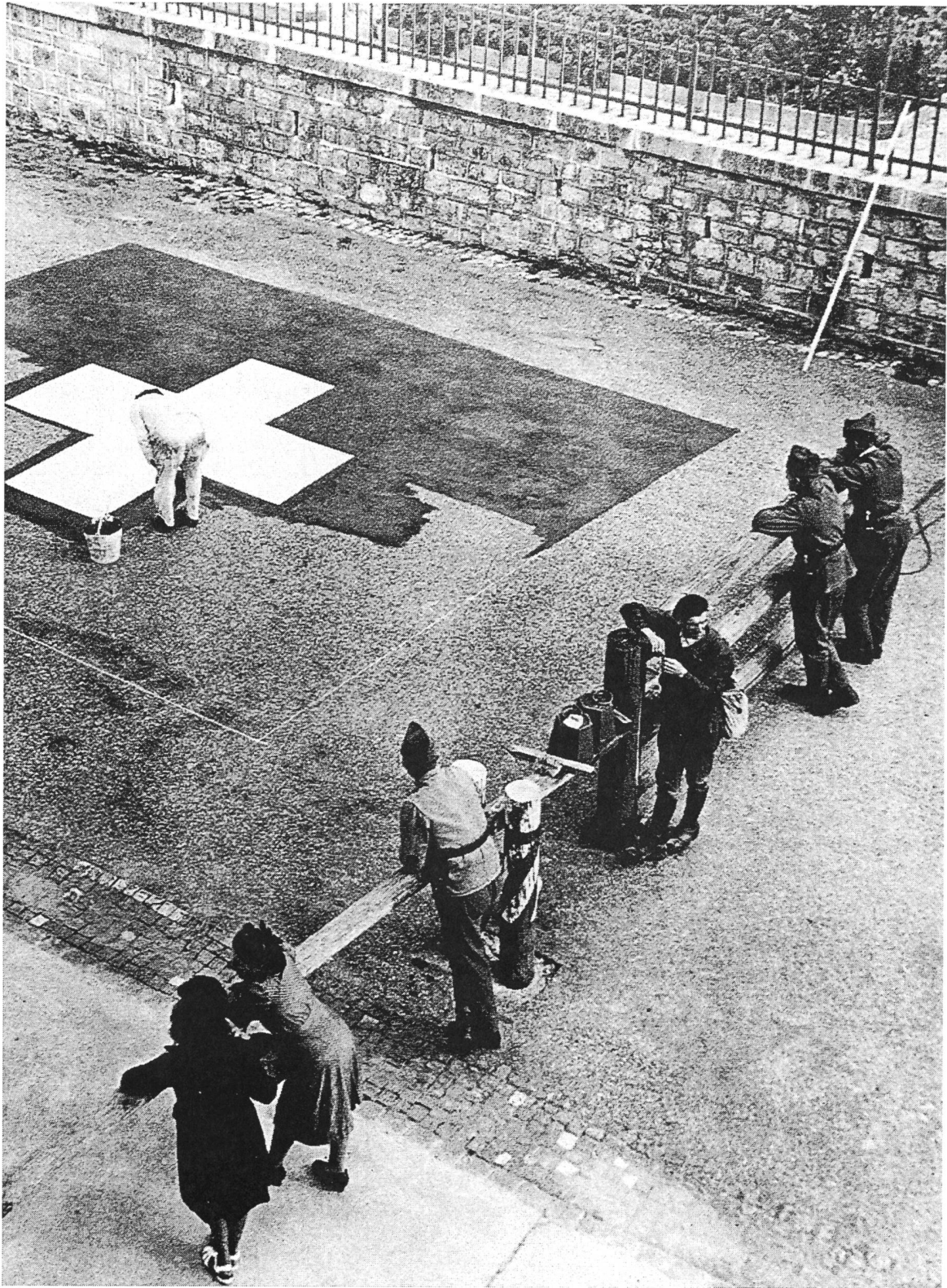


Bild 1. Nach jeder Grenzverletzung beschwerte sich der Bundesrat bei der verantwortlichen Kriegsmacht. Dabei musste er einräumen, dass der oft komplizierte Grenzverlauf, namentlich im Jura, fremden Piloten die Orientierung nicht leicht machte. Grosse Schweizerkreuze, aufgemalt auf Grenzkraftwerke, auf Strassen der Grenzübergänge und auf grosse Hausdächer in Grenznähe, sollten Orientierungsfehler vermeiden helfen (ab Sommer 1944).

Bild 2. Die Lage der Schweiz zu Beginn des Krieges im September 1939. Österreich ist seit März 1938 ein Teil des Deutschen Reiches und der Westteil der Tschechoslowakei seit März 1939 als Protektorat Böhmen-Mähren der deutschen Verwaltung unterstellt. Kriegshandlungen fanden vorerst - abgesehen vom Polenfeldzug - zwischen Deutschland und Frankreich statt, da Italien erst im Juni 1940 sich zum Kriegseintritt an der Seite Deutschlands entschloss. In dieser Kriegsphase wurde der schweizerische Luftraum hauptsächlich durch deutsche Flugzeuge verletzt. Diese konnten auf dem Umweg über die Schweiz die zentralen französischen Gebiete erreichen, ohne die französische Luftabwehr an der Front durchstossen zu müssen. Die Luftraumverletzungen ereigneten sich denn auch grösstenteils über dem Jura; Aufklärungsflüge wurden aber auch über der übrigen Schweiz festgestellt. Die in Birmenstorf einquartierten Soldaten wunderten sich nicht wenig, als am 17. November 1939 ein zweimotoriges deutsches Flugzeug in bloss 150 Metern Höhe über ihre Köpfe hinweg reusstalaufwärts donnerte, dies am hellen Nachmittag um drei Uhr. - Die Fliegerbeobachtungsposten hatten den Einflug wohl registriert, aber der Übermittlungsweg zu den Organen der Fliegerabwehr nahm noch viel zu viel Zeit in Anspruch. Mit zunehmender Erfahrung änderte sich dieser Rückstand in der Ausbildung.

Bild 3. Nach der Niederlage Frankreichs im Juni 1940 hatte sich die Front an die Atlantikküste verschoben, denn von den Gegnern der Achsenmächte war nur Grossbritannien übriggeblieben. Das änderte sich im Jahr darauf. Im Juni 1941 griffen die Deutschen die Sowjetunion an, im Dezember erklärten sie den USA den Krieg.

Da weder Grossbritannien noch die USA auf einen Krieg vorbereitet waren, legten sie das Schwergewicht ihrer Aufrüstung vorerst auf die Luftwaffe. Mit diesem Kampfmittel war es möglich, die deutsche und die italienische Waffenproduktion nachhaltig zu stören. Da aber die gegnerischen Industriegebiete gegen tausend Kilometer von englischen Luftstützpunkten entfernt lagen, mussten zuerst neue Flugzeuge entwickelt und gebaut werden. Seit dem Winter 1942/43 waren viermotorige Flugzeuge einsatzbereit, welche die geforderten Distanzen bewältigen und bis zu 8 Tonnen Bomben transportieren konnten. Auf diesen langen Strecken war ein Begleitschutz durch Jagdflugzeuge nicht mehr möglich, deshalb verfügten diese grösseren Bomber über vermehrte Abwehrwaffen gegen feindliche Jäger. Die Besatzung bestand gewöhnlich aus zehn Mann. Die Angriffsflüge erfolgten in Geschwadern von 200 bis 800 Flugzeugen.

In dieser Kriegsphase waren es überwiegend Flugzeuge der Engländer und der Amerikaner, die unseren Luftraum verletzten. Bei Flügen nach dem süddeutschen Raum, nach Österreich und nach Norditalien war es für sie verlockend, den für sie - verhältnismässig - wenig gefährlichen Raum in ihre Routenwahl einzuplanen.

Bild 2

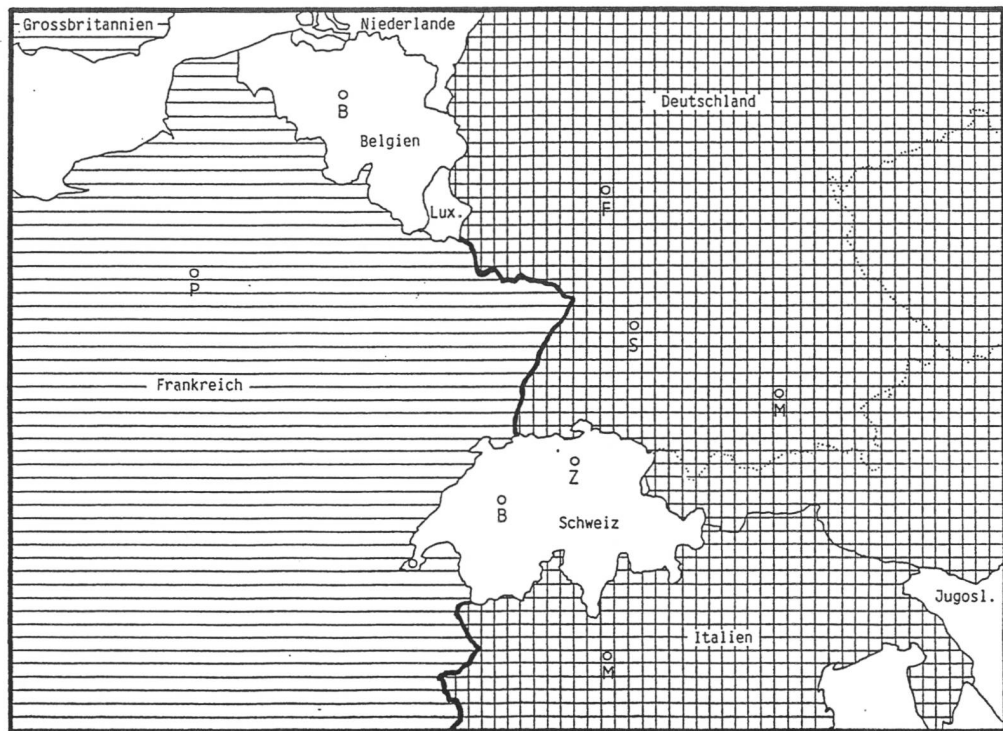
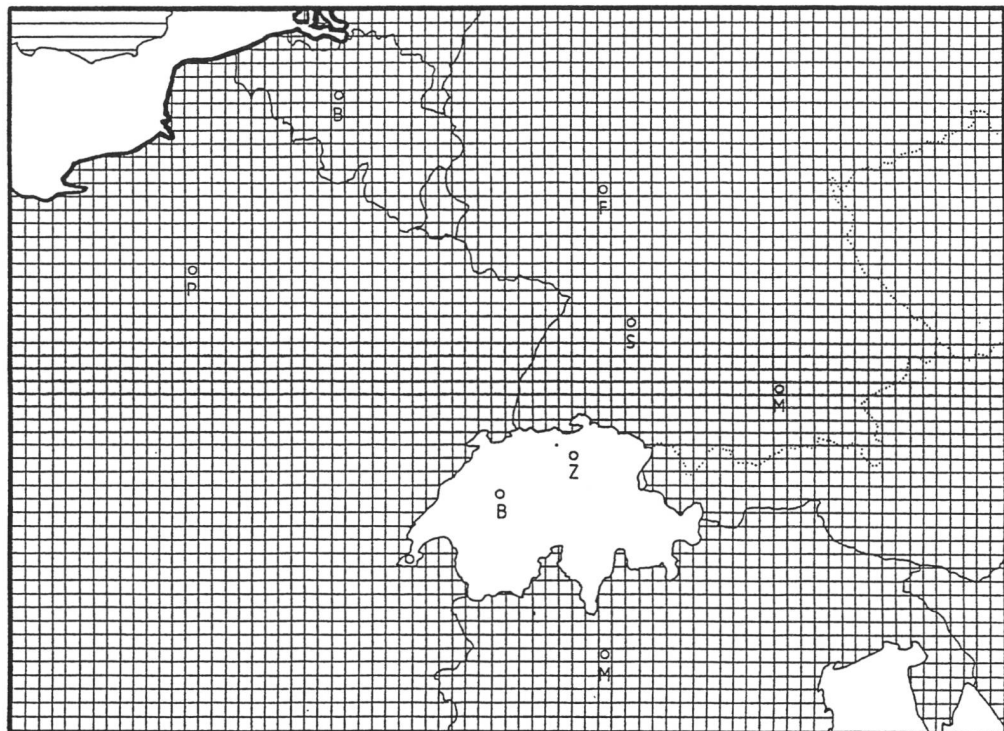
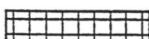
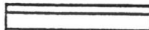






Bild 3



- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
|  | Achsenmächte |
|  | Alliierte |
|  | Neutrale |
|  | Landesgrenzen |
|  | aufgehobene Landesgrenzen |
|  | Frontlinie |

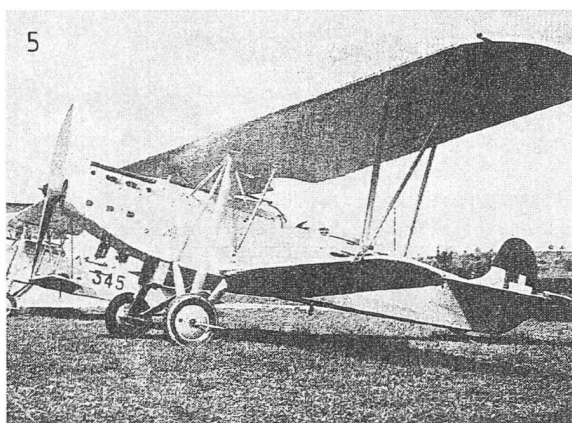
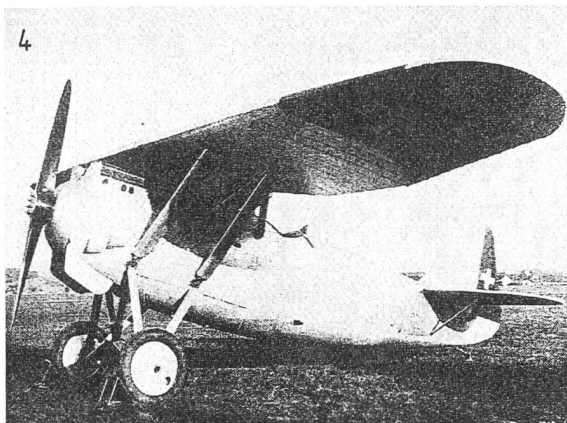
Unsere Vorbereitungen zur Abwehr

Der schweizerische Bundesrat hatte 1939 unmissverständlich erklärt, die Schweiz werde sich im Konflikt der Grossmächte neutral verhalten. Mit allen Mitteln wolle sie sich gegen jeden "Übergriff auf ihr Hoheitsgebiet zur Wehr setzen. Aber sie konnte nicht verhindern, dass fremde Flugzeuge vielfach den schweizerischen Luftraum verletzten: am Tag dauerten die "Überflüge in grenznahen Gebieten oft nur wenige Minuten, und der Alarm erreichte die schweizerischen Jägerpatrouillen zu spät; nächtliche "Überflüge erfolgten in einer Höhe, die ausserhalb der Reichweite der Fliegerabwehrkanonen lag, und schweizerische Jagdflugzeuge konnten nachts nicht eingesetzt werden.

Leider war mit der Umrüstung unserer Flugwaffe zu spät begonnen worden. Obwohl durch die Wehranleihe von 1936 genügend Geldmittel zur Verfügung gestanden wären, flogen zu Kriegsbeginn erst 3 von 21 Fliegerkompanien moderne Jagdflugzeuge; 13 Kompanien waren mit zwar wendigen, aber langsamen Doppeldeckern ausgerüstet, und 5 Kompanien hatten keine Flugzeuge. Im ersten Kriegswinter war es noch möglich, aus Deutschland eine Ergänzungsserie zu den bereits eingeführten Messerschmitt-Apparaten zu beziehen. Auch war in der Schweiz die Lizenzfabrikation der französischen Morane-Maschine angelaufen. Und schliesslich gelangte die Eigenkonstruktion der doppelplätzigen Maschine C-36 zum Abschluss.

Wie in andern Zweigen unserer Kriegswirtschaft, so waren auch bei der Flugzeugbeschaffung manche Widerwärtigkeiten zu überwinden. Oft fehlten die nötigen Materialien. Dann zeigte sich Mangel an spezialisierten Arbeitskräften, weil diese auch ihren Militärdienst zu leisten hatten. Den Konstrukteuren fehlte der Einblick in den Stand und den Fortschritt der ausländischen Flugzeugindustrie. Besondere Schwierigkeiten bereiteten die Entwicklung und der Bau von flugzeugtauglichen Funkgeräten.

Bei Kriegsende war die Umrüstung der Flugwaffe erreicht. Sie verfügte 1945 über etwa 530 einsatzfähige Kampfflugzeuge, zum grössten Teil Maschinen der Typen Messerschmitt 109, Morane und C-36.



Unsere Flugwaffe im September 1939:

Bild 4. Die eidgenössische Konstruktionswerkstätte in Thun stellte ab 1928 unter Leitung des französischen Konstrukteurs Devoitine 66 Flugzeuge des Typs D-27 her.

Merkmale: Motor 500 PS, Höchstgeschwindigkeit 290 km/Std, Zuladung 380 kg. Bewaffnung: 1 Flieger-Mg, Bomben.

Die einplätzig Maschine stand von 1930 - 1944 im Truppendienst.

Bild 5. Von dieser Fokker CV-E wurden in Thun und Altenrhein 65 Maschinen in Lizenz hergestellt.

Merkmale: Motor 650 PS, Höchstgeschwindigkeit 260 km/Std, Zuladung 800 kg. Bewaffnung: 1 Flieger- und 1 Beobachter-Mg, Bomben.

Diese zweiplätzig Maschine wurde von 1933 - 1945 eingesetzt.

Bild 6. Unter französischer Leitung konstruierte die Thuner Werkstätte der KTA [Kriegstechnische Abteilung des EMD] das Flugzeug C-35. Die Flugwaffe erhielt 90 Stück.

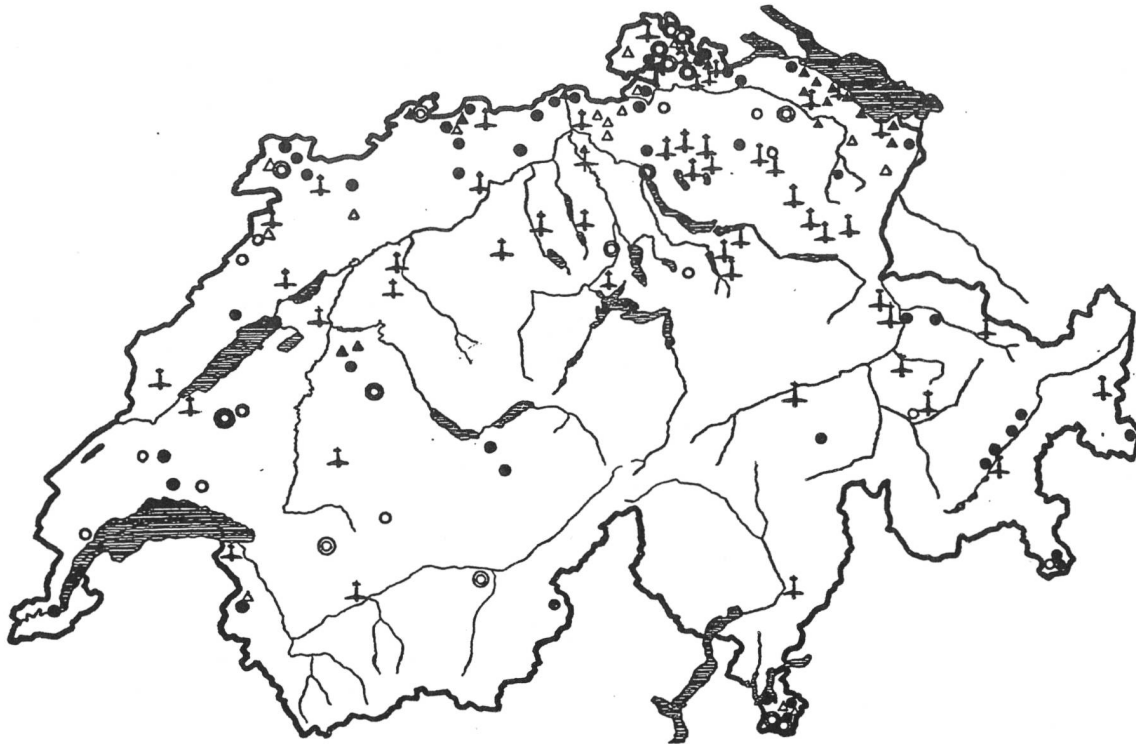
Merkmale: Motor 860 PS, Höchstgeschwindigkeit 335 km/Std, Zuladung 950 kg. Bewaffnung: 1 Kanone 20 mm, 1 Flieger- und 1 Beobachter-Mg, Bomben.

Die zweiplätzig Maschine war von 1937 - 1950 im Einsatz.

Bild 7. Die Messerschmitt-Maschine Me-109 war eine deutsche Konstruktion. Sie galt als modernstes Flugzeug seiner Klasse. Die ersten Maschinen konnten unmittelbar vor dem Krieg in die Schweiz eingeführt werden; weitere wurden während des Krieges zugekauft und sogar nach dem Krieg nachgebaut, insgesamt 115 Stück.

Merkmale: Motor 1150 PS, Höchstgeschwindigkeit 575 km/Std, Zuladung 730 kg. Bewaffnung: 1 Kanone 20 mm, 2 Flieger-Mg, Bomben.

Die einplätzig Maschine wurde von 1939 - 1949 eingesetzt.



Legende:

- ✚ Flugzeugabsturz
- Brandbombenabwurf
- Sprengbombenabwurf
- ⊙ Spreng- und Brandbombenabwurf
- △ Bordwaffenbeschuss
- ▲ Flab.-Fernwirkung

Bild 8. Die Auswirkungen des Luftkrieges auf die Schweiz. Alle Landesteile waren davon betroffen (Karte aus H. R. Kurz, Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg. Im Original ist die Absturzstelle Birnenstorf/AG in Birmensdorf ZH kartiert; der Irrtum ist hier berichtigt).

Wie stark die Schweiz über die Flugwaffe in das Kriegsgeschehen einbezogen war, kann man im Rechenschaftsbericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen über den Aktivdienst nachlesen. Danach war durch die Fliegerbeobachtungsorgane in der ganzen Schweiz über 6500 mal Fliegeralarm ausgelöst worden. 255 fremde Flugzeuge gingen in der Schweiz zu Boden, sei es durch freiwillige oder erzwungene Landung, sei es durch Absturz; davon waren 59 deutscher, 3 französischer, 4 italienischer, 1 ungarischer, 12 britischer und 176 US-amerikanischer Nationalität. 89 mal erfolgten Bombenabwürfe oder Beschuss durch Bordwaffen. Wiederholt kam es zu Luftkämpfen über Schweizerboden. Dabei wurden 11 deutsche und 5 amerikanische Flugzeuge abgeschossen; die Deutschen schossen 3, die Amerikaner 1 schweizerisches Flugzeug ab.



Bild 9. Fremde Flugzeuge, die ganz zu Boden kamen oder nicht zu stark beschädigt waren, wurden nach Dübendorf transportiert und dort bis zum Kriegsende so gewartet, dass die meisten später mit eigener Kraft ausgeflogen werden konnten. Das Bild zeigt den Dübendorfer Flugplatz nach Kriegsende 1945.

Auch wer nicht in Grenznähe wohnte, wurde gerade durch die fremden Flugzeuge immer wieder daran erinnert, dass Kriegszeit war. Man vernahm ihr Brummen in der Luft, hörte in kalten Winternächten das Grollen ferner Bombenexplosionen, las gelegentlich Staniolstreifen und Flugblätter auf und konnte gar Zeuge eines Luftkampfes oder eines Flugzeugabsturzes werden.

Im Aargau gab es zahlreiche Schadenmeldungen: Bomben fielen auf Asp, Sins, Mettau, Effingen (Chästal), Koblenz und Full (etwa 150 beschädigte Gebäude). Mehrmals wurden aus Bordwaffen Eisenbahnzüge auf der Rheintallinie beschossen, wobei zwei Bahnangestellte schwere Verletzungen erlitten. Fremde Flugzeuge stürzten bei Birmenstorf, Würenlingen und Zuzgen ab; 4 der 24 Flieger wurden dabei getötet.

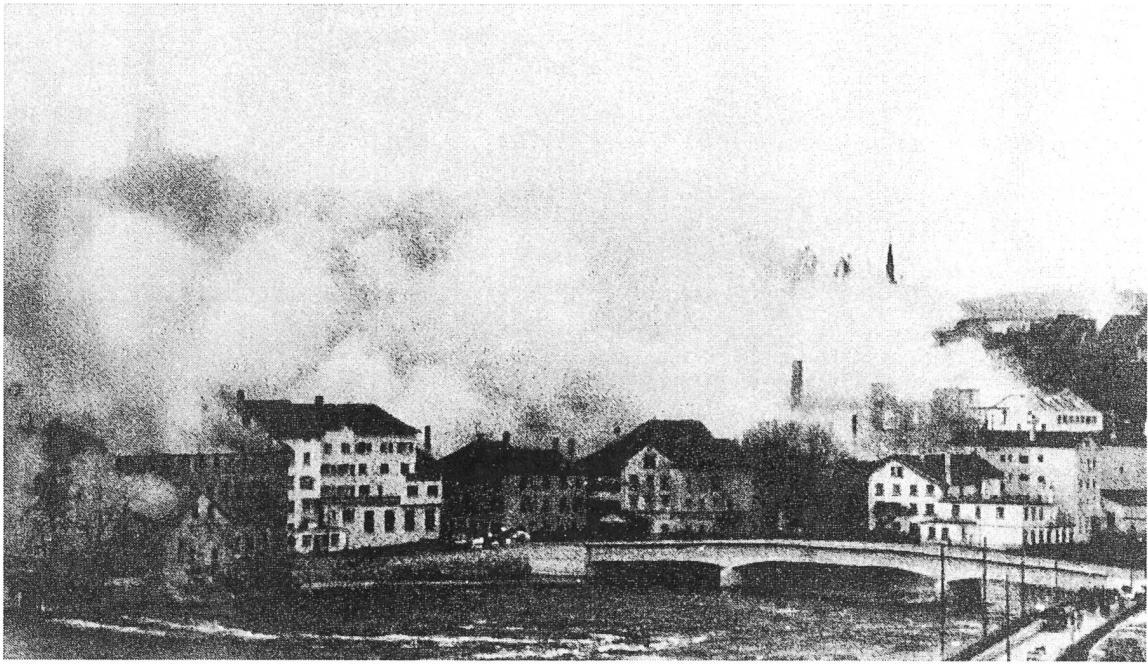


Bild 10. Den schwersten Bombenangriff (durch amerikanische Flugzeuge) erlitt Schaffhausen am 1. April 1944. Die Innenstadt nahm grossen Schaden. 40 Menschen wurden getötet.

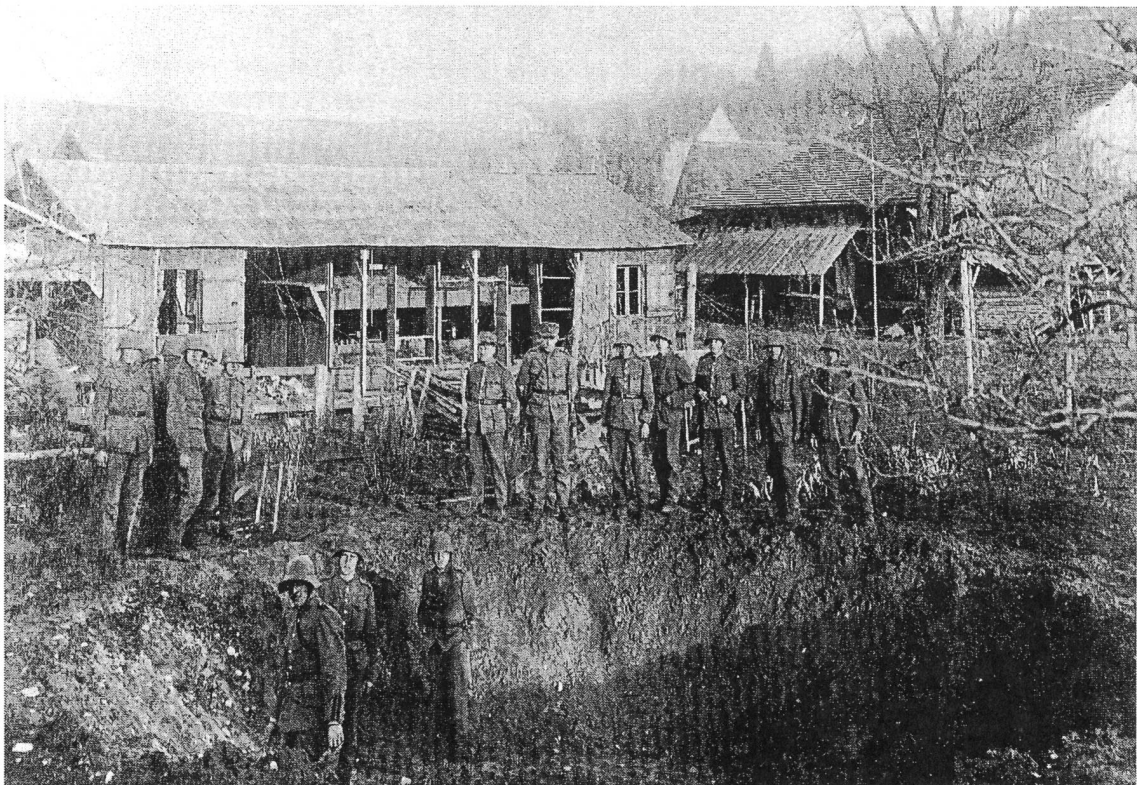


Bild 11. Glück im Unglück hatten die in Koblenz einquartierten Aargauer Soldaten, als am 16. Februar 1945 unmittelbar neben ihrer Unterkunftsbaracke eine Sprengbombe explodierte und ein 12 Meter breites Loch aufwarf. Niemand wurde verletzt. Die Soldaten wärmten sich an der Trichterwand die Hände.



Bild 12. Der Güterbahnhof Basel war am 16. Dezember 1940 Ziel eines englischen Fliegerangriffs. Das Bild aus dem Gleisfeld zeugt von der Wucht der Sprengwirkung.

Der Luftangriff auf Stuttgart vom 14./15. April 1943

Erst in jüngster Zeit bekanntgewordene britische Rapporte vermitteln uns Einzelheiten zu dieser Operation:

Die Meteorologen sagten den Piloten eine helle Nacht mit zunehmendem Dreiviertelmond voraus. Mit leichten Wolkenstreifen war über Nordfrankreich zu rechnen. In einigen Flusstälern Mitteldeutschlands lag Bodennebel. Die Luft war klar.

Auf zahlreichen Flugplätzen Mittel- und Südenglands starteten in den ersten Nachtstunden gesamthaft 462 Flugzeuge, davon waren 146 zweimotorige Wellington-Bomber, dazu 135 Halifax-, 98 Lancaster- und 83 Stirling-Bomber mit 4 Motoren.

Es brauchte einen ausgeklügelten Fahrplan, um eine so grosse Zahl verschiedener Flugzeugtypen (mit verschiedenen Ladungen, mit verschiedenen Aufträgen, mit verschiedenen Durchschnittsgeschwindigkeiten) zu einem bestimmten Zeitpunkt bei Nacht in der Luft zu versammeln, dann diesen Bomber-Strom in enger Formation zum Ziel und nachher wieder zurückzuführen.

Gemeinsamer Einflugpunkt auf das europäische Festland war die französische Küste bei Dieppe. Dann verlief der vorgeschriebene Kurs über Karlsruhe bis in die Gegend von Heilbronn, bog dort gegen Süden ab und erreichte, dem Neckar folgend, das Zielgebiet von Nordosten her. Je nach Auftrag hatten die Verbände im Zeitraum von 00.45 bis 01.25 Uhr über Stuttgart einzutreffen. Nach dem Überflug galt Kurs Süd bis zur Donau. Hier erst, etwa bei Sigmaringen, war Wendepunkt. Die Rückflugroute führte wiederum über Dieppe nach England.

Über zwanzig Maschinen dienten dieser Luftflotte als "Pfadfinder". Sie hatten als Vorhut mit gelben, roten und grünen Leuchtbomben den Zielraum zu markieren. Weitere zwanzig Flugzeuge, diese zeitlich verteilt über die Dauer des Angriffs, mussten Fallschirme mit Leuchtfuern zur Beleuchtung des Zielgebietes absetzen. Die übrigen 420 Maschinen trugen Brand- und Sprengbomben, insgesamt über 800 Tonnen.

Nach der Bombardierung fotografierten Beobachterflugzeuge das Zielgebiet. Zu Hause waren später die Zielbilder mit dem Stadtplan zu vergleichen und die Wirkung der ganzen Aktion zu beurteilen.

Der Schlussbericht verschweigt nicht, dass die Leuchtfuer der "Pfadfinder" zum Teil beträchtlich neben den vorgesehenen Stellen lagen. Doch waren durch den Angriff der nordöstliche Vorort von Bad Cannstadt und der angrenzende Stadtteil von Stuttgart, wo die meisten städtischen Fabriken lagen, getroffen worden. Hier seien über vierzig Industrie- und Handelsbetriebe schwer beschädigt.

Im weiteren führt der Bericht an, es hätten 370 Flugzeuge Stuttgart erreicht; 92 verfehlten das Ziel aus verschiedenen Gründen: Navigationsfehler, Motorpannen, Beschädigungen durch gegenseitige Berührungen (die Maschinen flogen auf Sicht!), dann auch Verluste durch Beschuss deutscher Jäger und Fliegerabwehrgeschütze. 23 Flugzeuge kehrten nicht mehr zurück.

Vor einigen Jahren ist in Deutschland das Buch "Stuttgart im Luftkrieg 1939 - 1945" von Heinz Bardua erschienen. Gestützt auf deutsche Quellen berichtet der Verfasser darin auch von den Auswirkungen der Bombardierung vom 14./15. April 1943. Es hat sich dabei bereits um den neunten Luftangriff gehandelt. Die Bomben fielen von 00.42 bis 01.52 Uhr. Eine Schadenaufnahme ergab, dass im Stadtgebiet 424 Sprengbomben und 37'630 Brandbomben niedergegangen waren. Diese hatten 1335 Wohnhäuser zerstört oder stark beschädigt. Wie stark die Industrieanlagen betroffen wurden, wird hier nicht erwähnt. Dem Angriff fielen 619 Menschen zum Opfer, darunter befanden sich 400 Insassen eines Kriegsgefangenenlagers; 703 Menschen wurden verwundet, 8073 verloren ihr Obdach. Die Feuerwehr sah sich 761 Bränden gegenüber, die Hälfte davon waren Grossbrände.

Aus heutiger Sicht interessant ist, in welcher Form der Zeitungsleser in der Schweiz von diesem Luftangriff Kenntnis erhielt. Am Freitag, den 16. April 1943, brachten die Tagesblätter zwei Meldungen, je eine von jeder Kriegspartei.

Auf britischen Angaben fusste der Bericht der Agentur Exchange:

"Mit drei kurz aufeinanderfolgenden Geschwadern wurden in der Nacht zum Donnerstag die Bosch-Werke sowie die Fabrikanlagen Daimler Benz in Stuttgart von der RAF [= Royal Air Force] bombardiert. An dem Unternehmen waren einige hundert britische Bomber beteiligt. Fünfzehn Minuten bevor die schweren Flugzeuge Stuttgart erreichten, war bereits von Wellington-Bombern durch Abwurf von Zehntausenden von Brandgranaten Stuttgart in Brand gesetzt worden. Das Bombardement selbst wickelte sich in knapp 20 Minuten ab und führte zu ausserordentlich schweren Zerstörungen an den Industrieanlagen in der Nähe des Hauptbahnhofes. Im Verlaufe des Unternehmens kam es zu vielen Luftgefechten mit deutschen Nachtjägern, von denen drei abgeschossen worden sind. Die RAF verlor insgesamt 23 Bomber, darunter mehrere des Typs Wellington. Im Laufe des Angriffs entstanden etwa 40 Grossbrände. Die Rauchsäulen stiegen mehrere tausend Meter hoch, und die Brände konnten noch aus 130 km Distanz beobachtet werden."

Von deutscher Seite meldete das DNB aus dem OKW (DNB war das Deutsche Nachrichtenbüro, OKW das Oberkommando der deutschen Wehrmacht):

"Feindliche Fliegerkräfte griffen in der vergangenen Nacht Stuttgart an. Durch Bombentreffer in Wohnvierteln hatte die Bevölkerung Verluste. Nachtjäger und Flakartillerie schossen mindestens 23 britische Bomber ab."

Eines der Flugzeuge auf der britischen Verlustliste ist bei **Birmenstorf** abgestürzt.

Der Flugzeugabsturz bei Birmenstorf

Wie haben die Birmenstorfer das Unglück erlebt? Obwohl unser Dorf zu jener Zeit nicht luftschutzpflchtig war und demzufolge keine Luftschuttsirene hatte, lag man meist in leichtem Schlaf und wachte bei ungewohntem Motorenlärm sogleich auf. Sales Zehnder, langjähriger Lehrer in Birmenstorf, hielt seine Beobachtungen fest und überbrachte sie noch in der gleichen Nacht als Korrespondentenberichte den beiden Badener Tageszeitungen:

Ausländisches Flugzeug bei Birmenstorf (Uarg.) abgestürzt

"In der vergangenen Nacht weckte um 00.30 Uhr ein dumpfes Motorengebrumm hochfliegender Flugzeuge wohl die meisten Dorfbewohner aus dem tiefen, mitternächtlichen Schlafe auf. Für kurze Zeit herrschte am gefahrdrohenden Himmel wieder tiefe Stille. Um 00.45 Uhr erscholl plötzlich das laute Dröhnen einer sehr tief fliegenden Maschine, die in der Richtung Baden - Oberhard - Birmenstorf dahinsauzte. Dann - ein furchtbarer Knall - und schon schnellte in südlicher Richtung ausserhalb des Dorfes eine ausgedehnte Feuer- und Rauchsäule zum nächtlichen Himmel empor. Das donnernde Motorengeräusch war verstummt, was den Berichterstatter, der den ganzen Verlauf des tragischen Unglücks zufällig von seiner Wohnung aus genau beobachten konnte, sofort den Absturz eines Flugzeuges ahnen liess. Er begab sich unverzüglich auf den Weg in der Richtung des hochaufsteigenden Feuerscheins und fand die Unfallstelle hundert Meter südlich

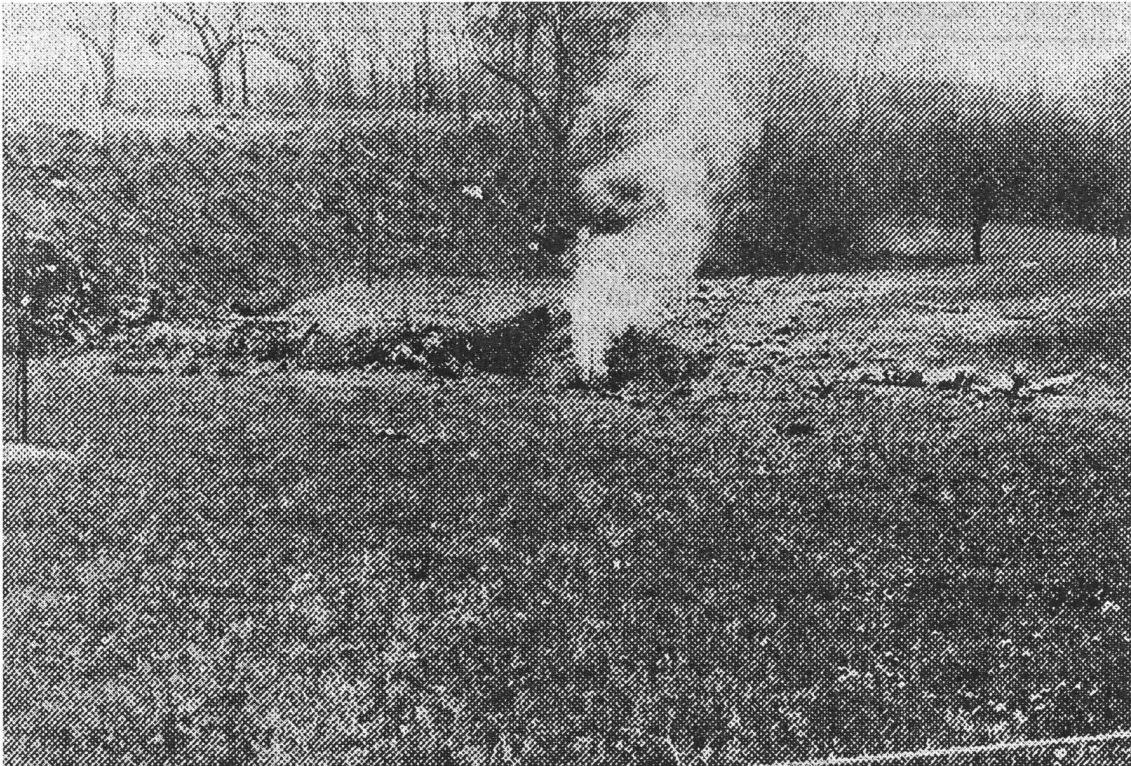


Bild 13. Die Absturzstelle im "Grund" am 15. April 1943 bei Tageshelle, von der Fislisbacherstrasse her gesehen. Die Wucht des Aufpralls und der ihm folgende explosionsartige Brand haben die Maschine in kleinste Stücke zerrissen. Die schwereren Bomberteile haben sich beim Trichter in den Boden gebohrt. Die Matte ist weithin mit Trümmern übersät, das Gebüsch am Hang teilweise abgebrannt.



Bild 14. Die Absturzstelle zog viele Schaulustige an. In der Morgensonne betrachten sie den Unglücksort. Noch sind sie nicht sicher, ob nicht auch Menschenleben zerstört worden sind.

des Wegkreuzes an der Strassenabzweigung Birmenstorf - Baden - Fislisbach. Eine Wiese im "Grund" bot das erschreckende Bild des umfangreichen Brandherdes mit weithin zerstreuten brennenden Maschinenteilen. Durch den Aufprall des Apparates auf den Boden wurde ein tiefer Graben aufgerissen, aus dem fortwährend Munitionsexplosionen ertönten. Die auf der Absturzstelle erschienene Dorfffeuerwehr, Ortswehr und eine Luftschutzabteilung von Baden unter Leitung von zwei Herren aus Baden übernahmen den Wachdienst. Vorsichtig angestellte Nachforschungen stellten fest, dass es sich um eine ausländische Maschine handelt.

(Veröffentlichung gemäss zuständigem Ter.-Kdo. [Territorial-Kommando] gestattet.)"

Was Lehrer Zehnder zu diesem Zeitpunkt noch nicht wusste, der Redaktor dagegen schon seinem Bericht anfügen konnte, war die Nachricht, dass die ganze Besatzung sich mit dem Fallschirm hatte retten können. Die Nationalität stand noch nicht fest. - Fünf Tage später, am Dienstag, den 20. April, erschien im Badener Tagblatt noch ein abschliessender Bericht von Lehrer Sales Zehnder:

"Der Flugzeugabsturz in der Nacht zum letzten Donnerstag versetzte unsere Bevölkerung, vor allem die Bewohner des Ausserdorfes, in grossen Schrecken. Hundert bis zweihundert Meter von den äussersten Heimwesen an der Badenerstrasse entfernt hat der unbemannt abgestürzte Bomber in der Terrainvertiefung des Baches, der sich vom Hof Eschenbach her gegen die Reuss hinunterzieht, als Unfallstelle wohl den günstigsten Punkt der Gemeinde Birmenstorf auserwählt. Von einem unbedeutenden Kulturschaden abgesehen nahm die unheildrohende Landung des führerlosen Apparates einen überaus glücklichen Verlauf. Seit Donnerstag früh bis Samstag wanderte und radelte aus der engeren und weiteren Umgebung viel Volk zur Absturzstelle. Durch den wuchtigen Aufprall auf die weiche Bodenunterlage bohrte sich die schwere Maschine bis zwei Meter tief in die Erde und liess die zahlreich erschienenen Zuschauer über ihre Grösse und deren Materialbestand völlig im Ungewissen."

Die militärischen Untersuchungsorgane (Kommando Armeeflugpark) hielten in ihrem Bericht folgendes fest:

"An der Absturzstelle wurde das Flugzeug vollständig zerschellt und brennend vorgefunden. Der Rumpf und die rechte Motorengondel waren tief in die Erde eingegraben. Der linke Motor lag zerschmettert zu ebener Erde. Zusammenhängende Teile waren nicht mehr zu finden. Ausrüstungsteile, Waffen und Munition waren auf einer Fläche von 500 Metern Länge und 150 Metern Breite zerstreut und teilweise auf Bäumen hängend.

Es wurden festgestellt:

2 Motoren, luftgekühlt, mit Schiebersteuerung, vollständig zertrennt und ausgebrannt.
5 Maschinengewehre, stark verbogen und ausgeglüht.
Alle übrigen Teile vollständig ausmontiert und stark beschädigt oder verbrannt.

Am Unfallort wurde aufgefunden und zuhanden der weiteren Untersuchung in Verwahr genommen die in beiliegendem Inventar aufgeführten Teile:

1 Air Almanac 1943 Januar - April
1 Astronomical Navigations-Dictionaire
1 Heft "Aircraft Operating Signals 1939"
1 Karte auf Stoff, beidseitig bedruckt (Frankreich)
Verschiedene Ueberreste von Landkarten und Navigationskarten
400 Fr. französisches Geld offen
750 Fr. französisches Geld in Gummibeutel
Verschiedene Maschinengewehr-Munition in 4 Sorten (Brand, Leuchtspur, Panzer und Normal)
Verschiedene Raketen-Munition.

Die Flugzeugtrümmer wurden vom Armeeflugpark geborgen und abtransportiert."

Im Monatsrapport der Badener Hilfspolizei an das Territorial-Kommando 5 bemängelt der Berichterstatter die verzögerte Absperrung der Absturzstelle. Bevor Militär an Ort war, "begaben sich Zivilpersonen auf die Absturzstelle des Bombers, um von daselbst ganze Rucksäcke voll Metallstücke, herumliegende Munition und Geld als Andenken mitzunehmen." - Es ist zu vermuten, dass sich noch einige dieser Andenken im Gewahrsam von Birnenstorfern befinden.

Unsere Bundesbehörden gaben der Öffentlichkeit in einer knappen Mitteilung vom Vorfall Kenntnis. Die Meldung wurde in den Mittagsnachrichten am Radio Beromünster verlesen und erschien

in den Zeitungen teils schon am 15. April, teils am Tag darauf (die Zeitungen wurden zu jener Zeit am Vormittag gedruckt und über die Mittagszeit ausgeliefert).

Das offizielle Communiqué lautete:

Bern, 15. ag. Amtlich wird mitgeteilt:
Am 15. April stürzte um 0.43 Uhr unweit Birmenstorf bei Baden ein britischer Bomber vom Typ Wellington brennend ab, nachdem er über Schleithelm, Hallau, Zurzach, Laufenburg und Thurgi geflogen war. Durch den Absturz wurde kein Schaden angerichtet. Das Flugzeug ist vollständig verbrannt. Die Besatzung des Bombers, bestehend aus fünf Mann, konnte sich mit Fallschirm retten und wurde von der schweizerischen Militärbehörde festgenommen.

*

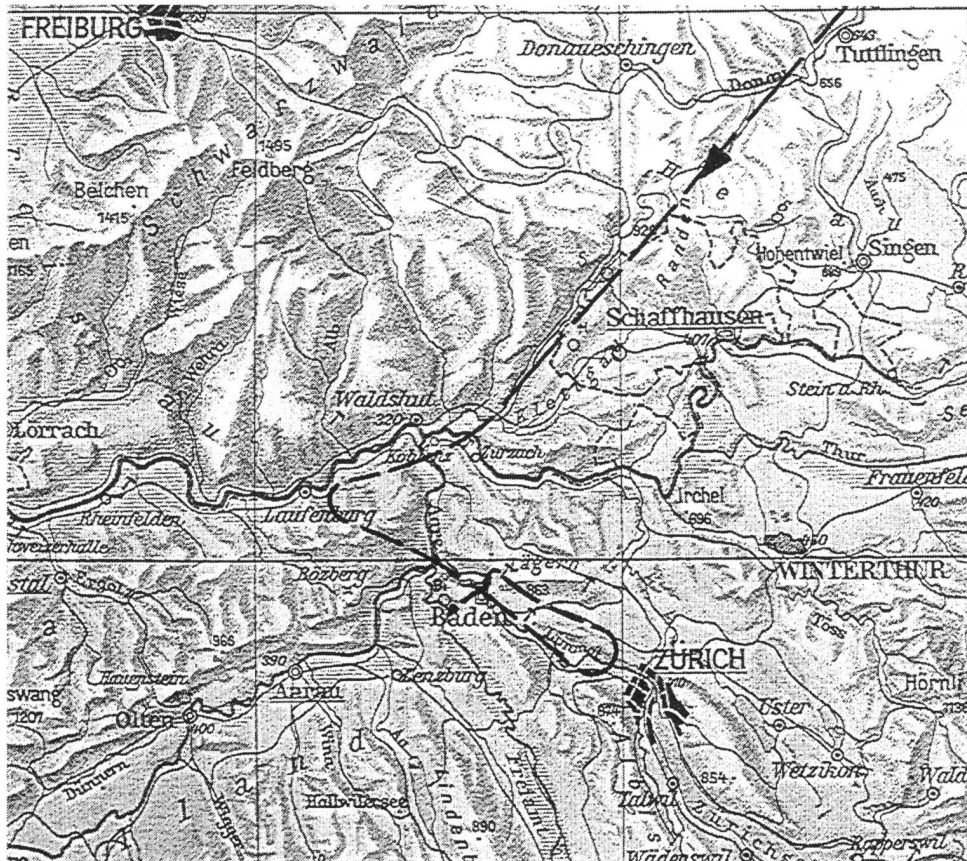


Bild 15. Nach den Meldungen der Fliegerbeobachtungsposten, nach den Aussagen der Flugzeugmannschaft, nach den Landestellen der Flieger und nach den wenigen Augenzeugen im Limmattal kann der Kurs der Wellington-Maschine in der letzten halben Stunde rekonstruiert werden.

Die Flugzeug-Besatzung

Ich bin auf zwei Quellen gestossen, die über die Landung der Flieger nähere Auskünfte geben.

Im Schweizerischen Bundesarchiv in Bern werden aus jener Zeit noch Akten des Armeeflugpark-Kommandos aufbewahrt. Darunter befinden sich Protokolle, die der Einvernahme-Offizier gleich am Donnerstag, dem 15. April 1943, aufgenommen hat. Jedes der fünf Besatzungsmitglieder musste 25 Fragen beantworten, unter anderem über Personalien, Herkunft, zivile Verhältnisse, militärische Funktion, Ort und Zeit des Grenzübertritts. Er bekam bereitwillig Antwort bis auf die Frage nach bisherigen militärischen Einsätzen. Hier verweigerten alle die Auskunft. - Schon am Freitag oder Samstag muss ein unbekannter Reporter der Bild-Agentur "Photopress" die Landeplätze der Flieger aufgespürt, die Augenzeugen befragt und darüber Notizen und Fotos zusammengetragen haben (heute im "Weltwoche"-Bildarchiv in Zürich). Sein Bericht erschien zu Beginn der folgenden Woche in der "Schweizer Illustrierten". -

Ich fasse die Aussagen zusammen und stelle sie einander gegenüber.

Der 27jährige **Ronald Alexander Mc Ewan** war Maschinengewehr-Schütze im Heck des Flugzeuges. Er stammte aus Liverpool, hatte aber vor dem Krieg als Arbeitsaufseher in Montreal (Kanada) gearbeitet. Über seine Landung berichtete er: „Ich sprang als Erster ab. Ich landete in der Nähe Badens und versteckte mich im Walde. Beim Morgengrauen entdeckte ich ein Kruzifix und schloss daraus, in der Schweiz zu sein. Ich trat auf den Weg, wurde von einem Zivilisten gesehen und auf den Polizeiposten geführt.“

Der Photopress-Reporter hatte als Landestelle die Gegend im Wettinger "Eigi" ausfindig gemacht. Zu jener Zeit bewirtschaftete der aus Russland heimgekehrte Werner Ebel als Pächter den Hof im Eigi. Der 15jährige Alois Egloff leistete hier Landdienst. Am Donnerstagmorgen um halb neun Uhr schickte ihn der Meister mit einer "Garett" zum Mooshof hinüber. Der Weg führte durch einen Waldstreifen. Plötzlich sah er, sitzend an einen Baumstamm gelehnt, einen Mann in ungewohnter



Bild 16. Der Bauernhof im Eigi mit der Pächterfamilie Ebel und dem Landdienstler Alois Egloff. Der Hund zeigte mit seinem Gebell an, dass er das Niedergehen des Fallschirms gesehen oder gehört hatte. Die Landestelle lag etwa 300 Meter vom Hof entfernt.

Kleidung mit Schafpelzstiefeln. Der Bursche vermutete in dem Unbekannten sofort einen Piloten. Der Fremde stand sogleich auf, öffnete den Overall und zog eine Plakette mit den drei grossen Buchstaben R.A.F. hervor, rief: „English“ und redete auf den überraschten Schüler ein. Alois erriet schliesslich nur das Wort „Germany“, worauf er dem Flieger antwortete: „Sie sind in der Schweiz ... Suisse.“ „Suisse“, wiederholte dieser, fasste den Burschen mit beiden Händen und schüttelte ihn vor Freude. Er begleitete Alois ohne weitere Umstände bis zum Mooshof hinauf. Hier lehnte er die freundliche Einladung der Bauersleute zum Essen ab. So bat Alois, man möge bei Ebels ausrichten lassen, er sei mit dem aufgefundenen



Bild 17. Alois Egloff zeigt, an welchem Baumstamm er um halb neun Uhr den Flieger sitzend vorgefunden hat. Die Stelle befindet sich im kleinen Waldstreifen zwischen Eigi und Mooshof.

Engländer auf die "Gemeinde" ins Dorf hinuntergegangen und komme erst später heim. Ein Kind überbrachte die Nachricht. Ebel antwortete verdutzt: „Wieso muss der Bub mit einem gefundenen "Engländer" denn nach Wettingen hinunter?" Er meinte, Alois habe im Wald einen englischen Schlüssel gefunden! - Alois, der Flieger und zwei Polizisten kamen alsbald von Wettingen herauf und begaben sich in den Wald gegen die "Greppe" hinauf, um die Absprungstelle und den zurückgelassenen Fallschirm zu suchen. Da Mc Ewan sich noch in der Nacht von der Stelle entfernt hatte, fand er sich nicht mehr zu recht. Es scheint, dass er sich nach der Landung zuerst dem Eigi-Hof näherte, denn Frau Ebel wurde durch das wütende

Gebell des Hundes um 1 oder halb 2 Uhr geweckt. Sie ging zum Hund, und dieser zog die Frau stets gegen den Wald hin. Vielleicht hatte er das Rauschen des Fallschirms und den Aufprall auf den Boden gehört oder den Niedergang des Fliegers im Mondlicht gesehen. Weil aber seit ein paar Tagen eine Pfadfindergruppe etwelche Unruhe ins Tälchen gebracht hatte, beachtete sie das Drängen des Hundes nicht weiter und ging wieder zu Bett. Es ist denkbar, dass Mc Ewan auf einer nächtlichen Erkundung bis zur Häusergruppe "Hueb" beim Brücklein gelangte, befindet sich doch dort ein Wegkreuz. - Die Pfadfindergruppe bekam von den Polizisten einen Suchauftrag. Schon gegen 11 Uhr wurde sie fündig. Sie entdeckte den Fallschirm im Wald, er lag gut mit Laub zugedeckt in einem kleinen Graben.

Funker **Joseph Clifford Cash**, 23 Jahre alt, vor dem Krieg Büroangestellter auf einem Baubüro, war wohnhaft in Knutsford (England). „Ich sprang als Zweiter ab und landete auf einem Felsen. Dabei verletzte ich mich am rechten Fuss etwas. Ich tappte einige Zeit im Walde umher und erblickte schliesslich ein Gehöft. In der Nähe desselben wurde ich von einem Polizisten aufgegriffen und auf den Posten geführt.“

Wo und wie Cash die ersten vier Stunden auf Schweizerboden verbrachte, ist nicht bekannt. Werner Gerber erinnert sich, dass er im ersten Morgengrauen, etwa um fünf Uhr, schräg oberhalb seines am Weinbergweg in Ennetbaden gelegenen Hauses einen Mann erkennen konnte, der ein helles Tuch aus den Ästen eines Apfelbaumes löste und zusammenfaltete. Der Mann sei dann hinkend den Weg hinabgegangen und auf der Hertensteinstrasse auf einen Luftschutzsoldaten gestossen, der ihn zum Kommandoposten geführt habe. Um 7 Uhr sei er in Begleitung eines Polizisten wieder erschienen, um den Fallschirm zu suchen.

Der Bombenschütze **Wilfred Boddy** war ein verheirateter 26jähriger Bauer aus der Grafschaft Fife (nördlich von Edinburgh in Schottland). Er sprang als Nächster in den Hachthimmel hinaus und kam auf dem Büel bei Freienwil zu Boden. Zu seiner Landung machte er keine Aussagen.

Der Photopress-Reporter erfuhr von Johann Burger in Freienwil, dass dieser am Morgen um Viertel vor 6 Uhr mit dem Velo



Bild 18. Unterhalb der Geissberg-Reben in Ennetbaden berichtet Werner Gerber dem Reporter von seiner nächtlichen Beobachtung. Rechts steht Walter Wetzel. Im Hintergrund erkennt man die neu-aufgeführte Stützmauer der Geissbergstrasse.

zur Arbeit fahren wollte. Auf der Strasse vor seinem Haus traf er auf einen grossgewachsenen Mann in hohen Stiefeln aus Schafpelz. Der Unbekannte schien unschlüssig, kam aber, als Burger ihm winkte, zögernd näher, griff in die Kleidung, streckte ihm die Plakette der R.A.F. entgegen und sagte: „I am english. Here Deutsch?“ Burger antwortete: „Nein, hier Schweiz“. Doch der Fremde verstand nicht. Johann Burger ahnte wohl, mit wem er es zu tun hatte, hiess ihn ins Haus treten und notierte ihm auf dem Rand einer Zeitung SWITZERLAND. Da kam Leben in den Engländer. Er sprang auf vor Freude und umarmte alle, die ihm in die Hände gerieten. Mutter Burger brachte ihm Milch, Brot und Butter herbei. Mit Heisshunger



Bild 19. Hier vor seinem Haus auf der Freienwiler Dorfstrasse bemerkte Hans Burger in der Morgenfrühe den Fremden in der Fliegeruniform. Er lud ihn ins Haus, und Mutter Burger besorgte ihm ein währschaftes Morgenessen.

stürzte er sich darauf. Zwei Liter Milch soll er getrunken haben. Inzwischen machte ihm Burger klar, dass er die Polizei benachrichtigen müsse. Dann holte er eine Landkarte und zeigte dem Gast, dass seine Landestelle nur etwa sechs Kilometer von der deutschen Grenze entfernt lag. Erneut äusserte er seine Freude. Willig folgte er den beiden Polizisten, die ihn anderthalb Stunden später abholten. Zusammen suchten sie seinen Fallschirm, der noch auf dem Büel lag, und fuhren dann nach Baden hinunter.

Der 23jährige **William Harold Shields**, Kalkulator aus London, war der Navigator des Flugzeuges. Er erzählte: „Ich sprang



Bild 20. Familie Schmid auf Eichmatt ob Hertenstein. Bauer Hans Schmid lud den nächtlichen Besucher ins Haus und gab ihm zu essen. Haushalthilfe Fräulein Keller, auf dem Bild in der Mitte stehend, konnte sich mit dem Flieger auf Englisch verständigen.

als Vierter ab. Ich wusste nicht, wohin ich kam. Ich landete auf einem Baum, mit dem Rücken gegen den Stamm, ich musste mich also zuerst umkehren. Ich stieg dem Stamm nach auf den Boden hinunter. Ich ging einem Wald entgegen, sichtete bald ein Licht und fand später eine Hütte. Ich klopfte an. Man liess mich hinein und bewirtete mich. Während dieser Zeit wurde die Polizei von Baden alarmiert, welche mich auf den Posten abholte."

Shields war auf dem "Ebnet" niedergegangen, etwas nördlich des Scheibenstandes der Obersiggenthaler Schiessanlage ob Hertenstein. Er ahnte offenbar den nahegelegenen Ebnihof nicht, sondern stieg in entgegengesetzter Richtung durch den

Wald hinunter. Die "Hütte", von der er spricht, war nämlich der stattliche Hof "Eichmatt", einen Kilometer nordöstlich von Hertenstein gelegen.

Hier schlug der Hund um halb zwei Uhr kräftig an. Bauer Hans Schmid schaute aus dem Fenster und sah einen Mann vor der Türe stehen. Was dieser rief, konnte Schmid nicht verstehen. Er vermutete zuerst, ein Internierter begehre Einlass. Dann sah er, dass der Fremde eine Schwimmweste trug, und schloss daraus, es müsse sich um einen Flieger handeln. Im Hause war schnell alles wach. Fräulein Keller aus Herisau, die als Landhilfe auf dem Hof tätig war, verstand ein bisschen Englisch und konnte sich mit dem Gast unterhalten. Er nannte seinen Namen und seine Herkunft. Er bekundete grosse Freude, auf Schweizerboden gelandet zu sein und bat, man möge doch sofort seiner Mutter in London Bescheid geben, dass er am Leben und in der Schweiz sei. Er zeigte sich dann aber recht bekümmert, als ihm Schmid erklärte, als fremde Militärperson werde er bis zum Kriegsende interniert. Die gute Verpflegung und die freundliche Dolmetscherin machten Shields wieder munter und gesprächig. Er skizzierte sein Flugzeug, zeichnete die Beschädigung und schilderte den ganzen Unglücksflug. Auch berichtete er, dass er seit Kriegsbeginn aktiver Flieger sei und in dieser Zeit zahlreiche Fliegerangriffe mitgemacht habe. - Soweit der Bericht des Reporters.

Später wurde Shields von der Polizei abgeholt. In der Umgebung hielt sich lange das Gerücht, der Fallschirm sei von Hertensteinern aufgefunden worden; ein paar Hausfrauen hätten beim Anblick der wunderbaren Fallschirmseide - eingedenk der strengen Textilrationierung - nicht widerstehen können und sich ein wärschaftes Stück Stoff herausgeschnitten; nur mit grösster Mühe sei es hernach den Badener Luftschutzsoldaten gelungen, aller eingeflogenen Quadratmeter wieder habhaft zu werden.

Der erst 21jährige **James Victor Avery** war der Pilot und gleichzeitig auch Kommandant des Bombers. Er war von Beruf Bankkassier und wohnte in Stockton on Tees (südlich von Sunderland nahe der englischen Nordseeküste gelegen). „Als Bomberkommandant sprang ich als Letzter ab und landete mit meinem



Bild 21. Das Scheunendach bei der äusseren Ziegelhütte in Baden zeigt noch den Dachschaten, den Pilot Avery beim harten Aufprall verursachte. Auf der Leiter legte er die letzten Meter zum festen Erdboden zurück.

Fallschirm auf dem Dache des Hauses Ziegelhütte bei Baden. Ich wurde durch einen Landwirt gesichtet. Ich wurde heruntergeholt und dem Luftschutz übergeben." Diese Schilderung gab Avery bei der Einvernahme zu Protokoll. Die äussere Ziegelhütte, Bauernhof der Familie Peterhans, stand damals gut hundert Meter stadtwärts vom Dättwiler Weiher; an seiner Stelle befindet sich heute der äusserste Wohnblock zwischen der Eisenbahnlinie und der Kehlstrasse.

Gesprächiger als der Pilot gaben sich die Bewohner des Hofes, als später der Photopress-Reporter auf dem Platze erschien. Vom Lärm des Flugzeuges waren die Leute aufgewacht. Kurze Zeit danach vernahmen sie ein Rauschen in der Luft, gefolgt



Bild 22. Die Bewohner der Ziegelhütte wissen dem Reporter viel zu erzählen. Von links die Bäuerin Frau Peterhans, Frau Schibli, Frau Brack; der grosse Knabe ist Theddy Brack, das Mädchen rechts die Bauerntochter Margrit Peterhans.

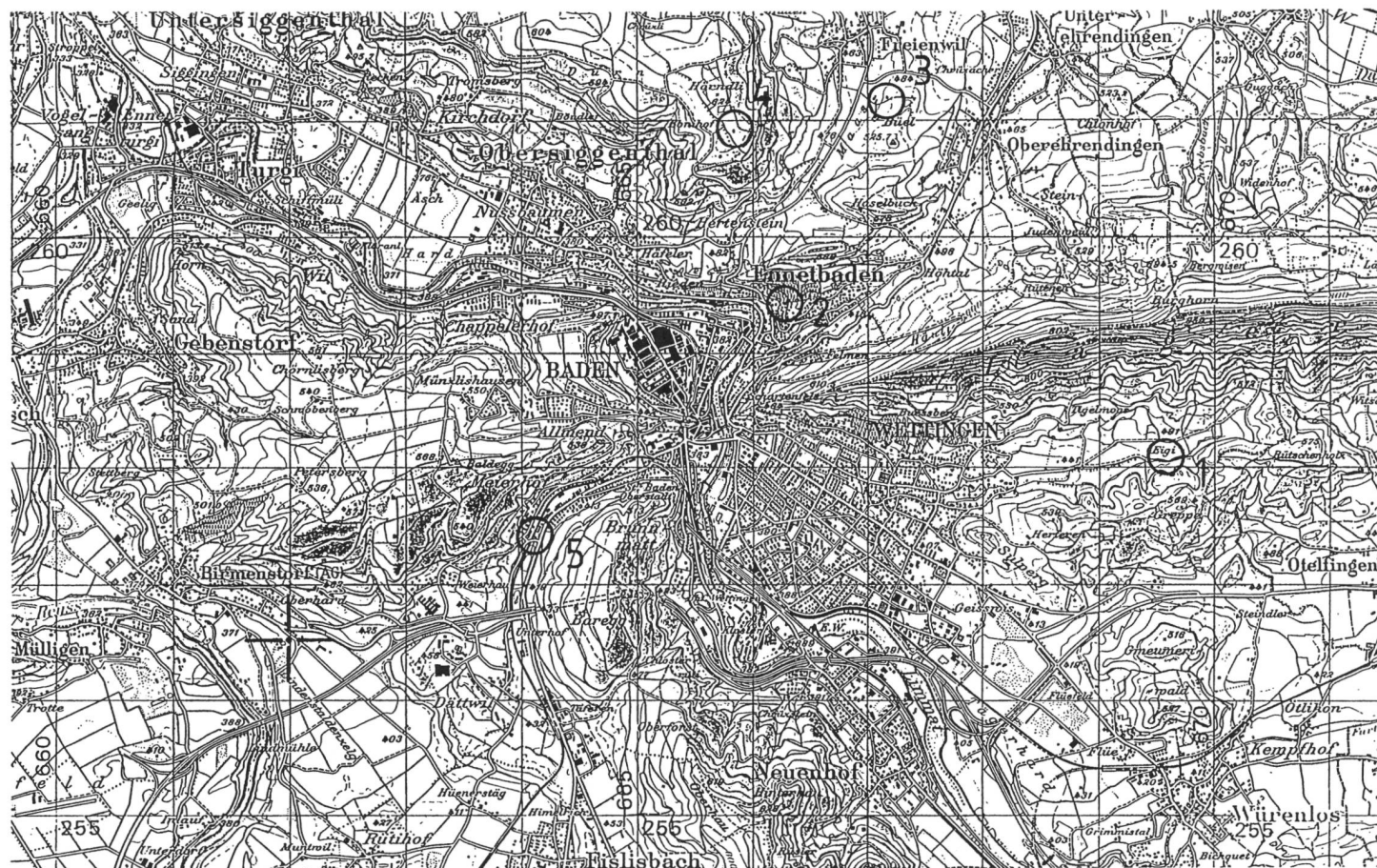
von einem heftigen Knall auf dem Dach und dem wütenden Gebell des Hundes, wusste Frau Peterhans zu berichten. Sie eilte ins Freie. Da die Nacht hell war, konnte sie auf dem Scheunendach einen Mann erkennen. „England!“ rief der Fremde herab. Inzwischen hatte sich auch die Nachbarin, Frau Gaugler, aus dem Haus gewagt. Die beiden Frauen konnten nun auch die Leinen und den Fallschirm erkennen. Frau Gaugler alarmierte ihren Mann. Dieser, ein Landwehrsoldat, hatte sogleich nach seinem Gewehr gegriffen. Nun postierte er sich vor dem Scheunendach und rief: „Hände hoch!“ Der Pilot verstand glücklicherweise soviel Deutsch und gehorchte. Inzwischen hatten sich noch weitere Zeugen eingefunden. Man stellte eine

Leiter an und half dem Flieger, nachdem er sich aus den Fallschirmgurten gelöst hatte, vom Dach herunter. Der Schirm selbst habe sich in der Starkstromleitung verfangen, wusste das Badener Tagblatt zu berichten. Endlich festen Boden unter den Füßen, schwankte der Pilot, der noch Fliegerhaube, Sauerstoffmaske und Kopfhörer trug. Als er sich davon befreite, kam ein schweisstriefendes Gesicht zum Vorschein. Er vernahm nun, dass er sich auf Schweizerboden befand. Frau Peterhans lud ihn ins Haus. Dort war das erste, dass er sich eine Zigarette drehte und anzündete. Die Bauersleute stellten ihm zu Essen auf. Er habe einen grossen Appetit gehabt und sei vor allem durstig gewesen.

Gegen 3 Uhr traf Direktor Zambetti von den Städtischen Werken in seiner Funktion als Luftschutzoffizier ein. Wo "er" sei, wollte er wissen. „In der Stube," gab man ihm zur Antwort. Das sei unverständlich gehandelt und viel zu gefährlich. Was die Leute sich auch gedacht hätten, schimpfte Zambetti. „Er hatte doch Hunger." - Nun klärte sich das Missverständnis. Bis nämlich die Telefonmeldung aus der Ziegelhütte zu nachtschlafener Stunde über mehrere Posten an Zambetti übermittelt war, war aus dem Fallschirmabspringer ein Störballon geworden (Störballon = ein mit der Windströmung in gegnerisches Gebiet treibender, unbemannter Ballon mit Sprengladung). Avery wurde durch Zambetti abgeführt. Auf seine Landung werden wir später noch einmal zurückkommen.

Im Verlauf des Morgens traf erneut eine Patrouille des Luftschutzes bei der Ziegelhütte ein. Von der Mellingerstrasse aus war gemeldet worden, im Rotholz hänge auch noch ein Fallschirm in den Bäumen. Die Männer stiegen in der angegebenen Richtung auf und fanden - einen Kirschbaum im vollen Blust! - Es waren eben aufregende Zeiten.

Oberleutnant Walder vom Kommando des Armeeflugparks, der die Befragungsprotokolle aufgenommen hatte, legte seinem Dossier ein Plänchen mit den Landestellen der fünf Flieger bei. Auf dem Bild 23 sind sie auf ein neueres Kartenblatt übertragen.



- Landungsstellen der Besatzung ✚ Absturzstelle im "Grund"
- 1 Maschinengewehrschütze Mc. Ewan
 - 2 Funker Cash
 - 3 Bombenschütze Boddy
 - 4 Navigator Shields
 - 5 Pilot Avery

Bild 23. Die Landeplätze der 5 Flieger nach einer Zeichnung der militärischen Untersuchungsorgane, hier auf ein neueres Kartenblatt übertragen.

Das Flugzeug Vickers-Wellington

Der zweimotorige Wellington-Bomber wurde in den 30er Jahren von der Firma Vickers-Armstrong entwickelt. Die Royal Air Force interessierte sich für die neuartige Konstruktion. Ab 1937 lief die Serienfertigung, und im Herbst 1938 konnte die erste Staffel der RAF mit der neuen Maschine ausgerüstet werden. Bei Kriegsbeginn im September 1939 standen bei der britischen Luftwaffe 179 Wellingtons im Dienst.

Im Einsatz gemachte Erfahrungen wurden ausgewertet und führten zu Abänderungen (stärkere Motoren, vermehrte Bewaffnung, ergänzte Ausrüstung für Spezialeinsätze); die Varianten wurden durch eine beigefügte Typennummer gekennzeichnet. Die Reihe reichte von Mk I bis Mk XIV (der "Birmenstorfer" Bomber trug die Bezeichnung Wellington Mk X). Am äusseren Erscheinungsbild änderte sich aber kaum etwas.

Die Vickers-Wellington bewährte sich durch alle Kriegsjahre. Bis 1943 wurde sie in Europa hauptsächlich bei Nachtoperationen eingesetzt. Später flog sie zur Küstenüberwachung einerseits, in den Kriegsgebieten im Mittleren und Fernen Osten andererseits. Die Produktion wurde erst im Oktober 1945 eingestellt, nachdem gesamthaft 11'461 Stück ausgeliefert worden waren.

Welches waren die Hauptmerkmale dieses Flugzeugs?

Der Aufbau ist aus dem Bild 24 ersichtlich. Die Jagdflugzeuge jener Zeit waren schon mit Leichtmetall verkleidet. Nicht so die Wellington. Beim elegant geformten Rumpf war ein korbartiges Gerüst mit dünnen Sperrholzplatten überzogen; erstaunlicherweise kam er - von der Rumpfnase abgesehen - ohne stabilisierende Querwände (Schotts) aus. Dank einer speziell entwickelten Technik der Gewebefestigung konnte man Ober- und Unterseite der Flügel mit Leinen bespannen. Beim gewaltigen Materialhunger der britischen Kriegsindustrie hatte diese Konstruktionsweise den Vorzug, dass grosse Teile von Rumpf und Flügeln durch die verhältnismässig leicht beschaffbaren Grundmaterialien Holz und Leinwand gefertigt werden konnten.

Die Wellington hatte eine Spannweite von 26,26 m, eine Länge von 19,68 m und eine Höhe von 5,33 m. Die Mk X wog leer 11'940 kg, maximal beladen 16'556 kg. Die mögliche Zuladung von 4616 kg

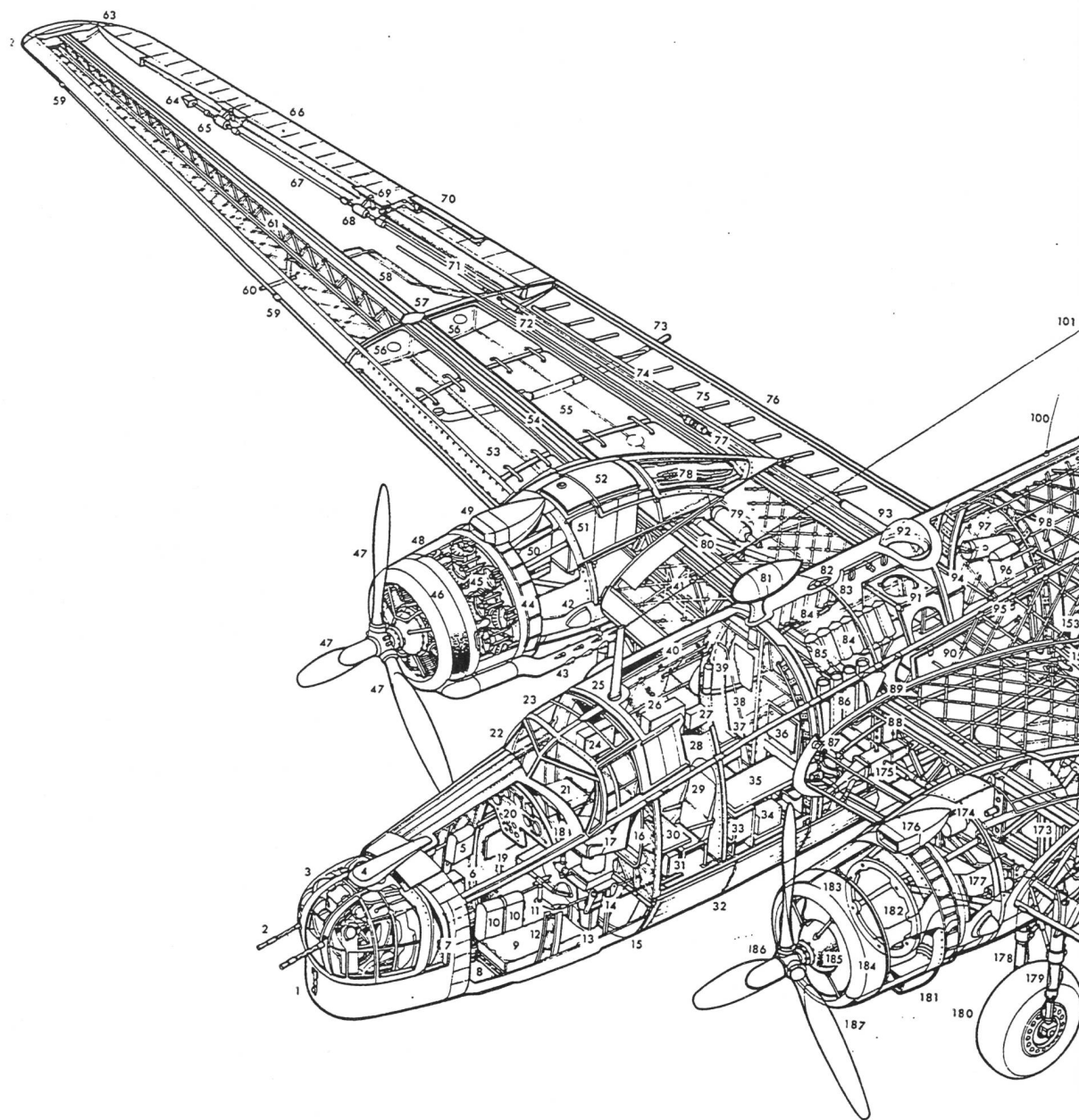


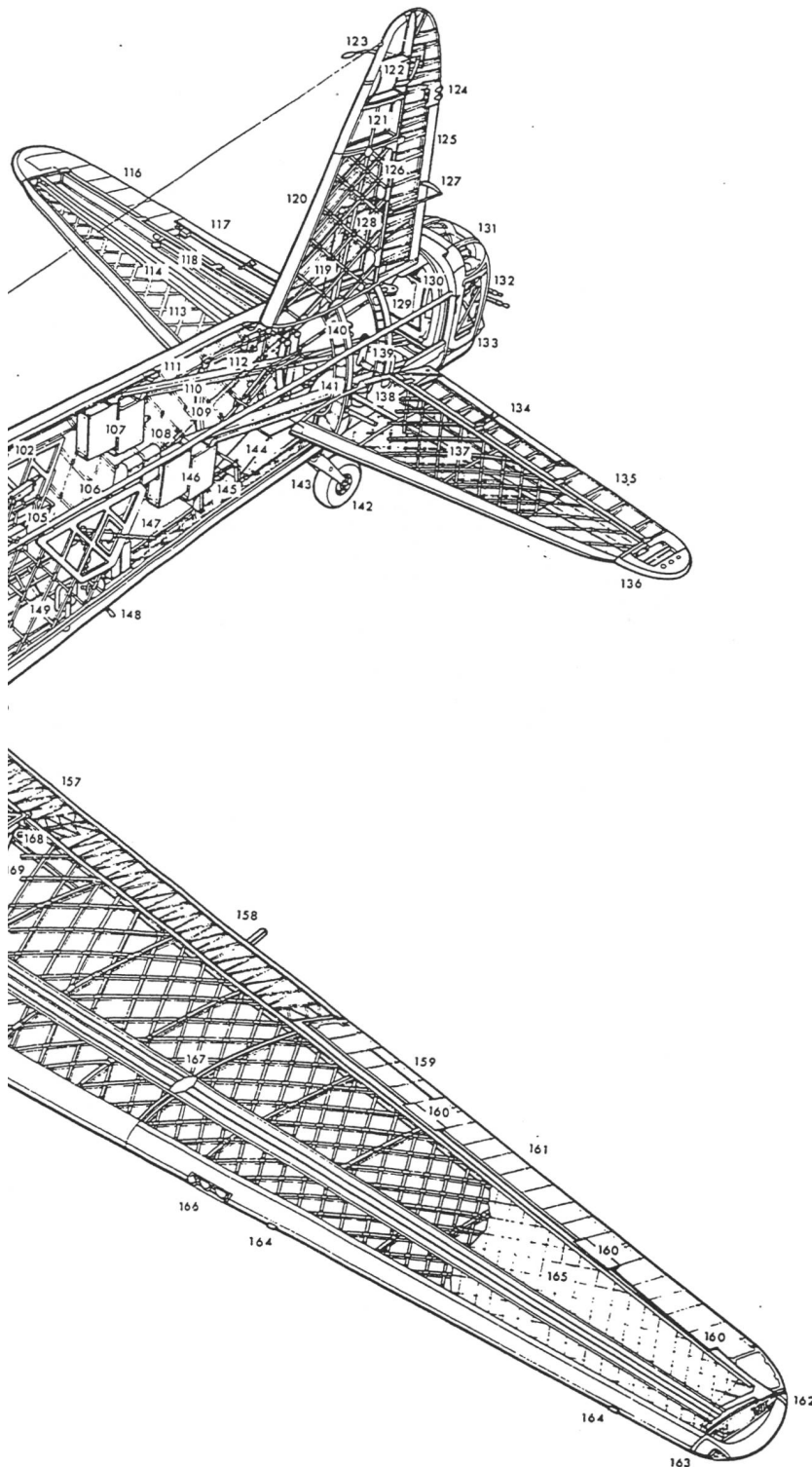
Bild 24. Ein Vickers-Wellington-Bomber. Nachstehend die wichtigsten Zahlenangaben:

Spannweite	26,26 m
Länge	19,68 m
Höhe	5,33 m

Leergewicht	11'940 kg
Maximales Startgewicht	16'556 kg
mögliche Zuladung	4'616 kg

Einige in unserem Bericht erwähnte Einzelheiten:

- 3 Bugkanzel mit Doppel-Mg (Boddy)
- 8,9 Platz Bombenschütze (Boddy)
- 17 Platz Pilot (Avery)
- 21 Platz Copilot (unbesetzt)
- 29,30 Platz Funker (Cash)
- 32 Klappen der Bombenschächte auf der Rumpfunterseite
- 35,36 Platz Navigator (Shields)
- 45 Sternmotor (siehe Bild 25)
- 53,55 Brennstoff-Flügel tanks
- 105,147 Seiten-Mg (nach Bedarf durch Funker und Navigator zu bedienen)
- 131,132 Heckkanzel mit 4fach-Mg (McEwan)
- 178 Rohr des Fahrgestells (siehe Bild 28)



verteilte sich auf die Gewichte der 6 Besatzungsmitglieder, des Brennstoffs, der Munition für die 8 Maschinengewehre und der Bomben. Die Tanks in den Flügeln fassten 3400 Liter Benzin, was wohl für einen zehnstündigen ruhigen Flug ausgereicht hätte. Selbstverständlich wurde vor jedem Angriffsflug die unbedingt erforderliche Brennstoffmenge für Hin- und Rückflug errechnet. Je kleiner sie war, desto mehr Bomben konnten zugeladen werden.

Die Wellington Mk X war mit zwei Hercules-Motoren zu 1675 PS der Bristol-Flugzeugmotorenwerke ausgestattet. Sie ermöglichten dem beladenen Flugzeug bei einer Propellerdrehzahl von 2400 pro Minute eine Reisegeschwindigkeit von über 300 km/Std. (je nach Flughöhe). Der Steigflug auf eine Höhe von 4500 Meter dauerte eine gute halbe Stunde.

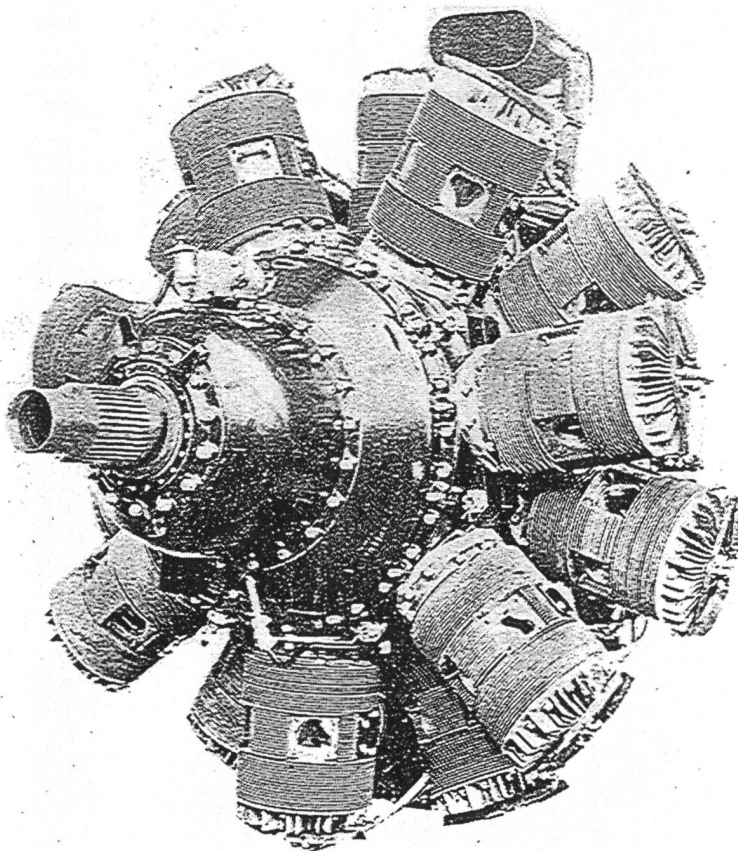


Bild 25. Sternmotor "Hercules" der Firma Bristol. Sein Durchmesser misst 1,32 m. Das Bild zeigt die Anordnung der 14 Zylinder. Der Hubraum beträgt pro Zylinder 2,75 Liter, für den ganzen Motor 38,7 Liter. Der Motor verbrauchte in einer Flugstunde je nach Belastung 150 - 200 Liter Brennstoff.

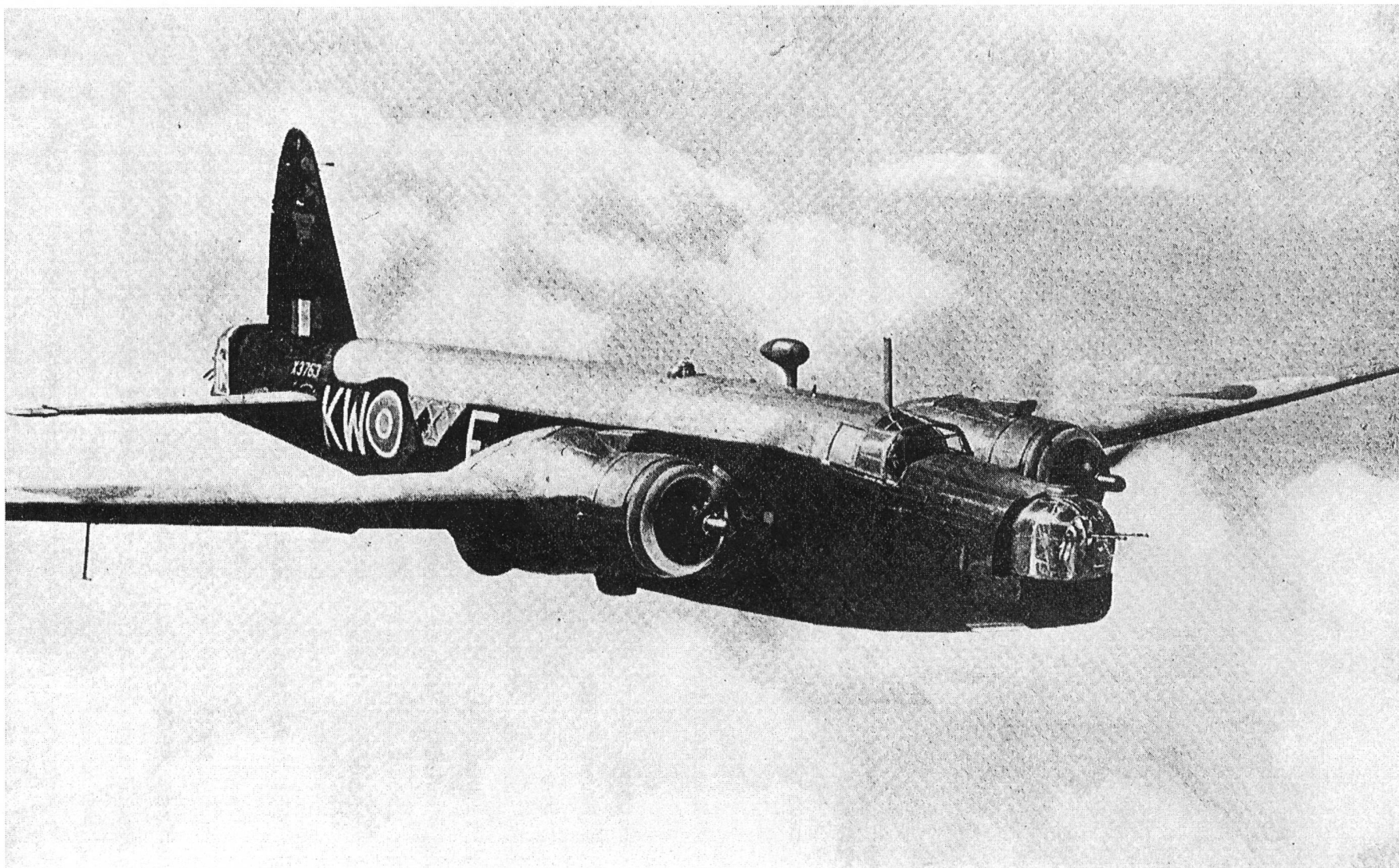


Bild 26. Ein zweimotoriger britischer Bomber des Typs Vickers-Wellington, wie er bei Birmenstorf abgestürzt ist. In der Pilotenkanzel müssen wir uns Avery vorstellen, in der Bugkanzel mit dem Doppel-Maschinengewehr hatte Bombenschütze Boddy seinen Platz, in der Heckkanzel am 4fachen Maschinengewehr sass McEwan. Aus der kleinen Glaskuppel auf dem Flugzeugrumpf beobachtete Funker Cash die brennende deutsche Ju-88.

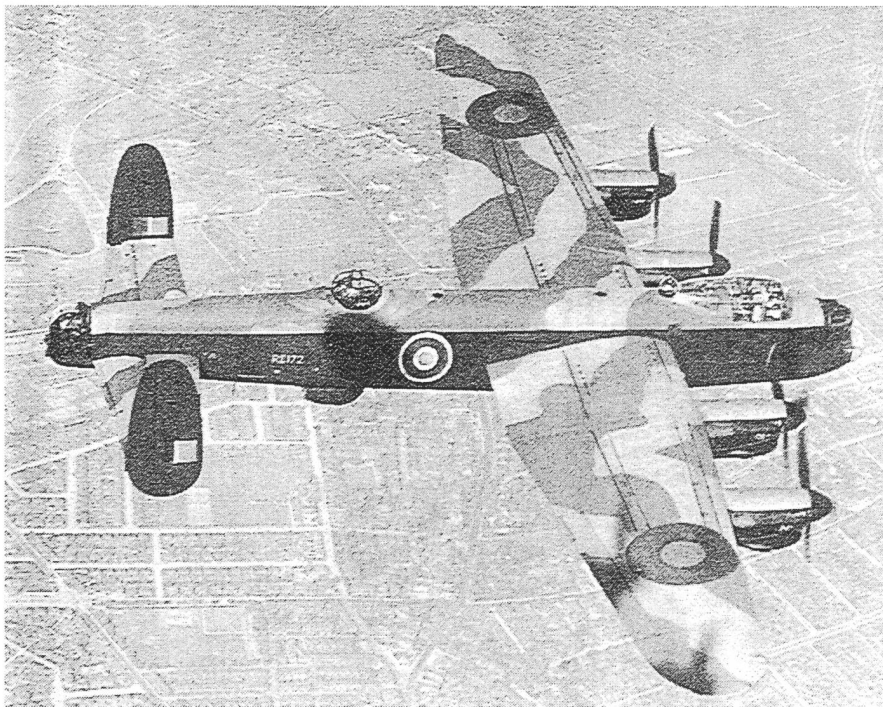


Bild 27. Am Luftangriff auf Stuttgart waren auch viermotorige britische Maschinen beteiligt, darunter zahlreiche Bomber des Typs Avro-Lancaster. Er war stärker bewaffnet. Damit der Schütze in der Kuppel auf dem Rumpf nach hinten ein ungeteiltes Schussfeld hatte, war das Seitensteuer zweiteilig konstruiert.

Der letzte Flug der Wellington X HE-374

Dank dem Umstand, dass die Flieger der HE-374 nach ihrer Rückkehr in die Heimat die Einzelheiten ihres Flugs freimütig zu Protokoll geben durften, sind ihre Erlebnisse überliefert und im Laufe der Jahre, zusammen mit weiteren, technischen Details, von den britischen Archiven freigegeben worden.

Eine der im Herbst 1942 in den Vickers-Werkhallen in Chester, südlich von Liverpool, hergestellten Wellington Mk X war mit der Identitätsnummer HE-374 versehen worden. Diese Maschine wurde am 30. Oktober 1942 von der Unterhalts-Einheit 12 der Royal Air Force übernommen. Wie weit sie während des Winters eingesetzt wurde, ist nicht bekannt. Dagegen steht fest, dass sie am 31. März 1943 der Staffel Nr. 431 (Iroquois) der RCAF zugeteilt wurde [RCAF = Royal Canadian Air Force; Kanada unterhielt innerhalb der britischen Geschwader eigene Staffeln, die aber - wie für unsere HE-374 feststeht - ihre Flugzeugbesatzungen häufig durch Engländer vervollständigen mussten]. Stützpunkt der 431. Staffel war der Flugplatz Burn, vermutlich irgendwo

in Mittelengland gelegen. Von diesem Flugplatz aus startete sie am 14. April 1943 zum Nachtangriff auf Stuttgart. Unsere Wellington HE-374 hob um 21.08 Uhr britischer Zeit ab (20.08 Uhr Schweizer Zeit). Wir wissen bereits, dass die Besatzung nur aus 5 (statt 6) Mann bestand. Zur Erinnerung seien Namen und Funktionen der fünf Unteroffiziere hier noch einmal aufgeführt: Avery (Pilot, Kommandant), Boddy (Bombenschütze, Mg-Schütze in der Bugkanzel, ausgebildeter Co-Pilot), Cash (Funker, auch Schütze an einem Seiten-Mg), Shields (Navigator, Schütze am Seiten-Mg), McEwan (am 4fach-Mg in der Heckkanzel).

Der Flug des Bombers verlief vorerst normal. Etwa 25 Minuten nach dem Überqueren der französischen Küste trat an den Motoren eine Störung auf. Die Drehzahl sank aus unerklärlichen Gründen auf 2050 pro Minute (normal 2400). Obwohl sich dadurch die Geschwindigkeit der Maschine beträchtlich verminderte und sie den Platz in der Staffel nicht mehr halten konnte, entschied Kommandant Avery, den Flug fortzusetzen.

Ungefähr 20 Minuten vor dem Erreichen des Zielgebietes, wahrscheinlich in der Gegend von Karlsruhe, bemerkte Mc Ewan in seiner Heckkanzel, dass der Bomber von zwei deutschen Ju-88-Nachtjägern verfolgt wurde. Im hellen Mondlicht konnte er je einen Gegner im linken und im rechten Beobachtungssektor (in Flugrichtung gesehen) ausmachen. Zuerst näherte sich der Jäger im rechten Sektor, und Mc Ewan wies über Bordtelefon den Piloten an, nach rechts abzdrehen und abwärts zu fliegen, um in günstigere Schussposition zu gelangen. Diese Manöver wurden ausgeführt - und der erste Verfolger verschwand. (Die deutsche Instruktion an ihre Nachtjäger zu jener Zeit lautete: Nur so lange angreifen, bis man vom feindlichen Bomber erkannt ist, dann sofort wegdrehen!) Schon aber griff der andere Jäger mit allen Bordwaffen an. Mc Ewan hatte damit gerechnet. Es kam zum Duell. Mc Ewans Geschossgarben trafen den rechten Motor des feindlichen Flugzeuges, Rauch und Flammen drangen aus der Verschalung, was auch Funker Cash, der das Gefecht aus der Glas-kuppel auf der Rumpfoberseite beobachtete, feststellen konnte. Die Ju-88 brach den Kampf ab und verschwand. Die Wellington, durch den Zwischenfall vom Kurs abgekommen, steuerte nun wieder das Zielgebiet an. Eine grobe Inspektion ergab, dass durch den Beschuss die Steuerklappe am rechten Flügel beschädigt

worden war und nur noch träge und unregelmässig auf die Steuer-
manipulationen des Piloten reagierte.

Der nächste Vorfall ereignete sich über der äusseren Luftver-
teidigung des Zielgebietes, etwa 5 Minuten vor dem Bomben-
abwurf (etwa 20 Kilometer). Die Wellington HE-374 flog einen
ruhigen Kurs auf 5000 m Höhe, als plötzlich ein Blitz die Mann-
schaft blendete und gleichzeitig der linke Flügel hochgeworfen
wurde. Ein Fliegerabwehrgeschoss war unter ihm krepirt. So
gewaltig war der Schlag, dass sämtliche Instrumente und Unter-
lagen des Navigators vom Tisch geschleudert wurden. Der linke
Motor begann zu spuken, drehte unregelmässig bald mit 1800,
bald mit 1700 Touren und reagierte auf die Steuerkommandos des
Piloten nicht mehr. Dadurch geriet das Flugzeug in eine un-
beeinflussbare Spiralbewegung. Avery gab der Mannschaft den
Befehl, sich für den Absprung vorzubereiten. Nach einer un-
freiwilligen Pirouette mit einem Höhenverlust von 1200 Metern
war es dem Piloten gelungen, den linken Motor abzustellen und
dadurch den Flug der Maschine wieder einigermaßen zu stabi-
lisieren. Die HE-374 nahm erneut Kurs auf das Zielgebiet und
bombardierte es aus einer Höhe von 3600 Metern. Damit war der
Kampfauftrag erfüllt.

Die Maschine drehte nach Süden ab, um vom befohlenen Fixpunkt
aus, dem 70 km südlich Stuttgart an der Donau gelegenen Sig-
maringen, nach England zurückzufliegen. Doch bald wurden zu-
sätzliche Defekte erkennbar. Heck-Schütze Mc Ewan stellte fest,
dass der Drehkranz seiner Kanzel blockiert war, ob vom feind-
lichen Beschuss oder von der Erschütterung des explodierenden
Geschosses her, war nicht festzustellen. Er konnte den Schaden
nicht beheben. Die Klappen der Bombenschächte, sonst durch
Knopfdruck vom Pilotensitz aus zu schliessen, blieben offen.
Erst durch Betätigung einer Handpumpe brachte man sie zu.
Funker Cash bemühte sich umsonst, mit andern Flugzeugen Ver-
bindung aufzunehmen; eine Kontrolle ergab, dass die Explosion
die Aussenantenne weggerissen hatte. Shields prüfte die Brenn-
stoffvorräte nach. In den Tanks des rechten Flügels waren noch
150 Gallonen (680 Liter) vorhanden, die Tanks des linken Flü-
gels waren leer. Lag darin die Ursache für die Kapriolen des
linken Motors? Co-Pilot Boddy stellte die Ausgleichshahnen von
Hand um. Doch der linke Motor sprang nicht an, obwohl Öldruck

und Öltemperatur annähernd genügt hätten. Boddy fand bei seiner Inspektion auch heraus, dass einer der linksseitigen Brennstofftanks einen Treffer erhalten hatte, und dass dort Brennstoff in den Flügel ausfloss.

Seit Stuttgart flog die Maschine einmotorig Kurs Süd. Da aber Boddy - beansprucht durch seine technischen Überprüfungen - es versäumt hatte, auf den Fixpunkt Sigmaringen zu achten, war die Orientierung verloren gegangen. Allen war klar geworden, dass an einen Rückflug nach England mit dem stark havarierten Flugzeug nicht mehr zu denken war. Wenn es durchhielte bis "Switzerland"? Der mit Brennstoff getränkte linke Flügel konnte jederzeit Feuer fangen. Zudem gab nun auch der verbliebene Motor, ungeachtet aller Vorkehrungen, deutlich weniger Leistung ab und begann zu motten. Zu dieser Zeit musste etwa die Schweizergrenze überflogen worden sein. Nur war sich die Besatzung dessen nicht sicher - sie hoffte es bloss. Längst hielt die HE-374 die Höhe nicht mehr. In dieser aussichtslos gewordenen Lage befahl Kommandant Avery zum zweitenmal der Mannschaft, sich für den Absprung bereit zu machen. Shields und Cash vernichteten die geheimen Navigations- und Funkunterlagen. Dann sprangen sie hinter Mc Ewan und Boddy aus einer Höhe von 1800 - 1500 m ab.

Pilot Avery war noch allein in der Maschine. Er erkannte unter sich die Häuser einer grösseren Siedlung. Er war entschlossen, sein Flugzeug noch über die Häuser hinwegzusteuern, obwohl er gewahrte, dass der ausgelaufene Brennstoff im linken Flügel sich entzündet hatte. Erst als der Brand den Rumpf erreichte und die Hitze zu gross wurde, sprang auch er ab. Er zog an der Reissleine des Fallschirms - und hielt die leere Leine in der Hand. Im freien Fall brachte er es irgendwie fertig, den Schirm von Hand aus der Hülle zu reissen, eben rechtzeitig, um mit hartem Aufschlag, aber unverletzt, auf einem Scheunendach zu landen. - Navigator Shields, der auf dem Ebnet ob Herenstein gelandet war, konnte diese Phase des Fluges noch verfolgen. Er sah den in der ganzen Länge brennenden linken Flügel, sah wie die Maschine steil hinter der Waldkuppe niederging, sah den Lichtblitz der Explosion, hörte einen starken Knall und vernahm das Knattern von berstenden Maschinengewehrpatronen.

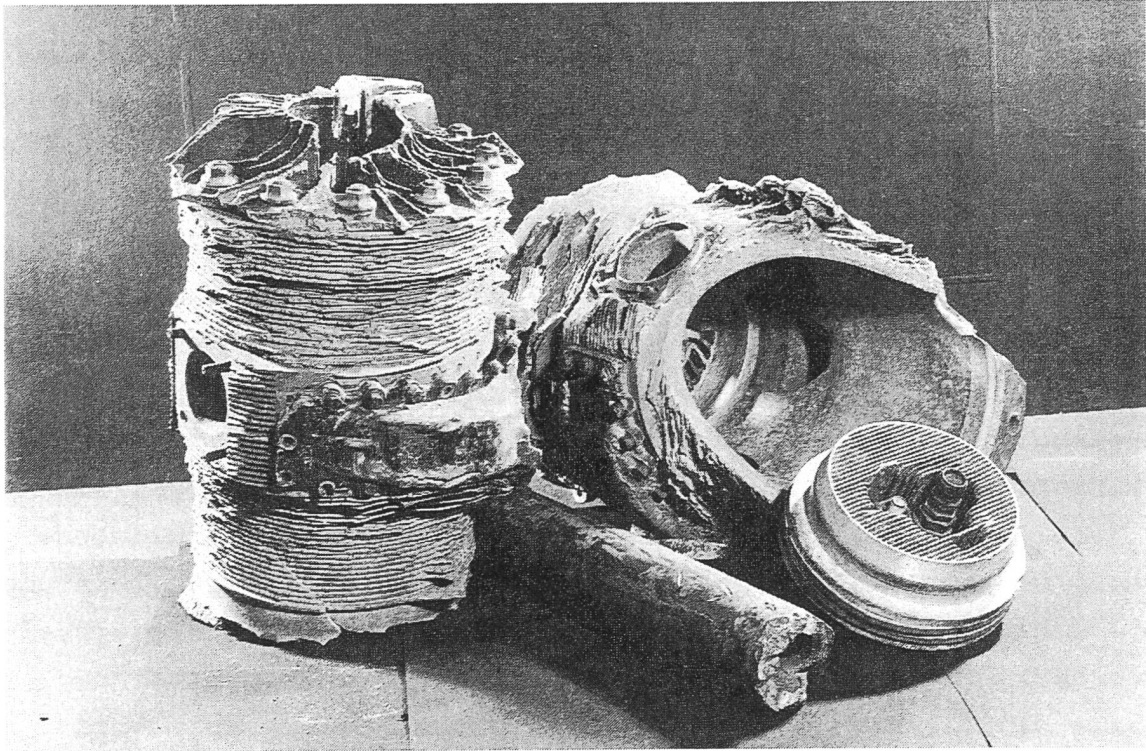


Bild 28a. "Überreste der HE-374: Zwei Motorzylinder von 35 cm Höhe und über 10 kg Gewicht, ein Kolbenteil und dazwischen ein 65 cm langes Rohrstück des Fahrgestells; der eine Zylinder wurde beim Aufprall über 100 Meter, der andere gar 250 Meter weit weggeschleudert.



Bild 28b. Kurzes Stück einer Munitionsgurte zu den 7,7 mm Bordmaschinengewehren der HE-374; die Patronen gleichen den schweizerischen Gewehrpatronen 11.

Versuchen wir noch - gleichsam aus Bodensicht - uns den letzten Teil des Unglücksflugs, die letzten zwei Minuten etwa, vorzustellen: Pilot Avery erkannte über Ennetbaden, dass die weiter nördlich gelegene Gegend zu einem unkontrollierten Niedergang seiner Maschine führen musste. Er steuerte - nun allein in seinen Entschlüssen - das Flugzeug gegen Südwesten, über die Stadt Baden und den Meierhof hinweg, wo er vor sich im hellen Mondlicht das unbesiedelte Birrfeld ausmachen konnte. Sein späterer Landeplatz in der äusseren Ziegelhütte und die Absturzstelle im "Grund" am südöstlichen Dorfrand von Birmensdorf liegen zwei Kilometer auseinander. Nimmt man an, das Flugzeug habe, zwar nur noch durch einen beschädigten Motor angetrieben, aber bei steilem Sinkflug, noch eine Geschwindigkeit von 250 km/Std gehabt, so muss Avery seine - auch nach der amtlichen Meldung bereits brennende - Maschine knapp 30 Sekunden vor deren Aufprall verlassen haben. Sein Absprung in die Nacht hinaus, das Versagen der Fallschirmreissleine, die Möglichkeit, auf feindliches Gebiet zu geraten, seine Landung schliesslich auf dem steilen Dache wenige Meter neben einer Starkstromleitung, das wilde Gekläff des Hofhundes und die nachfolgende Bedrohung durch die geladene Waffe des Soldaten - eine fast unwahrscheinliche Anhäufung von Gefahren, eine kaum vorstellbare seelische Belastung für den jungen Burschen. Kein Wunder, dass unter der Lederhaube ein schweissüberströmtes Gesicht zum Vorschein kam, und dass er sich mit dem Drehen einer Zigarette die Rückkehr ins wirkliche Leben gleichsam wieder ertasten musste! -

James Victor Avery blieb noch einige Zeit brieflich mit Familie Peterhans in Verbindung. Nur sie kannte ausser den militärischen Instanzen das weitere Schicksal des Piloten.

Die Internierung der Besatzung

Wenn Angehörige der kriegführenden Armeen unser Land betraten, so wurden sie interniert. In der Regel hatten sie in den zu ihrer Aufnahme errichteten Lagern das Kriegsende abzuwarten. Bot sich eine Gelegenheit, Internierte ohne Verletzung des schweizerischen Neutralitätsstatuts heimzuschicken, machten

unsere Behörden davon Gebrauch. Bei der schwierigen Versorgungslage und dem grossen Bedarf an militärischen Bewachungsmannschaften waren sie froh um jeden Fremden, der unser Land verliess.

Spüren wir nun dem weiteren Geschick unserer fünf Flieger nach! Wer denkt, die Gelandeten seien vom erstbesten Uniformierten ins nächstgelegene Internierungslager in Gebenstorf, Dättwil oder am Wettinger Stausee geführt worden, der irrt sich. Wer war überhaupt zuständig, über die fremden Soldaten zu befinden? In Baden beispielsweise hatten in den Kriegsjahren je ihre besondere Kommandogewalt:

- der Stadtrat
- die Stadtpolizei
- die Kantonspolizei
- das Bezirksamt
- der Luftschutz
- die Ortswehr
- die Heerespolizei
- der militärische Ortskommandant (sofern Militär einquartiert war),

und auf jedem Dienstweg waren ungezählte Vorschriften und Weisungen erlassen worden. Traf dann, wie in unserem Fall, ein unerwartetes Ereignis ein, konnte es wohl passieren, dass man sich in der ersten Aufregung um die Beute stritt. Jedenfalls lassen sich die ersten paar Stunden Schweizeraufenthalt nicht ganz aufklären. Fest steht aber, dass das Protokoll über den Absturz und die Befragung der Flieger durch einen Offizier des Armeeflugparks (Standort vermutlich Dübendorf) aufgenommen worden sind. Dann wurden die Engländer noch gleichentags nach **Aarau** gebracht; sie befanden sich unter der Aufsicht der Heerespolizei. Am nächsten Tag folgte der Bahntransport nach **Bern**, und tags darauf, am Samstag, 17. April, nahm sich Heerespolizist Gysin der Gruppe an. Er machte sie als erstes mit ihrer Stellung bekannt:

- a) Die Flieger gelten als Internierte mit Rechten und Pflichten gemäss dem Haager Abkommen von 1907.
- b) Besuche sind nur mit Bewilligung des EKI&H (Eidg. Kommissariat für Internierung und Hospitalisierung) in Begleitung der Heerespolizei gestattet.
- c) Es ist nicht gestattet, Telefongespräche zu führen oder zu empfangen.
- d) Alle Briefe und Pakete durchlaufen die Zensurstelle und werden mit der Feldpost transportiert.
- e) Pro Tag gibt es 2 Stunden begleiteten Spaziergang.

Bis am 21. April blieben die Engländer in einer Pension an der

Kramgasse einquartiert. Sie hatten in diesen Tagen Gelegenheit, den Gottesdienst in der Englischen Kirche zu besuchen. Auch wurde ihnen ein Treffen mit dem britischen Militärattaché, Major Fryer, gestattet. Dabei durften die Flieger keine Auskunft über ihre militärischen Einsätze und über ihren "Eintritt" in die Schweiz geben. Selbstverständlich war Heerespolizist Gysin zugegen.

Vom 21. April an wurde die Gruppe der Internierungssektion "Rhône" zugeteilt. Sie traf am Nachmittag per Bahn in **Vevey** ein und wurde hier provisorisch untergebracht, bis sie drei Tage später, am Samstag, 24. April, definitiv in die Pension "Beau-Site" im kleinen Dorf **Corseaux** (zwei Kilometer nordwestlich über Vevey am Fusse der Rebhänge gelegen) gewiesen wurde. Auch hier war der Heerespolizist der ständige Begleiter durch den vorgeschriebenen Tagesplan, der mit der Tagwache um halb acht Uhr begann und mit dem Lichterlöschen um 11 Uhr nachts endete. Die zahlreich vorhandenen Tagesrapporte (aufbewahrt im Schweizerischen Bundesarchiv in Bern) zeigen uns, dass die Internierten in der Regel am Morgen leichtere Arbeiten zu verrichten hatten (Kartoffeln setzen, Gartenarbeiten besorgen, heuen, Kirschen pflücken). Am Nachmittag wurde marschiert, wobei der Begleiter die Routen recht abwechslungsreich festlegte und zwischen Lausanne, Villeneuve und den Voralpen auch ein bisschen den Fremdenführer spielte.

Schon nach sechs Wochen Internierung zeichnete sich eine grundlegende Änderung ab, wird doch unter dem 28. Mai vermerkt, dass die fünf Unteroffiziere sich in Lausanne Zivilkleider kaufen konnten. Tags darauf stand der Coiffeurbesuch auf dem Programm. Das waren sicher schon erste Vorbereitungen für die Repatriierung. Die Vorfreude auf die bevorstehende Heimkehr mag Avery, Shields und Boddy zum Leichtsinne verlockt haben. Wegen unerlaubter Entfernung kassierten sie nämlich fünf Tage scharfen Arrest, den sie vom 2. bis zum 7. Juni am Standort der nächsten militärischen Einheit (in Vevey) absitzen mussten. Nach ihrer Rückkehr wurden die Morgenstunden zeitweise für Französisch-Unterricht verwendet. Lehrer war der Heerespolizist. - Hier muss zwischendurch erwähnt werden, dass der Heerespolizei offenbar recht tüchtige Leute zur Verfügung standen. Sowohl Heerespolizist Gysin als auch sein Stellvertreter Forster

sprachen und schrieben Englisch, Französisch und Deutsch. Aus den Tagesprogrammen geht nun auch noch hervor, dass sie fähig waren, Englisch - Französisch zu unterrichten, auch wenn es dabei bloss um Anfangskenntnisse gehen konnte. Ihre Rapporte zeichnen sich durchwegs durch ein flüssiges und klares Deutsch aus.

Am 15. Juni 1943 traf aus Bern der Befehl zum Wechseln der Unterkunft ein. Am nächsten Morgen konnte sich jeder einen Koffer kaufen, am Nachmittag blieb Zeit, die bei einer Engländerin in Vevey geliehenen Bücher, Spiele und ein Radiogerät zurückzubringen. Am Donnerstag, 17. Juni, brachte Heerespolizist Forster die Engländer nach **Bern** und übergab sie, gemäss einem Spezialbefehl, um 16 Uhr im Hotel Bären dem Schutz und der Verantwortung der Britischen Gesandtschaft. Hier erhielten sie britische Zivilpässe und wurden genau instruiert über Route und Organisation der bevorstehenden Heimreise und das Verhalten gegenüber den Begleitfunktionären.

Zurück nach Grossbritannien

Am Freitag, 18. Juni 1943, hatte sich Heerespolizist Gysin frühmorgens wieder der fünf Flieger anzunehmen. Diese erschienen rechtzeitig auf dem Bahnhof, zivil gekleidet; die Uniformen waren vom Gesandtschaftspersonal eingezogen worden. Auch Gysin trug befehlsgemäss Zivilkleider, ebenso der Verbindungsoffizier des Eidgenössischen Kommissariats für Internierung, Oberleutnant Dumoulin. Im weiteren war Herr Vuillemin zur Stelle, abgeordnet vom Eidgenössischen Politischen Departement. Um 06.55 Uhr fuhr die Gruppe mit dem Zug nach **Basel**, wo sie um 09.04 Uhr eintraf. Per Taxi erreichte man 09.15 Uhr den Badischen Bahnhof der Deutschen Reichsbahn. Hier wurden die Aufgaben verteilt. Vuillemin erledigte für sich und die Internierten die Ausreiseformalitäten, während Gysin die Engländer durch die schweizerische Gepäckzollstelle führte. Nachdem er für Dumoulin und sich selbst die Erlaubnis zum Betreten des deutschen Bahnsteigs eingeholt hatte, stellte sich auf deutschem Boden Herr Oberzollrat Beck, in Uniform, der Gruppe vor, grüsste die Engländer militärisch, erklärte ohne nachzuschauen die deutsche Zollrevision als erledigt

und liess sie einsteigen. Die Passkontrolle verzögerte sich etwas, aber um 10.42 Uhr wurden die Ausweise Herrn Vuillemin auf den Bahnsteig gebracht, worauf dieser mit Oberzollrat Beck den Zug ebenfalls bestieg; der zur Begleitung der Internierten aufgebotene Reichswehroffizier sollte später in Weil am Rhein zusteigen. Unmittelbar darauf rollte der Zug aus der Bahnhofshalle. - Dumoulin und Gysin kehrten nach Bern zurück.

Erstaunlich ist, dass fünf englische Flieger nach nur zweimonatiger Internierung aus der Schweiz nach Grossbritannien ausreisen konnten. Wie die Begleitung durch einen Beamten des Eidgenössischen Politischen Departementes erkennen lässt, mussten diplomatische Verhandlungen diese Rückkehr vermittelt haben. Das deutsche Einverständnis konnte sicher nur durch eine entsprechende Gegenleistung ausgehandelt worden sein. Tatsächlich liessen die Schweizer Behörden kurze Zeit später vier deutsche Flieger in ihre Heimat zurückkehren. Diese hatten am 19. März 1943 einen "Überflug nach Italien abbrechen und mit ihren zwei Leichtflugzeugen im Engadin Notlandungen vornehmen müssen. - Es war dies das einzige Austauschabkommen für das ganze Jahr 1943.

Leider fehlen weitere Angaben zur Reise der Engländer. Heerespolizist Gysin hatte sich immerhin eine Zwischenstation notiert: **Madrid**. Nun hat sich im Mai 1944, kurze Zeit vor der grossen Invasion der Alliierten an der Atlantikküste, eine weitere Rückschaffung nach dem gleichen Muster abgespielt, von der wir Einzelheiten kennen, sodass wir annehmen dürfen, es sei auch die gleiche Route wie 1943 gewählt worden.

Hans-Heiri Stapfer, Horgen, der landesweit wohl beste Kenner der Luftfahrtgeschichte jener Jahre, erhielt vom englischen Lancaster-Piloten der 1944er Gruppe eine ausführliche Schilderung des Transports: Ihre Reise, auch in Zivilkleidern, begann ebenfalls in Basel, wo deutsches Militär die Begleitung übernahm.

Weitere Stationen waren: Baden-Baden - Paris - Bordeaux - Grenzort Hendaye; hier traten die Engländer zum spanischen Grenzort Irun über, während die Deutschen und der Schweizer Beamte zurückkehrten. Die Flieger hatten nun Spanien über Madrid und Cordoba bis zur Südgrenze zu durchqueren. Mit dem "Übertritt nach Gibraltar befanden sie sich auf britischem Staatsgebiet. Hier hatten sie die Zivilkleider unverzüglich gegen Uniformen einzutauschen. Dann wurden sie nach England zurückgeflogen.

Letzte Nachrichten

Der Luftattaché bei der Britischen Botschaft in Bern, Herr Wing-Commander H. W. Hughes, hat für mich bei der Archivabteilung des britischen Verteidigungsministeriums in London über das weitere Schicksal der ehemaligen Besatzung "unserer" Wellington HE-374 noch folgende Auskünfte einholen können:

Feldweibel (später Oberfeldweibel) **James Victor Avery** ist bei einem Flugunfall am 2. März 1944 ums Leben gekommen.

Feldweibel (später Oberfeldweibel) **William Harold Shields** ist im Kampf am 24. März 1944 ums Leben gekommen.

Feldweibel (später Adjutant-Unterroffizier) **Joseph Clifford Cash** hat die Royal Air Force am 3. November 1945 verlassen.

Feldweibel (später Adjutant-Unterroffizier) **Wilfred Boddy** hat die Royal Air Force am 1. Februar 1946 verlassen.

Feldweibel **Ronald Alexander McEwan** ist im Archiv nicht verzeichnet, weil er der Royal Canadian Air Force angehörte.

IM VIERTEN JAHR DES ZWEITEN WELTKRIEGES
AM 15. APRIL 1943 NACHTS 00.43 UHR
STÜRZTE HIER IM OBEREN "GRUND" EIN
ANGESCHOSSENES BRITISCHES FLUGZEUG AB.
ES WAR EIN ZWEIMOTORIGER BOMBER DES TYP
VICKERS WELLINGTON X.
DIE FÜNFKÖPFIGE BESATZUNG KONNTE SICH
MIT DEM FALLSCHIRM RETTEN. DER PILOT
VERLIESS ALS LETZTER DIE BRENNENDE
MASCHINE ERST, NACHDEM ER SIE NOCH ÜBER
DIE STADT BADEN HINWEG GELENKT UND AUF
UNBESIEDELTES GELÄNDE GESTEUERT HATTE.
15. APRIL 1993 GEMEINDE BIRMENSTORF

Bild 29. Die Gemeinde liess zum 50. Jahrestag an der Absturzstelle eine kleine Gedenktafel anbringen. Diese soll - noch eine Zeitlang - die Erinnerung an eine düstere und gefährvolle Zeit wachhalten.

Ein Nachtrag

Gern hätte ich meinem Bericht über den Absturz des britischen Bombers in Birmenstorf ein Bild der Besatzung eingefügt. Aber alle Nachforschungen blieben ohne Erfolg, und ich musste mich damit abfinden, den Bericht mit einer empfindlichen Lücke abzuschliessen. Aber man erlebt immer wieder Überraschungen! Nachdem meine Arbeit bereits beendet und zum Druck befördert war, übergab mir Ernst Killer aus Lupfig aus seinem Privatarchiv freundlicherweise die beiden hier wiedergegebenen Bilder. Ich freue mich, den Bericht mit diesen wertvollen Dokumenten nun noch abrunden zu können.



Bild 38. Die fünf Besatzungsmitglieder des bei Birmenstorf abgestürzten britischen Wellington-Bombers HE-374 stellen sich mit ihren schweizerischen Betreuern dem Fotografen. Leider fehlt eine Legende. Pilot Avery ist aber am Pilotenabzeichen zu erkennen (hinten rechts). Bei den Schweizern dürfte es sich um Angehörige der Heerespolizei handeln, links aussen wohl der mehrfach erwähnte Heerespolizist Gysin oder sein Stellvertreter Forster. Hinter ihm steht Motorfahrer Windler, der das Erinnerungsbild aufbewahrt hat. Die Vermutung liegt nahe, das Bild sei am 17. Juni 1943, dem Tag vor der Ausreise, in Bern aufgenommen worden.



*Bild 39. Einige Zeit nach geglückter Heimkehr erschien im Badener Tagblatt dieses Bild mit folgender Legende:
„Kürzlich fand ein erster englisch-deutscher Gefangenenaustausch statt, bei dem die fünf über Baden im Fallschirm abgesprungenen RAF-Piloten gegen deutsche Piloten ausgetauscht wurden.“
Pilot Avery, hier in der Mitte, mag dieses Bild an einen Badener Bekannten gesandt haben.*



Erinnerung und Mahnung: Der Birmenstorfer Bomber-Gedenkstein wird von Gemeindeammann Leo Imboden (rechts) und Max Rudolfe enthüllt.

Foto:lp

Birmenstorf und der Bomberabsturz vom 15. April 1943

Ein Findling erinnert und mahnt

lp. Seit Samstag erinnert im Oberen Grund in Birmenstorf ein Granitfindling mit einer Bronzetafel an den am 15. April 1943 an dieser Stelle abgestürzten britischen Bomber.

«Die Meinung des Gedenksteins», so der Birmenstorfer Gemeindeammann Leo Imboden bei der Enthüllung des Findlings, «ist die, daran zu erinnern, was in vergangenen Jahren war. Er soll aber auch Anstoss geben, darüber nachzudenken, was – wie in einiger Entfernung zur Schweiz zu beobachten – in relativ kurzer Zeit passieren kann.» Wie Leo Imboden erklärte, war die Initiative zur Aufstellung eines Gedenksteines vom Birmenstorfer Lokalhistoriker Max Rudolf ausgegangen.

Max Rudolf, der die Hintergründe, den Verlauf des letzten Fluges und das anschliessende Schicksal der Besatzung des

Bombers, welche sich vollzählig mit dem Fallschirm hatte retten können, minutiös erforscht und in der Schrift «Birmenstorf – Berichte zur Heimatkunde» festgehalten hat (siehe auch Tagblatt vom 10. und 13. März) ging vor der Enthüllung des Steines, dessen Form unwillkürlich an das Seitenruder eines Flugzeuges gemahnt, nochmals auf das Ereignis ein. «Schicksale wie dieser Absturz», meinte er, «waren während des Zweiten Weltkrieges zu Abertausenden zu verzeichnen. Man kann sich daher sicher fragen, weshalb man hier solch ein Wesen darum machen soll.» Max Rudolf gab dann aber die Antwort gleich selber: «Für mich markiert dieser Stein den Schnittpunkt zweier Linien. Damals wurde die Lebenslinie des bescheidenen Dorfes und seiner Bevölkerung jäh durch einen Strahl der äusseren Bedrohung gekreuzt. Der Krieg streifte das Dorf. Es hätte nur einer kleinen Bewegung des Seitenruders der

Maschine gebraucht und das Dorf wäre in Mitleidenschaft gezogen worden.»

Der drei Tonnen schwere Stein, ein 300 Millionen Jahre alter Findling aus Gotthardgranit, der vor etwa 25 000 Jahren auf dem Rücken des Reussgletschers nach Birmenstorf «transportiert» und in einer Kiesgrube zum Vorschein gekommen war, ist mit einer Bronzetafel versehen worden. Sie trägt die Inschrift: «Im vierten Jahr des Zweiten Weltkrieges, am 15. April 1943, nachts 00.43 Uhr, stürzte hier, im Oberen Grund, ein angeschossenes britisches Flugzeug ab. Es war ein zweimotoriger Bomber des Typs Vickers Wellington X. Die fünfköpfige Besatzung konnte sich mit dem Fallschirm retten. Der Pilot verliess als letzter die brennende Maschine erst, nachdem er sie noch über die Stadt Baden hinweggelenkt und auf unbesiedeltes Gelände gesteuert hatte.»

Quellen

Bericht an die Bundesversammlung über den Aktivdienst 1939-1945 von General Henri Guisan, 1946

Bericht des Chefs des Generalstabes der Armee an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945, 1945

Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945, 1945

Schweizerisches Bundesarchiv Bern

Rapport Kommando Armeeflugpark über den Bomberabsturz Birmenstorf, 15.4.1943

5 Einvernahmeprotokolle der Besatzung, 16.4.1943

Kroki der Landeplätze der Besatzung, 15.4.1943

Rapporte über Internierung und Repatriierung, 16.4. - 18.6.1943

Bundesamt für Militärflugplätze, Dübendorf

Technische Beschreibungen der Vickers-Wellington-Typen (Kopien aus: Jane's All the world's aircraft, 1942 und 1949/50)

Aargauisches Polizeikommando-Archiv, Aarau

Rapport Hilfspolizei, 30.4.1943

Britische Botschaft Bern, Luftattaché Wing Commander H. W. Hughes

Daten zur Besatzung aus dem Archiv des britischen Verteidigungsministeriums

Stadtarchiv Stuttgart

Bericht über die Bombardierung vom 15.4.1943

Stadtpläne von 1941

Privatarchiv Hans-Heiri Stapfer, Horgen

Daten zur Wellington Mk X HE-374 (Fabrikation, Einteilung, Standorte)

Flying Incidents (darin der Einsatz der HE-374 am 14./15.4.1943)

Night Raid Report No.310 14/15th April 1943 (Stuttgart), R.A.F.

Brief des Lancaster-Piloten Alistair Crowley-Smith über seine Repatriierung nach England im Mai 1944

Schicksal der Besatzung dieser in den Sihlsee gestürzten Lancaster-Maschine (publiziert in der Zeitschrift Cockpit, Februar 1990)

Frühe Repatriierungen britischer und deutscher Besatzungen 1942 (publiziert in der Zeitschrift Cockpit, September 1987)

Privatarchiv Heinz Bardua, Schwaikheim (Deutschland)

Angaben zur Repatriierung deutscher und englischer Piloten

Privatarchiv Max Rudolf, Birmenstorf

Etwa 40 briefliche Auskünfte und zahlreiche Notizen über mündliche Angaben von Zeitgenossen zum Bomberabsturz und seinem Umfeld

Ortsmuseum Birmenstorf

Rohrstück (Teil des Fahrgestells), zwei Motorzylinder, Kolbenteil

Gurtenstück der 7,7mm Bordmaschinengewehre mit 7 Patronen

Bilddokumente

Quellen (Fortsetzung)

Zeitungen und Zeitschriften

Badener Tagblatt vom 15., 16., 19. und 20.4.1943

Brugger Tagblatt vom 15., 16. und 19.4.1943

Aargauer Volksblatt vom 15. und 16.4.1943

Zofinger Tagblatt vom 16.4.1943

Neue Zürcher Zeitung vom 16.4.1943, Morgenausgabe

Luzerner Neueste Nachrichten vom 16.4.1943 (mit Bild!)

Schweizer Illustrierte Zeitung vom 21.4.1943, Bildbericht über die Landeplätze der Besatzung (mit zahlreichen Fehlern!)

Archiv der früheren Bildagentur Photopress, nun im Weltwoche-Bildarchiv Zürich

Literatur

Von Moos, Das grosse Weltgeschehen, Band 1 - 6, 1940 - 1945

Kurz, Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg, 1959

Bonjour, Geschichte der schweizerischen Neutralität, Band V, 1970