

A1

Dire-Expl.

27

Bericht

über die Bergung des amerikanischen Bombers
Consolidated Liberator B-24 D, Nr 240611
bei Wil (St.G)

13. 8. 43 ✓

1600

A 14

B e r i c h t

über die Bergung des amerikanischen Bombers
Consolidated Liberator B-24 D, Nr. 240611
bei Wil (St.G.), Koordinate 722,5/257,6.

Hergang der Notlandung:

Das obige Flz. landete am 13.8.43 1600 Uhr infolge Motordefekt. Es startete in Nordafrika (Benghazi) am 13.8.43 0300, zu einem Bombenauftrag nach Wien. Während der Erledigung des Bombenauftrages wurde der rechte innere Motor durch Bodenschwehr beschädigt, sodass er stillgelegt werden musste (Luftschaube in Segelstellung). Der linke äussere Motor hatte ebenfalls eine Störung, sodass sich die Besatzung, nach 13 Stunden Flugdauer gezwungen sah, eine Notlandung vorzunehmen.

Der Flug führte zuletzt von Langenargen am Bodensee nach Wil. Die Besatzung hatte die Orientierung verloren, und war sich nicht bewusst, dass sich das Flz. in der Schweiz befand. Der Pilot hatte Mühe zu Kurven und gab, nachdem er sich für die Notlandung entschlossen hatte, der Besatzung den Befehl, die losen Teile über Bord zu werfen. Er landete in der Thurnau bei Wil auf dem normalen Landungsplatz mit ausgefahrenem Fahrwerk. Nach einer Rollstrecke von 620 m brachte er das Flz. zum stehen (siehe beiliegenden Situationsplan).

Sofort nach der Landung wurde das Flz. von der Besatzung in Brand gesteckt. Die sich in der Nähe befindlichen Landwirte haben sich um die Verhütung des Brandes nicht bekümmert. Der Rumpf, das Tragflächenmittelstück und die innern Motoren sind ausgebrannt (siehe Foto Nr. 1-4).

Es geht aus den Trümmern hervor, dass das Flz. durch Flak. schwer getroffen wurde (Einschläge an Motoren und Tragflächen).

Flz.- und Motorentypen:

Es handelt sich um ein Bombenflz. des Typs

Consolidated Liberator B-24 D, Nr. 240611.

Kennzeichen: Amerikanischer Stern auf Rumpf und Tragflächen (nur rechts unten und links oben). Die Hoheitsabzeichen sind auf grössere Distanz schwer erkennbar. Auf dem Seitenleitwerk steht ~~auf weissem Grund~~ ein schwarzes X und die Nr. 240611.

Ausführung: in Ganzmetall.

Anstrich: graugrün matt uni.

Spannweite: 33,6 m

Länge: 23 m

Motoren: 4 Motoren Pratt und Whitney, gebaut bei Buick Motor Division, General Motors Corp. Melrose Park Ill. USA, luftgekühlt.

Nummern: 612229, 61033, 61005, 61646.

Leistung: 1250 PS.

Volldruckhöhe: 8300 m, mit Abgas-Turbinen.

Luftschauben: Hamilton Constantspeed.

Blattnummern: Fl790/91/92
Fl490/91/92
Fl469/70/71
Fl244/45/46

Die äusseren Motoren sind äusserlich noch intakt, müssen aber noch auf innere Schäden überprüft werden.

Die Luftschrauben sind teilweise verbogen.

Besatzung: 10 Mann unverletzt.

Alva Jack	G-e-r-o-n,	Ist Lt. Air Corps, Kdt.
Russell P.	Liscomb	2nd Lt. Air Corps,
Roberts E.	Todd	2nd Lt. Air Corps,
Robert V.	Simpson	2nd Lt. Air Corps,
Pich.G.	Ryan	Sgt. Air Corps,
David L.	Wigthmann	T (technical) Sgt.
Donald J.	Grimes	T/Sgt.
Chas L.	Roberts	Sgt.
J.	Frausto	S/Sgt.
Thomas M.	Osborn	S/Sgt.

Ausrüstung: Die Besatzung war gegen Kälte und Wärme gut ausgerüstet. Das Flz. ist mit einer besonderen Atmungsanlage (2 grosse Niederdruckflaschen pro Besatzungsmitglied) für längere Flüge in grosser Höhe versehen.

Ausrüstungsgegenstände: siehe beiliegende Liste "Korpsmaterial".

Bewaffnung: 9 kleinkalibrige Kanonen, 12,7 mm, ausgebrannt.
Die Bombenanlage und Munition ist verbrannt.

Bewachung: Durch Ter.-Kdo. 7 (Luftschutz Wil).

Landschaden: Es ist nur geringer Landschaden entstanden, Erledigung durch Ter.-Kdo. 7.

Aufbewahrung der Trümmer: Das Flz. wurde per Bahn nach Dübendorf transportiert und die Trümmer auf dem dortigen Militärflugplatz deponiert.

Besonderheiten: Von den vorhandenen Trümmern verdienen besondere Beachtung:

1. Luftgekühlte Motoren Pratt und Whitney, mit Abgas-Turbine für grosse Höhenleistung und Automat für Temperaturregulierung.
2. Luftschrauben Hamilton-Constantspeed, mit Enteiser.
3. Tragflächen, einfache Schalenkonstruktion mit ~~Fowler~~-Landeklappe und Enteiser.
4. Fahrwerk, Einbein-Einziehfahrwerk, mit Bugrad.

en: 8 Fotos, Nr. 1-8
1 Situationsplan
1 Inventar

KDO. ARMEEFUGPARK
i.A. T - Chef:

Högger Oberst.

Oberst Högger.

Secret!

4 4430

Bericht über die Einvernahme einer B-24 Mannschaft, die am 11.4.45

In der Nähe von Wil mit dem Fallschirm absprang.

Am 12.4.45 wurden in Dübendorf einvernommen:

2nd Lt. Aufderheide John	0-2059136	Pilot
2nd Lt. Wanbeck Roland	0-2067623	Co-Pilot
2nd Lt. Mitton Randolph	0-716511	Navigator
F/O Hague Robert	T-5700	Bombardier
Sgt. Weeks Roy	34884614	Nose Gunner
Sgt. Mattingly Scott	35215140	Top Gunner
T/Sgt. Rains Sidney	15108157	Radio Operator
Sgt. Wolinsky David	12178031	Engineer
Sgt. Powell William	35725152	Radio Op. & Gunner
Sgt. Bowers Russell	31368822	Ball Gunner
Sgt. Brown Ronald	35922614	Tail Gunner

Die einvernommene Mannschaft machte im allgemeinen einen sehr guten Eindruck, Die Disziplin war sehr gut, was besonders auf den Piloten zurückzuführen ist, der eine ausgesprochene Führernatur ist und seine Mannschaft sehr gut in den Fingern hat. Trotz ihrer Verwundungen und Verletzungen war die ganze Besatzung sehr fröhlich und guter Dinge. Sie ist seit Ende Februar im Einsatz und hat ca. ein Duzend Einsätze geflogen.

Letzter Einsatz.

Der letzte Einsatz am 11.4. führte von Italien aus (die Mannschaft gehört der 15. Air Force an) nach Innsbruck, wo die Geleiseanlagen des Rangierbahnhofes angegriffen wurden. Es handelte sich um einen sehr grossen Einsatz, an dem mehrere Regimenter teilnahmen. Die Ueberfliegung des Zieles erfolgte gruppenweise, wobei das ganze Regiment das gleiche Ziel hatte. Ueber den Ziel geriet das Flugzeug Lt. Aufderheides in aussergewöhnlich schweres Flakfeuer. Man hatte ihnen mitgeteilt, dass die Geleiseanlagen von Innsbruck nur durch ca. 20 Geschütze verteidigt würden, die Einvernommenen sind jedoch der Auffassung, dass es wesentlich mehr gewesen sein müssen. Nach Auslösen der Bomben flog das Leitflugzeug aus unbekannten Gründen weiter geradeaus, anstatt wegzukurven, so dass die ganze Formation lange Zeit dem Flakfeuer ausgesetzt war. Das Flugzeug Lt. Aufderheides erhielt mehrere Treffer in die Motoren 1 und 3. Auch wurden im Rumpf mehrere Kabel zu den Leitflüchen durchgeschnitten. Sgt. Brown, der Heckschütze, wurde am Arm durch Flak verwundet, einige andere erhielten kleinere Bisswunden durch Flaksplitter. Da auch der Motor No. 2 stark Öl verlor, entschloss sich Lt. Aufderheide die Schweiz anzufliegen. Er gelangte via Arlberg bei Altstätten in die Schweiz. Dies gelang ihm nur mit grösster Anstrengung, da der Motor No. 2 nur noch mit halber Kraft arbeitete. Da Lt. Aufderheide infolge der durchgeschossenen Kabel eine Landung nicht wagen konnte, gab er den Befehl zum Absprung. Nachdem alle ^{andern} das Flugzeug verlassen hatten, richtete Lt. Aufderheide das Flugzeug gegen Deutschland und sprang ebenfalls ab. Beim Auftreffen auf den Boden wurden einige Besatzungsmitglieder leicht verletzt. Die gesamte Mannschaft wurde nach Dübendorf gebracht, von wo aus Sgt. Brown noch am selben Abend auf Wunsch des behandelnden Arztes ins Kantonsspital Zürich evakuiert wurde.

Technisch-taktisches.

Ganz allgemein liessen alle Besatzungsmitglieder durchblicken, dass sie von der deutschen Flak grossen Respekt haben. Die deutschen Jäger bilden in letzter Zeit

Überhaupt kein Problem mehr. Hingegen wird grosser Wert auf das Umfliegen der Flakzonen gelegt. Die ~~Xxxxx~~ Anflugsrouten werden immer so gewählt, dass die Flakzonen gänzlich vermieden werden, sodass nur über dem Zielgebiet feindliches Feuer zu erwarten ist. Hier sei es dann auch immer ausserordentlich stark und wirksam. Die psychologische Wirkung dieses Flakfeuers auf die Mannschaften ist eine sehr grosse, da sie eine nicht zu vermeidende Gefahr bildet und man nichts dagegen tun kann. Bei einem Angriff durch Jäger könne man sich immer wehren, während man der Flak hilflos ausgeliefert sei und einem nur übrig bleibt zu hoffen, dass man nicht getroffen werde. Die Gewissheit, dass man zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt unvermeidlich in dieses Feuer hineinfliege, bildet eine sehr starke Nervenbelastung. Wenn ein Flugzeug nördlich der Alpen schwer getroffen werde, sodass es die Formation verlassen müsse, seien die Piloten fast immer gezwungen, die Schweiz anzufliegen, da erstens das Flugzeug, wenn es beschädigt sei, grosse Schwierigkeit habe über die Alpen zu gelangen, und es zweitens auch heute noch für einen Bomber nicht ratsam sei allein über Oberitalien zu fliegen. Im allgemeinen steigen die wenigen noch in Oberitalien verbleibenden deutschen Jäger nicht mehr auf, hingegen wird doch noch der Versuch gemacht, einzelne Bomber, die ohne Jagdschutz fliegen, anzugreifen.

Die Einvernommenen betonen, dass in der letzten Zeit immer mehr mittels Radiolokation gezielt werde. Beim Rückzug aus Frankreich seien die dort verwendeten Geräte fast alle zurücktransportiert worden, während man sehr oft die Geschütze nicht mehr habe zurückführen können. Beim Einfliegen in die Flakzonen werde anfänglich immer mit weissen Sprengwolken geschossen, sobald aber das Feuer in die Formation hineingeführt werden kann, werden die Sprengbomben schwarz. Die Einvernommenen sind der Ansicht, dass diese weissen Sprengwolken zur besseren Korrektur der Schusslage dienen. Das Feuer wird immer von hinten her in die Formation hineingeführt.

Betreffend Wahl der Ziele an der Brennerlinie wird im besonderen mitgeteilt, dass sie immer einmal auf dieser, einmal auf jener Seite ausgesucht werden, um so möglichst viele Züge auf den einzelnen Verschiebebahnhöfen zu isolieren, die dann von den B-25 Formationen angegriffen werden. Ueber diese spricht sich die Besatzung sehr lobend aus, nach allem was sie gehört haben, sei dieses Flugzeug ganz wesentlich besser als die B-26. Da die verschiedenen Anlagen der Brennerlinie immer wieder angegriffen werden, haben die Deutschen in der Nähe aller Brücken und Verschiebebahnhöfen grossere Formationen der O.T. stationiert, sodass nach einem Angriff unmittelbar mit dem Wiederaufbau begonnen werden kann.

Der ausbleibende Einsatz der Luftwaffe führen die Einvernommenen nicht auf den Mangel an Flugzeugen und Piloten zurück, sondern in allererster Linie darauf, dass kein Treibstoff mehr vorhanden ist. Von Düsenjägern hat die Mannschaft wohl gehört, aber noch nie welche gesehen.

Die Mannschaft Lt. Aufderheides gehört der gleichen Staffel an, wie Lt. Fatheringham, der vor einiger Zeit in der Schweiz landete. Lt. Fatheringham, der seinerzeit im Rahmen des Internierten austausches sehr schnell die Schweiz verlassen konnte, war 8 Tage nach seiner Landung in der Schweiz wieder bei seiner Einheit in Italien, allerdings nicht um wieder eingesetzt zu werden, sondern nur um seine Effekten zu holen. Sechs Tage später war er in den Vereinigten Staaten, wo den Internierten ein längerer Heimaturlaub gewährt wird, bevor sie entweder auf einem anderen Kriegsschauplatz oder als Instruktor verwendet werden. Lt. Fatheringham habe sich über seine Behandlung in der Schweiz in ausserordentlich losender Weise ausgesprochen.

Einvernahme durchgeführt
und protokolliert:

Lt. Achard

Lt. Achard



August 16, 1943

Many thanks to Mr. Hurlimann for his hospitality and kindness which has made our visit in Wil a very pleasant one.

Lt. Alva J. Sheron U.S.A.A.F. - PILOT
Lt. Russell P. Liscumb - CO-PILOT

Lt. Robert V. Simpson - NAVIGATOR

Lt. Robert E. Todd - BOMBARDIER

T/Sgt. Donald J. Guinn - RADIO OPERATOR

Sgt. Charles L. Roberts - GUNNER

Sgt. Richard Ryan - GUNNER

Sgt. David L. Wightman - GUNNER

GREETING and SALUTATION to MR HURLIMANN and
the people of "WIL" from TAMPA AMERICAN
HYIERS.

Sgt. G. J. Frousto TAMPA florida.



Schweizer Illustrierte Zeitung

Nr. 34 • Preis 40 Rp.

Zürich, 18. August 1943, Erscheint
Mittwochs, 32. Jahrgang, Druck und
Verlag Ringier & Co., A.G., Zürich



Das Fazit des 13. August 1943:

Gen.-M. V. Hiltner, Assistenten Photograph und Hiltner, Wül.

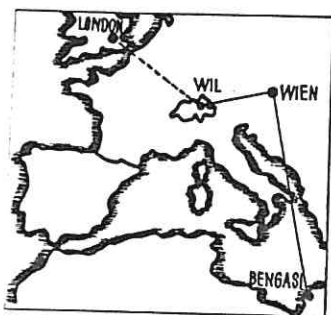
Die «Festung Europa» hat kein bombensicheres Schutzdach!





So sieht die 10köpfige Besatzung des amerikanischen Bombers aus. Nummer 5 trägt noch das Kehlkopf-mikrofon für die Funk-Telephonie um den Hals.

(Zens.-Nr. VI 13116-13125)



Der Start erfolgte in Bengasi. Die Besatzung hatte den Auftrag, eine bei Wien gelegene Fabrik zu bombardieren. Von hier sollte sie nach London fliegen.

Notlandung eines amerikanischen Bombers in der Schweiz



Die brennende Maschine. Im Umkreis von anderthalb Kilometern hatten die 10 Mann das brennende Objekt abgesperrt, um zu verhüten, dass hinzueilende Personen durch die explodierende Munition verletzt wurden.

(Aufnahmen Photopress und Hürlimann, Wil) (Zens.-Nr. VI 13129)

Am 13. August 1943 wurde amtlich mitgeteilt, dass nachmittags ein fremdes Flugzeug bei Passo di Flingra (Unterengadin) in unsern Luftraum eindrang. Der Flug führte die Maschine über den Scalettapass, Sargans, Grabs mit Ausflug nach dem Vorarlberg und Wiedereinflug bei Romanshorn über Sulgen, Uzwil nach Wil (St. Gallen), wo sie kurz nach 16 Uhr landete. Es handelte sich um ein amerikanisches viermotoriges Flugzeug, das von der Besatzung in Brand gesteckt wurde (die Piloten glaubten, dass sie sich in Deutschland befänden). Die zehnköpfige Besatzung wurde interniert. Der Photograph, der unmittelbar nach dem Niedergehen der Maschine auf dem alten Wiler Flugplatz Thurau, wo der bekannte St.-Galler Pilot Kunkler vor etwa 30 Jahren das erste Schaufliegen veranstaltete, erschien, erfuhr vom Kommandanten der «Fliegenden Festung», dass der Start in Bengasi erfolgte. Die Besatzung hatte den einzigen Auftrag, eine in der Nähe von Wien gelegene Fabrik, die Spezialbestandteile für die Messerschmitt-Flugzeuge herstellt, zu bombardieren. Ueber Wien geriet die Maschine in heftiges Flakfeuer und wurde teilweise stark beschädigt, sodass der befohlene Weiterflug nach London nicht mehr in Frage kam. Ueber die Ostalpen gelangte die Maschine dann in die Schweiz, wo sie glatt landete.



Schweizerische Schwimm-Meisterschaften in Lausanne. Der erst 17jährige Bruno Tajana aus Lugano drückte mit seinen Leistungen dieser Veranstaltung den Stempel auf. Er wurde Meister über 100 m, 200 m, 400 m und 1500 m.

Kampf um den Meistertitel



Meisterschaftswettkämpfe des Eidg. Turnvereins in Langenthal. Vor einer grossen Zuschauerzahl demonstrierten in Langenthal die Mitglieder dieses Verbandes das hohe Leistungsniveau, das sie erreicht haben. Mit einer erstklassigen Freübung wurde W. Büchler (Bern) Meister dieser Disziplin.



I. Schweiz. Motorwehrsport-Konkurrenz in Kloten. Recht hohe Anforderungen wurden an die Teilnehmer dieser wehrsportlichen Konkurrenz gestellt, denn sie mussten nicht nur ihr Fahrzeug in schwierigem Gelände beherrschen, sondern sie hatten sich auch im Orientieren, Schiessen und Handgranaten-