

Zeitschrift: Oltner Neujaarsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 64 (2006)

Artikel: Absturz eines amerikanischen Bombers bei Trimbach am 27. Februar 1945

Autor: Niederhäusern, Fred von

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659489>

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: 02.02.2026

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

Absturz eines amerikanischen Bombers bei Trimbach am 27. Februar 1945

Fred von Niederhäusern

Die Reihen derer, welche das Heulen der Sirenen, das Brummen der Motoren und die in den Himmel gezeichneten Kondensstreifen alliierter Bomber selbst erlebten, haben sich gelichtet. Erinnern wir noch einmal an das Ereignis vor sechzig Jahren, das leicht hätte schreckliche Folgen haben können und dann doch so glimpflich abgelaufen war. Versuchen wir zunächst, einen Blick auf das Ganze zu werfen, auf die heikle Aufgabe der Landesregierung, den Neutralitätsverpflichtungen allseitig nachzukommen, auf den Rüstungswettlauf, der im Inferno des totalen Luftkriegs endete und auf die Bemühungen unserer Flugwaffe, mit dem technischen Fortschritt gleichzuziehen. Der Flugzeugabsturz hatte in der lokalen Presse ein breites Echo gefunden; mit der Zeit rankten sich Legenden; einige Fragen sind bis heute ohne Antwort geblieben.

Zur Symmetrie des Neutralitätsschutzes im schweizerischen Luftraum

Überblickt man die Neutralitätsverletzungen des schweizerischen Hoheitsgebiets von 1939 bis 1945 durch deutsche und angloamerikanische Luftstreitkräfte, so lässt sich ein Ablauf in mehreren Phasen erkennen, die sich ihrem Wesen nach grundsätzlich unterscheiden.

Die Luftkämpfe zwischen den Schweizer Piloten und den die Ajoie und den Jura überfliegenden deutschen Bomber- und Zerstörerverbänden fanden ihren Abschluss, als General Guisan am 20. Juni 1940 die Jagdflieger mit einem Startverbot belegte. Zwei Tage später war der Westfeldzug zu Ende; das zusammengebrochene Frankreich kapitulierte.¹

Mit dem Eintritt Italiens in den Krieg ergab sich eine völlig neue Situation. Industrieanlagen und Verkehrszentren im Grossraum von Mailand, in Turin und Genua gehörten nun zu den Angriffszielen der Royal Air Force.² Die kürzesten Flugrouten von Südost-England nach Ober-Italien überquerten die Schweiz, mit vorsätzlichen Verletzungen des Luftraumes musste also gerechnet werden. Das Bomberkommando musste allerdings zu völlig neuen Methoden greifen, worauf kurz eingegangen sei: Zu Beginn des Krieges – als Luftangriffe auf feindliches Hoheitsgebiet auf deutscher wie auf alliierter Seite aus Furcht vor Vergeltungsschlägen noch tabu waren – hatte die RAF versucht, mit Tagesangriffen auf Schiffsziele in der Deutschen Bucht die Kriegsmarine sofort entscheidend zu schwächen. Man war davon ausgegangen, dass die geballte Abwehrkraft der in engem Verbandsflug operierenden Bomberstaffeln³ die feindlichen Jäger in Schach halten konnte. Untragbare Verluste erzwangen jedoch die umgehende Einstellung derartiger Einsätze ohne Jagdschutz. Es war das Ende eines Dogmas, das während der

Dreissigerjahre das gesamte strategische Denken in England beherrscht hatte: «Der Bomber wird immer durchkommen.»⁴

Die Entwicklung von Langstreckenjägern wurde nicht für möglich gehalten. Es blieb also nur die Erarbeitung eines Konzepts flächendeckender Nachtangriffe, das die RAF mit ganz wenigen Ausnahmen bis ans Kriegsende beibehielt. In der Air Staff Directive vom 30. Oktober 1940 wurden folgende strategischen Ziele festgelegt: Verminderung von Rhein und Donau, Angriffe auf Industrieanlagen und Verkehrsknotenpunkte in Ober-Italien und – in mond hellen Nächten – Hydrierwerke in Deutschland; in dunklen Nächten hingegen sollten Grossstädte und Industriezentren flächendeckend mit einem hohen Anteil an Brandbomben belegt werden, womit ganz bewusst die Zivilbevölkerung in das Kriegsgeschehen einbezogen wurde. Das Bomberkommando, seinerzeit in seinem Aufbau zugunsten des Jägerkommandos zurückgestuft und durch die hohen Verluste im Frankreichfeldzug empfindlich geschwächt, war jedoch 1940 und 1941 keineswegs in der Lage, den strategischen Luftkrieg nachhaltig zu führen.

An Abwehrmassnahmen in der Schweiz war nicht zu denken. Sowohl für eine durch Scheinwerfer gestützte «helle» wie auch durch Funkmessortung geführte «dunkle» Nachtjagd fehlten sämtliche Voraussetzungen. Der Nachtjagdeinsatz schweizerischer Flieger unterblieb also letzten Endes wegen technischer Unzulänglichkeiten. Die noch sehr spärlich vorhandenen Flabgeschütze waren gegen die hoch fliegenden Bomber wirkungslos, wie General Guisan darlegte: «... c'est ainsi que le dispositif et l'engagement de notre DCA contre les violations nocturnes de notre espace aérien par des bombardiers étrangers ne sauraient avoir qu'une valeur avant tout symbolique.»

Die schweizerisch-englischen Beziehungen wurden durch die Überflüge zeitweise schwer belastet. Der Bundesrat wehrte sich gegen diese in seinen Augen schwerwiegenden Neutralitätsverletzungen. Er durfte sie nicht ohne Widerspruch hinnehmen, weil er fürchtete, sie könnten Deutschland als Vorwand für eine militärische Intervention dienen. Obwohl man auf deutscher Seite über die missliche Lage der schweizerischen Fliegerabwehr bestens informiert war, hagelte es Proteste: «Gegen dieses unneutrale Verhalten erhebe die Reichsregierung schärfsten Einspruch und verlange, dass die Schweiz ihre Neutralitätsobliegenheit erfülle.» Im Klartext: Statt papierener Proteste wolle man endlich abgeschossene Flugzeuge sehen. Um den Engländern wenigstens die Orientierung zu erschweren, führte die Schweiz auf deutschen Druck am 23. September 1940 die Verdunklung ein, aus demselben Grunde mussten kurz darauf die Landessender um 22 Uhr ihre Emissionen beenden.

An der Konferenz von Casablanca im Januar 1943 prägten Roosevelt und Churchill den später nicht unwidersprochenen Begriff von der «Fortführung des Krieges bis zur bedingungslosen Kapitulation ihrer Gegner». Die im Schlussbericht der Stabschefs niedergelegten operativen Weisungen beinhalten u. a. die Niederringung der U-Boote, eine denkbar schwerste Luftoffensive gegen Deutschlands Kriegspotenzial und eine Konzentration grösstmöglicher Streitkräfte für eine Invasion, sobald Deutschland genügend geschwächt sei.⁵

Die RAF hatte ihre Bomberflotte vergrössert und modernisiert; Navigations- und Zielverfahren waren wesentlich verbessert. Die USAAF⁶ hatten die in England stationierte 8. Luftflotte sowie die in Nord-Afrika stationierte und später von Italien aus operierende 15. Luftflotte aufgebaut. Im Vertrauen auf die schwere Bewaffnung ihrer «Fliegenden Festungen» und «Liberator»-Bomber setzten die Amerikaner auf in enger Verbandsformation zu fliegende Tagespräzisionsangriffe, wurden jedoch bald eines Besseren belehrt.

Trotz gewaltigem Verschleiss der deutschen Luftwaffe in einem Mehrfrontenkrieg konnte die «Reichsverteidigung» dank einer völligen Neukonzeption der Nachtjagd steigende Erfolge verzeichnen. Die Hochfrequenztechnik mit der Entwicklung von bodengestützten und bordeigenen Funkmessortungsverfahren spielte eine entscheidende Rolle.

Die gegen den Rat der Engländer bei Tag angreifenden Amerikaner erlitten schwere Verluste, solange ihre Begleitjäger sie nicht auf dem ganzen Flug schützen konnten. Durch das Niederkämpfen der deutschen Jagdwaffe, wobei den Langstreckenjägern North American Mustang eine entscheidende Bedeutung zukam, gelang es den Amerikanern, ab 1944 die Lufthoheit zu erringen und zu den letzten, vernichtenden Schlägen auf die Flugzeugfabriken, die Hydrierwerke – Herstellung synthetischer Treibstoffe aus Kohle – und die Transportsysteme anzusetzen.

Der Armee-Befehl vom 25. Oktober 1943 betreffend den Einsatz der Flieger- und Flabtruppen sah nach einem Unterbruch von mehr als drei Jahren (20. VI. 40) erstmals wieder den Einsatz von Jagdfliegern für den Neutralitätsschutz vor. Das Argument, die Tagjagd könne sich nur gegen die Achsenmächte richten und begünstige die Alliierten, war nicht mehr stichhaltig. Nachteinsätze hatten sich in Versuchen erneut als technisch nicht durchführbar erwiesen.

In dieser dritten Phase bestand die wichtigste Aufgabe der Schweizer Flugwaffe darin, die ab August 1943 in zunehmender Anzahl einfliegenden, verirrt oder beschädigten US-Bomber zur Landung auf einen der Militärflugplätze – meistens Dübendorf – einzuweisen oder nach vergeblicher Warnung zur Landung zu zwingen. Um den Bomberbesatzungen genügend Zeit zur Signalisation ihrer Landabsicht zu lassen, wurde bei Flabbeschuss erst die dritte Salve als Wirkungsfeuer abgegeben.

Einen ganz anderen Charakter hatten die gegen Ende 1944 beginnenden Grenzverletzungen durch leichte Bomber und Jagdbomber der US-Luftwaffe, welche taktische Einsätze nach Süd-Deutschland, vorwiegend

gegen Verkehrsziele, flogen. Sie benutzten beim Hin- und Rückflug den relativ sicheren Luftraum über der Schweiz. Es kam zum Einsatz von Bomben und Bordwaffen gegen Bahnhöfe und Eisenbahnzüge. Die Angriffe waren meistens von so kurzer Dauer, dass die Alarmstarts der Schweizer Jagdpatrouillen ohne Erfolg blieben. Derartige Neutralitätsverletzungen prägten auch die kurze Schlussphase nach der Einstellung der strategischen Bomberoffensive von Mitte April bis an das Ende des Krieges in Europa am 8. Mai 1945.

Nach dem für unser Land kritischen Höhepunkt während des Westfeldzugs im Mai/Juni 1940 dauerten die Neutralitätsverletzungen durch die deutsche Luftwaffe mit abnehmender Intensität bis ans Kriegsende und verloren ihren aggressiven Charakter.

Die Gesamtzahl der während des Aktivdienstes auf Schweizer Gebiet gelandeten, abgestürzten und abgeschossenen fremden Militärflugzeuge betrug 240. Davon entfielen auf die Achsenmächte 61 und auf die Alliierten 179 Maschinen. Den höchsten Anteil verzeichnete die USAAF mit 163 Bombern und 4 Jägern.⁷

Zur Entwicklung der Schweizer Flugwaffe während des Aktivdienstes

Nach den Kampfeinsätzen im Mai/Juni 1940 hatte man die stark beanspruchten Messerschmitt Me-109E Jäger aus der ersten Linie zurückgenommen. An ihre Stelle traten die in der Schweiz im Lizenzbau hergestellten Jagdeinsitzer Morane D-3800, ausgerüstet mit ebenfalls in Lizenz gebauten Hispano-Suiza-Triebwerken mit einer Leistung von 860 PS. Ab 1941 kam die verbesserte Version D-3801 zur Truppe. Die Bewaffnung, eine 20-mm-Motorkanone und zwei 7,5-mm-Maschinengewehre in den Flügeln, war bei beiden Modellen identisch. Die Flugleistungen der Morane-Jäger blieben allerdings erheblich hinter der Me-109 zurück und die Störanfälligkeit war gross. So waren zeitweise nur 12 Prozent der D-3801 voll einsatzbereit.

Mit der C-3603 kam 1942 ein Mehrzweckflugzeug zur Truppe, dessen Ursprung bis auf das Jahr 1936 zurückgeht. Der durch die Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun als Ganzmetall-Tiefdecker mit starrem Fahrgestell gebaute Prototyp stürzte 1939 infolge Flügelschwingungen ab. Das Nachfolgemodell C-3602 mit verbesserter Zelle erhielt das stärkere Hispano-Suiza-Triebwerk mit einer Leistung von 1000 PS. Nach erneuter Überarbeitung ging der als Fernaufklärer und Kampfflugzeug definierte Doppelsitzer, nun mit einziehbarem Fahrwerk, unter der Bezeichnung C-3603 in Serie. Die Bewaffnung bestand aus einer 20-mm-Motorkanone, zwei 7,5-mm-Maschinengewehren in den Flügeln und einem Zwillings-MG für den Beobachter. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 470 km/h, einer Steigleistung von 10 m/s und einer Dienstgipfelhöhe von 8700 m waren die C-36 allen potenziellen Gegnern unterlegen. Ältere Leser erinnern sich vielleicht noch an das eigenartige, pfeifende Motorengeräusch dieser Maschinen. Im bisheri-

gen Verlauf des Krieges hatten sich allerdings die schnellen, wendigen und zunehmend stärker bewaffneten Jagdeinsitzer gegenüber allen derartigen Mehrzweckflugzeugen überlegen gezeigt.

Am 28. April 1944 wurde in Dübendorf ein von Scheinwerfern geblendeter deutscher Nachtjäger vom Typ Messerschmitt Me-110 zur Landung gezwungen. An Bord befanden sich eine noch geheime Funkmessortungsanlage und die später als «schräge Musik» bekannt gewordenen, nach oben feuernenden 20-mm-Kanonen. Da eine Rückgabe aus Gründen der Neutralität nicht in Frage kam, wurde die Maschine im Beisein von deutschen Beobachtern gesprengt. Die als Gegenleistung zum Kauf angebotenen 12 Messerschmitt-Jäger der modernsten Version Me-109-G waren von so schlechter Qualität, dass sie nie voll einsatzbereit waren.



Morane-Jagdeinsitzer D-3801. Zur besseren Erkennung durch Freund und Feind erhielten Frontflugzeuge ab September 1944 Sondermarkierungen. Nach September 1945 wurden die Erkennungsstreifen am Rumpf und die weisse Bemalung der Motorverschalung entfernt. Dübendorf, 1947.



Mehrzweckflugzeug C-3603 mit weissen Erkennungsstreifen an den Flügeln. Morane und C-3603-Maschinen waren bei Landeinweisungen im Einsatz. Dübendorf 1947.

Das Ereignis wirft ein Schlaglicht auf den Kern des Problems: Eigenentwicklungen von Jägern liessen sich kurzfristig nicht realisieren; diese wären bei Erscheinen ohnehin technisch überholt gewesen. Alle Hoffnungen auf Erwerb ausländischer Typen oder Baulizenzen hatten sich zerschlagen.

Schon vor der Mobilisation wurde die Schaffung eines permanenten Fliegerverbandes diskutiert, dem Spezialaufgaben zugewiesen werden konnten, welche in keinem direkten Zusammenhang mit der Weiterbildung der Besatzungen standen. Am 28. Mai 1941 rief das EMD, gestützt auf einen Bundesratsbeschluss, das als Elite-Formation gedachte Überwachungsgeschwader ins Leben, dessen Funktionen wie folgt festgelegt wurden:

- Sicherung unserer Luftneutralität, Überwachung des gesamten Verkehrs in unserem Luftraum.
- Zusammenarbeit mit den Flieger- und Flabtruppen sowie den übrigen Erdtruppen.
- Verwendung für die technische und taktische Weiterbildung der Fliegertruppe.
- Versuchsflüge mit abgeändertem Material, Kontrollflüge, Überflüge von Flugzeugen, Ziel- und Schleppflüge zugunsten der Flab-Organisationen, Verwendung der Offiziere und Unteroffiziere als Hilfsfluglehrer und Hilfsinstruktoren.

Es wurden drei Staffeln aufgestellt, Staffel I und II wurden mit Morane-Jägern, Staffel III mit C-36 und den älteren C-35-Mehrzweckflugzeugen ausgerüstet. Das Überwachungsgeschwader probte im Sommer 1943 den Einsatz von Jagdfliegern bei Nacht und hatte gemäss Armeebefehl vom 25. Oktober 1941 Alarmpatrouillen für den Neutralitätsschutz abzustellen.

Die «Fliegenden Festungen» der US-Luftwaffe

Im Jahre 1934 schrieb das Heeresluftwaffen-Amt⁸ einen Wettbewerb für einen strategischen Bomber aus, der im Stande sein sollte, Hawaii, Alaska und Panama ohne Zwischenstopp zu erreichen. Als ein Jahr später der viermotorige Prototyp aus der Werkhalle der Boeing Aircraft Corporation rollte, bezeichnete ihn ein Zeitungsreporter als «Fliegende Festung»; der Name blieb hängen. Nach rundum zufriedenstellenden Testflügen bei der Truppe wurde 1936 die Aufstellung je einer Bombergruppe an der Ost- und Westküste beschlossen. Alt-hergebrachte Rivalitäten zwischen Armee und Marine verzögerten jedoch das Projekt zunächst; erst die Münchener Krise 1938 verhalf dem Konzept einer strategischen Luftflotte zum Durchbruch.

1939 konnte die erste operative Einheit des Army Air Corps mit den nun B-17B «Flying Fortress» benannten Maschinen ausgerüstet werden. Von 1940 bis 1945 wurden insgesamt über 12 000 ständig weiter entwickelte Baumuster B-17C bis G hergestellt. Die ab Ende 1943 eingesetzten B17G hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 480 km/h in 9100 m, eine Dienstgipfelhöhe von 11 400 m und eine maximale Reichweite von knapp 3000 km. Die mit 13 12,7-mm-Maschinengewehren schwer bewaff-



B-17G «Fliegende Festung»: gut erkennbar sind die MG-Stände an Bug, Heck, Rumpfober- und -unterseite.

neten, robusten und gegen Flakbeschuss unglaublich resistenten «Fliegenden Festungen» bildeten das Rückgrat der strategischen US-Luftflotten in Europa. Eine untergeordnete Rolle bei der kombinierten Bomberoffensive spielte die 1939 in Auftrag gegebene und in nur zwei Jahren zur Fronttauglichkeit entwickelte Be-24 «Liberator». Dank ihrer enormen Reichweite und ihrer Vielseitigkeit – verwendbar als Bomber, U-Boot-Jäger, Fernaufklärer und Transporter – kam sie vor allem im Mittleren Osten und in den endlosen Weiten des Pazifiks zum Einsatz.

Der Absturz der «Fliegenden Festung» bei Trimbach am 27. Februar 1945

Die nachfolgende Darstellung folgt der Berichterstattung im Oltner Tagblatt vom 28. Februar 1945; eingeschoben sind die Angaben eines Augenzeugen, so wie es am ehesten der zeitlichen Abfolge der einzelnen Phasen entspricht:

Absturz eines amerikanischen Bombers

beim Restaurant Eisenbahn ausserhalb von Trimbach
Gestern erlebte die Bevölkerung von Olten und Trimbach eine kurze Spanne Zeit grösster Aufregung. Aus heiterem, sonnen-durchstrahltem Vorfrühlingshimmel stürzte ein amerikanisches Flugzeug nieder und zerschellte. Der Sturz hätte aber in der Stadt Olten und in allen Teilen im benachbarten Trimbach den grössten Schaden anrichten können. Menschenleben standen in Gefahr. Glücklicherweise ist nichts geschehen. – Zum ersten Mal eilten viele Menschen in die Luftschutzkeller, denn die Tiefe des Fluges war so bedrohlich, dass eine starke Gefährdung offensichtlich war. Dazu kam das Feuer der Bordwaffen aus den Schweizer Flugzeugen, die den Amerikaner verfolgten und energisch in die Zange nahmen. – Es wurde viel in der Aufregung berichtet. Man sah abgerissene und abgeschossene Flügel, die aber immer noch das Flugzeug trugen. Es wurden mit dem Fallschirm abspringende Flieger beobachtet, die aber das Flugzeug schon längst, ausserhalb des Gesichtskreises von Olten, verlassen hatten. – Wir wollen hoffen, dass uns nicht das Schicksal anderer Schweizer Städte je einmal beschieden sei.

Ein Augenzeuge berichtet:⁹

«Wir wohnten zu jener Zeit im Hinteren Steinacker Nr. 51. Der Fliegeralarm am Nachmittag des 27. Februar hatte uns nicht weiter beunruhigt; in all den Jahren war ja doch nie etwas passiert. Als wir dann allerdings das laute Motorengeräusch hörten, ging ich mit meiner Frau in den Garten. Man hatte von da eine gute Sicht in Richtung Südosten. Ich sah den Bomber von Süden kommend im Einschnitt zwischen Säli und Engelberg entlang der Aare einen geraden Kurs in Richtung der Stadt fliegen. Er wurde von drei Schweizer Jägern begleitet; die Typen konnte ich damals nicht voneinander unterscheiden. Der Bomber zog keine Rauchspur nach; ich konnte nicht erkennen, ob alle Motoren liefen. In der von mir beobachteten Zeit flogen die Schweizer Piloten einen Parallelkurs und unternahmen keine Angriffsmanöver. Die Flugzeuge verschwanden aus meinem Blickfeld in Richtung Norden. Bis zum Hagberg konnte ich nicht sehen.»

Der Bericht im Oltner Tagblatt fuhr fort:

Man schreibt uns: Geraume Zeit nach erfolgtem Fliegeralarm, zirka um 14.45 Uhr, war direkt über der Stadt starkes Motorengeräusch hörbar. Ein Blick gegen den Himmel liess im Sonnenschein einen riesigen, von drei kleinern umkreisten Silbervogel erblicken. Plötzlich scharfes Maschinengewehrgeknatter – und interessant die Beobachtung, wie plötzlich die Neugierigen von den Strassen verschwanden. Nach ganz kurzer Zeit beobachtete man den offenbar getroffenen viermotorigen Amerikaner in scharfem Sturzflug der Erde zusteuern. Vom Standort des Beobachters musste angenommen werden, dass seine Landestelle unfehlbar in Neu-Trimbach wäre. Knapp 400 bis 500 Meter über der Erde erholte sich jedoch der Apparat und nahm eine scharfe Kurve über die Aare Richtung Hauenstein. Einige Augenblicke später zeigten Rauchwolken in der Gegend hinter dem Bahndamm beim Restaurant zur Eisenbahn ausserhalb von Trimbach die vermutliche Absturzstelle an.

Ein Wanderer befand sich zur fraglichen Zeit in unmittelbarer Nähe der Absturzstelle und gab seine sehr genauen Beobachtungen an das Oltner Tagblatt weiter:

Wer von Trimbach aus der Hauensteinstrasse gefolgt ist, weiss, dass sie unmittelbar nach Überquerung durch die alte Hauensteinlinie eine starke Schlaufe nach rechts beschreibt. Er kennt wohl auch den kürzesten Aufstieg von dort aus durch ein Tobel mit einigen Bauernhöfen zwischen zwei schroff abfallenden Berghängen, rechts empor nach der Froburg (das Erlimoos, der Verf.). Auf diesem Wege befand ich mich, noch im untersten Drittel, als über mir das Gebrumme eines fremden Bombers und dann in kurzer Folge Maschinengewehrsalven hörbar wurden. Nach kurzem Suchen sah ich die Flugzeuge, den silberglänzenden Bomber und drei schweizerische Jagdflugzeuge, die ihn verfolgten. Einen Moment später schlug eine starke Flamme aus dem hintern Ende des Bombers und ich sah den Sturz der Maschine, die in scharfer Spirale tiefer ging. Dass ich in Gefahr sein konnte, wurde mir klar, um so mehr, als ich Detonationen vernahm, die mir nicht von Feuerwaffen zu kommen schienen. Ich warf mich für alle Fälle neben einem Obstbaum in schwacher Bodenvertiefung flach hin. Eine halbe Minute später krachte es. Kaum 150 Meter von mir zerschellte das Flugzeug. Ich erhob mich und erkannte

ein 100 Meter langes und vielleicht 40 Meter breites Feld von Tausenden von Trümmern und Splittern, von denen die grössten lichterloh brannten und schwarze Rauchwolken erzeugten. Ein solches Stück in Flammen wurde wohl 100 Meter über die Absturzstelle hinaus einem Hause zugeschleudert und erreichte den Boden keine 8 Meter von ihm entfernt, wo es eine Viertelstunde später immer noch brannte. Der Bomber muss die erwähnte Kurve der Hauensteinstrasse in Richtung Miesern–Froburg in geringer Höhe überquert haben. Er riss 30 Meter neben einem Hause, noch links von der Strasse, Baumkronen nieder, furchte rechts von ihr das Ackerland auf und musste sich zwei-, dreimal überschlagen haben. Nach 20 Minuten krepitierten immer noch Geschosse und flammten noch Bruchstücke. Piloten fand man keine; sie müssen im Fallschirm abgesprungen sein und die Maschine der automatischen Steuerung überlassen haben.

Eine Meldung der Feuerwehr Olten an das Oltner Tagblatt rundete die Darstellung ab:

Die Feuerwehr greift ein

Nach dem Absturz des amerikanischen Bombers im sogenannten Rintel ausserhalb Trimbach ist die Hilfe des Oltner Pikettes angefordert worden, um das in Brand geschossene Flugzeug zu löschen. Die nach 15.30 Uhr alarmierte Pikettgruppe traf innert wenigen Minuten auf der Absturzstelle ein. Der für die Löschaktion eingesetzte Luftschaumwagen hat sich wieder vortrefflich bewährt, so dass die Mannschaft nach kurzer Zeit wieder zurückgezogen werden konnte.



Die Absturzstelle: die weit zerstreuten Trümmerteile zeugen von der Wucht des Aufpralls.

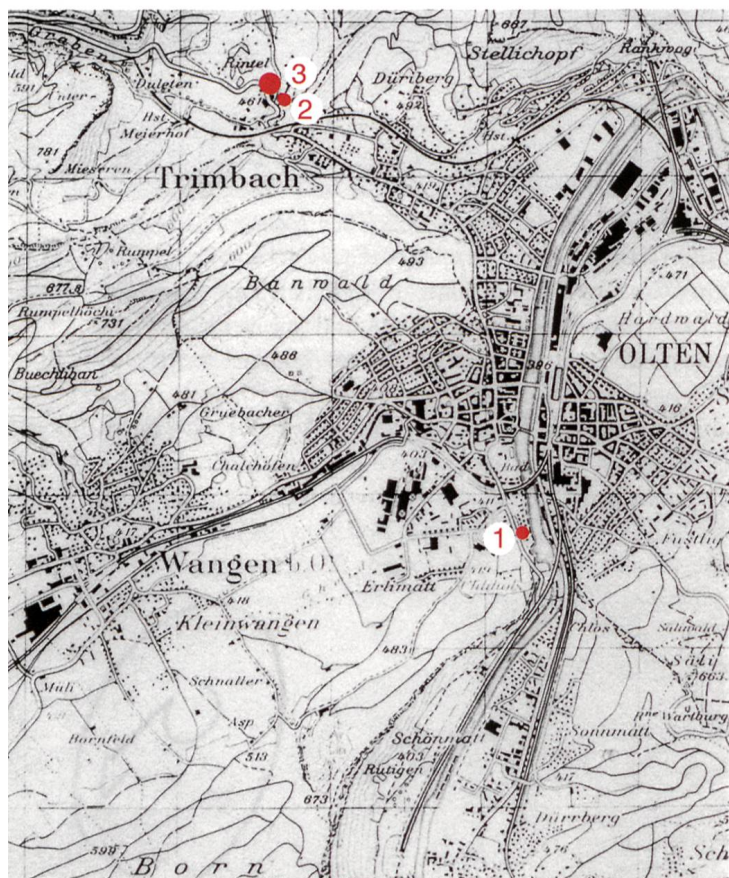
Anhand der spärlichen Unterlagen aus dem Archiv des Air Force Centers in Dübendorf lassen sich folgende Fakten belegen:

Die Absturzstelle «an der Hauensteinstrasse bei Trimbach» wird mit den Koordinaten 633 500/246 700 genau bezeichnet. Die Absturzzeit von 14.48 Uhr korreliert mit den Oltner Zeitangaben zu Fliegeralarm – 14.20 Uhr – und Motorengeräusch – ca. 14.45 Uhr. Die erkennbare Fabriknummer 44-8248 identifizierte das Wrack als «Fliegende Festung» B-17G, woraus sich die Einteilung bei der 97. Bombergruppe, einer Spezialeinheit der in Italien stationierten 15. US-Luftflotte ergab. Der hohe Zerstörungsgrad liess nur wenig Rückschlüsse zu, immerhin konnte festgestellt werden, dass es sich um ein Pfadfinder-Flugzeug handelte, welches Ziele mit Rauchbomben zu markieren hatte. Zur Ausrüstung gehörte möglicherweise ein als «Mickey» bezeichnetes «Bombing Thru-Overcast»-Radargerät für schlechte Wetterverhältnisse. Unter den Trümmern fanden sich zwei Ledermappen mit Dokumenten, über deren Inhalt nichts bekannt ist. Als Ziel des letzten Einsatzes wird der Raum Augsburg vermutet. Völlig im Dunkeln liegt das Schicksal der Besatzung. Sie soll bereits über Deutschland mit dem Fallschirm abgesprungen sein.

Am Ende unserer Darstellung bleiben relevante Fragen ohne Antwort:

Wo und wann auch immer der US-Bomber in den schweizerischen Luftraum einflog, hatte er bis zum Absturz eine erhebliche Strecke zurückgelegt. Warum findet sich in den bisherigen Publikationen nirgends ein Hinweis auf die Flugroute, was sicher anhand von Daten des Fliegerbeobachtungs- und Meldedienstes zu ermitteln war?

Die Schweizer Jagdpiloten mussten erkannt haben, dass es sich um eine unbemannte, automatengesteuerte Maschine handelte. Die Massnahmen zur Landeaufforderung,



1 = Augenzeuge im Hinteren Steinacker, 2 = Augenzeuge auf dem Weg ins Erlimoos, 3 = Absturzstelle. Ausschnitt aus 5019, Landeskarte der Schweiz 1 : 50 000.

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA057465)

welche einem Beschuss voranzugehen hatten, waren genau festgelegt. Wurde also das Feuer wirklich im kritischen Moment eröffnet, als mit einem Absturz über der Region Olten/Trimbach zu rechnen war? Die Folgen hätten verheerend sein können. Wäre der Bomber, sich selbst überlassen, in die Jura-Südflanke geprallt? Klarheit könnten allenfalls noch vorhandene Einsatzprotokolle der Piloten schaffen. Der Krieg hatte uns mit seinem heissen Atem gestreift. Ein gnädiges Schicksal bewahrte die Region vor einer Katastrophe, deren Folgen umso unabsehbarer waren, als keiner von uns im sechsten Kriegsjahr einen Fliegeralarm wirklich ernst nahm.

Fussnoten

- ¹ von Niederhäusern, Fred, Militärflugplatz Gheid, Oltner Neujahrsblätter 2005, 2004
- ² Royal Air Force – RAF Britische Luftwaffe, seit 1936 gegliedert in Bomberkommando, Jägerkommando, Küstenwache und Trainingskommando.
- ³ 1 Staffel (Squadron) = 12 Flugzeuge (falls voll einsatzbereit); mehrere Staffeln = 1 Geschwader (Wing).
- ⁴ Stanley Baldwin, britischer Premierminister, 1932: «The bomber will always get through.» Dieser politische und militärische Glaubenssatz führte im Bomberbau zu einem Wettlauf zwischen Deutschland und England. Erst 1937 erkannte man die Bedeutung der Jagdwaffe.
- ⁵ Churchill, Winston S., Churchill-Memoiren, Band IV. Die Frage, ob die Casablanca-Doktrin den Krieg verlängert hat, wird heute noch kontrovers diskutiert.
- ⁶ Die United States Army Air Force war bis 1947 Teil der Armee; heute USAF – United States Air Force.
- ⁷ Gemäss Liste im Bericht des Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen über den Aktivdienst 1939–1945.
- ⁸ Siehe Endnote 6
- ⁹ Wir danken Herrn Hans Plüss für seine Mitarbeit.

Quellen

- Archiv – Air Force Center, Dübendorf
 Bekker, Cajus, Angriffshöhe 4000, Verlag Buch und Welt, Klagenfurt, 1964.
 Bericht des Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen über den Aktivdienst 1939–1945.
 Bonjour, Edgar, Geschichte der schweizerischen Neutralität, Band V, Helbling und Lichtenhahn, Basel, 1970.
 Green, William, Famous Bombers of the Second World War, Macdonald & Co Ltd, London, 1959.
 Hart, Lidell, History of the Second World War, Cassell & Company Ltd., London 1970.
 Hess, William N., B-17 «Flying Fortress», Motorbooks International Publishers, Osceola WI, USA, 1994.
 Oltner Tagblatt, 28. Februar 1945, Dietschi AG, Olten, 1945.
 Richards, Denis, RAF Bomber Command in the Second World War, Penguin Books, London, 2001.
 Urech, Jakob, Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914, Verlag Th. Gut & Co., Stäfa, und Abteilung für Militärflugzeuge, Dübendorf, 1974.



Hinterteil des Rumpfs und das Heck: gerade noch erkennbar der MG-Stand im Heck.