

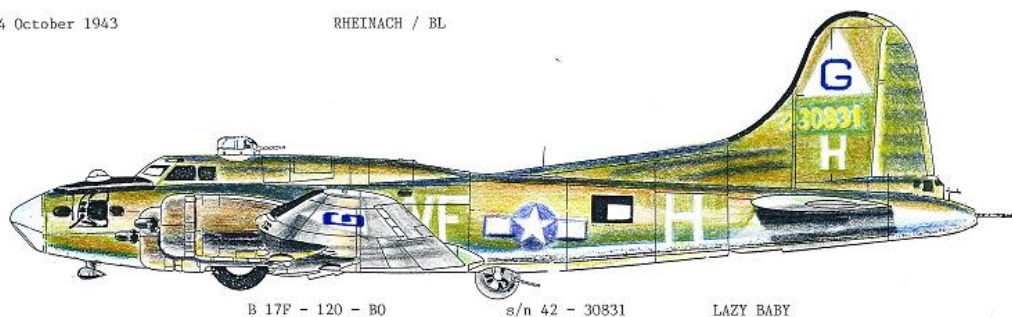
Notlandung B-17 „Lazy Baby“ auf dem Schlattthof in Aesch BL

14. Oktober 1943



Der 14. Oktober 1943 wird nicht nur den Einwohnern von Aesch, Reinach und Ettingen, die damals dabei waren, in Erinnerung bleiben, sondern auch der Überlebenden Besatzung der "Lazy Baby".

Die Notlandung der beschädigten B-17 auf dem Schlattthof bei Aesch war nur ein Teil des Dramas, welches sich an diesem sogenannten "Black Thursday" (Schwarzer Donnerstag) ereignete. Der Name steht bis heute für die grösste und blutigste Luftschlacht des zweiten Weltkrieges. Insgesamt verloren die Amerikaner an jenem Tag 60 der 291 eingesetzten schweren Bomber.



B 17F - 120 - B0

s/n 42 - 30831

LAZY BABY

Kenngröße	Daten der B-17F
Länge	22,80 m
Höhe	5,85 m
Flügelspannweite	31,63 m
Tragflügelfläche	141,90 m ²
Leergewicht	14.855 kg
Maximales Startgewicht	29.700 kg
Antrieb	vier Curtiss-Wright R-1820-97 <i>Cyclone</i> R-1820-97-Neunzylinder-Sternmotoren mit je 1.215 PS (895 kW) bei 2300/min
Höchstgeschwindigkeit	485 km/h
Marschgeschwindigkeit	296 km/h
Maximale Reichweite	6.034 km ohne Bomben
Reichweite	2.897 km mit normaler Beladung, 1.760 km mit maximaler Beladung
Dienstgipfelhöhe	11.920 Meter
Besatzung	mindestens sechs, allgemein zehn Mann
Bewaffnung	11 Browning MGs des Kalibers .50 BMG
Bombenzuladung	Bis zu 5.800 kg

Besatzung

Eine B-17 flying Fortress hatte eine Besatzung von 10 Mann. Durch die teilweise offenen Waffenstände benötigten die Besatzungsmitglieder spezielle Ausrüstung, um den in großen Flughöhen herrschenden Klimabedingungen trotzen zu können. Dazu trugen die Besatzungsmitglieder über ihrer Uniform je nach dem ein beheizbares Kombi und /oder eine aus Schaffell gefütterte zweiteilige Leder-Fliegerkombi, bestehend aus Jack und hochgeschnittener Hose. Dazu eine Lederne oder Baumwollne Fliegerhaube mit Sauerstoffmaske und integriertem Mikrofon.



Hinten:

Sgt.G.Blalock

Sgt.R.Cinibulk

Sgt. Higgins,
ersetzt durch
Sgt. C.Zullo

Sgt.B.Segal

De Vries
ersetzt durch
Sgt. R. Baus
Kugelturm

Drehturm- Schütze

Seiten-Schütze

Seiten-Schütze

Heck-Schütze

Vorne:

Lt.E.Dienhart
Pilot

Lt.B.Bolin (22)
Co-Pilot

Lt.D.T.Rowley
Navigator

Lt.C.A.Johnson
Bomben-Schütze

Mission 115

Das Ziel der US 8th US Air Force Verbände an diesem Donnerstag, den 14. Oktober 1943 waren zum einen die Messerschmitt-Werk in Regensburg-Prüfening, wo unter anderem das Jagdflugzeug Bf 109 produziert wurde, aber auch Seeminen- und Torpedohüllen sowie Leichtmetallteile für U-Boot-Türme. Das Ziel des zweiten Bomberverbandes sollte Schweinfurt sein, welches das Zentrum der deutschen Kugellagerindustrie war.

Die kombinierte Operation hätte kurz nacheinander erfolgen sollen und zwar um die eigenen Verluste zu minimieren, da beide Ziele in Bayern und damit im Süden des Reichsgebietes. Geplant war, dass der Schweinfurter Angriffsverband nur kurz nach dem Regensburger-Verband starten sollte. Dies hätte der deutschen Luftwaffe die Bekämpfung dieser Bomber deutlich erschwert, da ihre eigenen Jagdflugzeuge nach dem ersten Angriff zum Auftanken und Aufmunitionieren zu ihren Fliegerhorsten hätten zurückkehren müssen.

Schon am 17. August 1943 hatte die 8th USAAF das Ziel unter grossen Verlusten bombardiert. Obschon das amerikanische Oberkommando in der Folge taktische Änderungen vornahm, erwiesen sich eine Reihe von Pannen und der Tatsache, das die Deutschen ihre Flakabwehr ausgebaut hatten, für die anfliegenden Besatzungen verheerend aus.

Anders als bei anderen Zielen, musste zudem das Amerikanische Oberkommando auf die Unterstützung der Royal Air Force verzichten, da sich Arthur Harris , Air Kommandeur RAF Bomber Command sich weigerte, das Ziel ebenfalls anzugreifen. Harrys glaubte nicht, dass das Ziel ein „Allheilmittel“ sei. Die Operation gegen diesen Farbiken würden, selbst wenn sie erfolgreich wären, wenig erreicht. Und Harrys sollte recht behalten. Die Deutschen hatten enorme Reserven von Kugellagern und erhielten Lieferungen aus ganz Europa. Vor allem aus Italien, Schweden und der Schweiz . Heute weiss man, dass die Deutschen Ende Krieg über mehr Kugellager verfügten, als sie je verbauen hätten können.

Schicksalstag am „Black Thursday“

Drei Stunden später als ursprünglich geplant, um 10.00 Uhr am Donnerstagmorgen startete die viermotorige B-17H, Kennzeichen WF-H, „Lazy Baby“, der 305 Bomber-Group zusammen mit 14 weiteren Bombern vom selben Typ von ihrem Stützpunkt bei Chelveston, östlich von Wellingborough Northamptonshire in Grossbritannien. Es war erst der 7 Einsatz der Crew.

Was sie nicht wussten. Wegen schlechter Wetterbedingungen über teilen Englands konnten sich nur 29 von den 60 für die Mission 115 vorgesehenen Liberator-Bombern der 2. Division formieren. Als Folge davon, glaubten sie sich im Angesichts ihrer geringen Stärke nicht in der Lage zu sein, den Einflug nach Deutschland zu wagen. Über den friesischen Inseln kehrten die Liberators um und flogen nach England zurück. Zudem vielen weitere 33 B-17 wegen Motorschaden aus und mussten vorzeitig den Rückflug antreten. Vor Operationsbeginn war so die Kampfkraft des Bomberverbandes schon um fast einen Drittel vermindert worden. Auch verschiedene Täuschungsmanöver der 1. und 3. Division, die bei Aachen und Frankfurt den Kurs änderten, um Angriffe auf Augsburg und München oder andere Städte vorzutäuschen, hatten kaum Erfolg.

Die 1. und 2. Division flogen jeweils mit rund 50 Kilometer Abstand voneinander frontal durch die Deutschen Verteidigungslinien nach Deutschland ein. Die 3. Division flog südlich einen Bogen um etwa 30 Minuten nach den ersten abwürfen über dem Zielgebiet einzutreffen. Die Absicht war, den Gegner mit den ersten zwei Divisionen zu erschöpfen und ihn dann nach napoleonischer Taktik mit dem letzten "Carre" zu besiegen.

Kurze Zeit, nachdem die Thunderbolt-Begleitjäger die Bomberformationen verlassen hatten, wurde der Bomberverband in der Nähe von Aachen angegriffen. Es schien, als hätten die Deutschen Verteidiger nur darauf gewartet, dass die Begleitjäger abzogen.

Um 13:33 stürzten sich gegen 400 Jagdflüge vom Typ ME 109 und FW 190 auf den in Igelstellung fliegenden Verband. Eine viermotorige Fw 200 flog in sicherer Entfernung den US Bombern hinterher, um den deutschen Feldflughäfen und Flabstellungen laufend Höhe, Geschwindigkeit und Position der amerikanischen Bomber mitzuteilen. Zudem schossen Deutsche Ju 88 und Me 210 aus etwa 1000 Meter Entfernung 40kg-Raketen auf die Bomberformationen ab.

Die Besatzung der „Lazy Baby“ schoss was ihre elf 12,7mm Maschinengewehre hergaben. In kurzer Zeit meldete die Besatzung den Abschuss von fünf deutschen Fw 190 und Me 109, welche der Verband abgeschossen hatte. Trotzdem musste Lt. Dienhart (Pilot) weiter mit ansehen, wie eine B-17 nach der anderen abgeschossen und verloren ging.

Die „Lazy Baby“ hatte unterdessen auch schon einiges abbekommen. Mehreren Stellen am Rumpf waren durch Flakbeschuss zerfetzt worden, als eine fürchterliche Explosion das fast 30 Tonnen schwere Flugzeug erschütterte. Eine Rakete explodierte genau zwischen dem Bombenschützen Lt. Carl Johnson und dem Navigator Lt. Donald Rowley. Die beiden hatten die drei vorderen Mg's bedient. Carl Johnson wurde das Gesäss weggerissen und Donald Rowley verlor seine linke Hand. Durch eine weitere schwere Wunde an der Brust verlor er viel Blut. Auch T.Sgt. Smith wurde in der Folge verwundet.

Die beiden Backbordmotoren erhielten kurze Zeit später ebenfalls schwere Treffer und Treibwerk Nr. 2 fing Feuer. Co-Pilot Brunson Bolin betätigte die Löschanlage brachte die Propeller der beiden Motoren in Segelflugstellung. Zu gleich erhielten auch die Steuerbordtriebwerke 3 und 4 Treffer und Treibstoff lief aus den zerschossenen Flügeltanks aus.

Lt. Dienhart gab sofort den Befehl zum verlassen der „Lazy Baby“. Co-Pilot Bolin und oberer Drehturm-Bordschütze George Blalock befolgten den Befehl umgehend. Heckschütze Bernhard Segal hatte seine Beine schon ausserhalb des Bombers, als er sich als Jude anders entschied und wieder hineinkletterte.

Er war jedoch nicht der einzige der sich noch in der B-17 befand. Auch Pilot Lt. Dienhart war der Meinung, er sei alleine. Fakt war, das der Rest der Besatzung den Ausstiegsbefehl schon gar nicht erst gehört hatte, denn das Bordtelefon, wie auch die Alarmglocke war durch den Ausfall grösserer Teile der Elektrik ausgefallen.

Lt. Dienhart wollte eigentlich die Maschine noch so lange wie möglich in der Luft halten, um allen die Möglichkeit geben auszusteigen, als Bombenschütze Lt. Carl Johnson blutüberströmt von der Bombenkanzel zum Cockpit hochkletterte. Johnson informierte Dienhart über den schlechten Zustand von Navigator Lt. Donald Rowley, welcher nicht in der Lage war, abzuspringen. Die anderen Besatzungsmitglieder wollten ihn nicht seinem Schicksal überlassen und entschieden, bei ihm zu bleiben. Kurzerhand schnallte man Rowley auf den Co-Pilotensitz und versuchte die rettende Schweiz zu erreichen.

Um die schwer beschädigte flying Fortress in der Luft zu halten, musste sich die Besatzung von Ballast befreien. Neben den sechs 500 Kg-Bomben wurde alles was nicht Niet- und Nagelfest abgeworfen. So zum Beispiel auch die beiden Seiten-Maschinen-Gewehre im Rumpf.

Notlandung auf einem Kartoffelacker

Die „Lazy Baby“ flog um ca. 15:19 in rund 1400 Meter Höhe bei Burg, Richtung Laufen in die Schweiz ein. Um 14:35 war schon im benachbarten Elsass und Badischen Fliegeralarm ausgelöst worden. Um 15:23 kreist die B-17 über Laufen. Auch hier noch warfen die Besatzungsmitglieder Kistenweise Munition ab. Ebenso einen Fallschirm mit der kompletten Sendeanlage der B-17, welche bei der Lützelmündung landete.

Um 15:28 überfliegt der Bomber Breitenbach, wo ebenfalls weiter Munition abgeworfen wird. Zudem ein paar Fliegerstiefel.

Über Aesch kreiste der Bomber zweimal in einer Höhe von rund 200 Metern, bevor diese in nordöstlicher Richtung wegflog um eine Schleife zu fliegen.



Um 15:30 setzte Lt. Dienhart die B-17 mit eingezogenem Fahrwerk nach mehrmaligen Aufschlägen auf einem Kartoffelacker beim Schlathof zwischen Aesch und Ettingen auf. Dabei wurde die untere MG-Gondel komplett zerstört und die offenen Bombenschachttüren weggerissen. Die Landung war eine fliegerische Meisterleistung. Rowley, welcher auf dem Co-Pilot sitzend, die Maschine ohne Pläne noch in die Schweiz navigiert hatte, wurde kurz danach bewusstlos.

Zuvor hatte er noch zu Dienhart gesagt: "dies war die beste Landung". Als Dienhart das Kanzelschiebefenster öffnete, blickte er in die Augen von Oscar Hell, eines jungen Bauernsohnes, der gerade auf dem Felde gearbeitet hatte. Dieser war so schnell, wie er konnte, auf das Flugzeug geklettert und hatte mehrmals gerufen "y dr Schwyz". Dienhart ergriff darauf seine Hand und wollte sie nicht mehr loslassen.

Die B-17 "Lazy Baby" war die zehnte "Fliegende Festung", die bis zu jenem Zeitpunkt in der Schweiz Zuflucht gesucht hatte..

Verluste

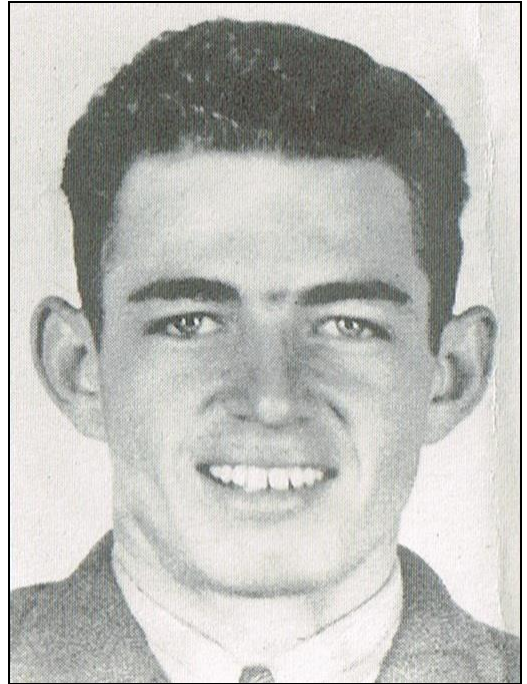
Von den 291 B-17 Fliegende Festungen, welche an der Mission 115 beteiligt waren, wurden 60 abgeschossen und gingen verloren. Weitere 17 wurden so stark beschädigt, dass sie verschrottet werden mussten. Weitere 121 Bomber wiesen Schäden in unterschiedlichen Grad auf. Die Endgültigen Verluste betragen über 26% der angreifenden Flugzeuge. 590 amerikanische Besatzungsmitglieder kamen ums Leben und 65 gerieten in Kriegsgefangenschaft. Die Damit zählte die Mission 115 zu einem der Verlustreichsten des ganzen 2. Weltkrieges. Auf Deutscher Seite gingen knapp 40 Messerschmitt Bf 109 und Focke Wulf Fw 190 verloren, 20 weitere wurden beschädigt.

In einer Kurzen Depesche an General Eisenhower wurde mitgeteilt, dass die Bombenabwürfe die offensichtlich totale Vernichtung des Zielobjektes zur Folge gehabt hätten. In Wirklichkeit waren von den 2900 abgeworfenen Bomben über dem Zielgebiet nur etwa 200 auf dem Fabrikgelände explodiert. Der Hauptgrund der gewagten Aussage der kompletten Zerstörung der Schweinfurter Fabrikanlagen dürfte ein Versuch gewesen sein, horrende eigenen Verluste herunterzuspielen und zu rechtfertigen. Erst am 24. Februar 1944 kehrten die B-17 nach Schweinfurt zurück. Diese mal mit komplettem Jagdschutz. Hin und zurück.

Für die Besatzungen der fünfzehn B-17 der Bombergruppe 305 war dies jedoch zu spät. Von den fünfzehn Bombern dieser Gruppe entkamen nur gerade drei dem Inferno, zwei schafften schwer angeschlagen noch den Rückflug nach England, einer, der „Lazy Baby“ gelang die Notlandung in der Schweiz.

Zum Gedenken an Lt. Donald T. Rowley

Lt. Donald Rowley war in der Frontkanzel durch die Raketenexplosion so schwer verwundet worden, dass er trotz sofortiger Überführung ins Bürgerspital Basel am nächsten Morgen, dem 15. Oktober 1943 um 04:15 den Verletzungen erlag. Ein Grund dafür dürfte der grosse Blutverlust gewesen sein, denn Donald Rowley schwer zertrümmerter Arm war nicht abgebunden worden. Der medizinische Rapport von Prof. Henschen vom Bürgerspital vermerkte, dass beide Arme hätten amputiert werden sollen.



Lt. Rowley war ein jungverheirateter, athletischer Ingenieur und Präsident des Sportclubs seiner Universität in Los Angeles.

Von jung an war er ein aktiver "body-bulder". Um diese Form zu behalten, absolvierte er vor

jedem Abflug einige Dutzend Liegestützen zum Erstaunen seiner Kameraden.

Einige neckten Rowley, weil er so brav war und weder rauchte, trank noch fluchte, aber insgeheim bewunderte man ihn dafür. Rowley war auch der einzige der Besatzung, der je zugegeben hatte, Angst vor dem Sterben zu haben. Am 26. Juni 1942 hatte Donald Rowley in Los Angeles Geraldine Dunham geheiratet. Einen Monat später, am 26. Juli 1942, musterte er sich freiwillig in den US ARMY AIR CORPS ein. Schon ein Jahr später, im Juli 1943, flog Lt. Donald Rowley zusammen mit den andern Besatzungsmitgliedern nach England zum Kriegseinsatz ... drei Monate später war er tot. Am 28. Nov. 1943 erhielt seine junge Frau ein Telegramm mit der Mitteilung, dass Donald als "vermisst, in Kampffraktion über Deutschland" gemeldet sei. Einige Tage danach kam die offizielle Bestätigung, dass er in der Schweiz gestorben und dort bestattet worden sei; seine militärische Bestattung wurde am 18. Oktober auf dem HörnliFriedhof Basel unter grosser Anteilnahme' der Öffentlichkeit vollzogen..

Ein Souvenir in Ettingen

Trotz Absperrung des Landungsplatzes und der Bewachung der "Lazy Baby" durch die Ortswehr und den Luftschutz Münchenstein, Dornach, Reinach, Aesch und Ettingen, wurden verschiedene Flugzeugteile als Souvenir" entwendet. Vom Freitag auf Samstag stellten zudem die wacghen um 0400 Uhr fest, dass das vordere Bord-Maschinengewehr des Navigators Rowley und eine Bordkamera auf einem beim Frack abgestellten Anhänger entwendet wurden.

Es MG war ein Modell Browning M2 (Kal. 12,7 mm), versehen mit einer Mündungsfeuer-Abblende für Nachteinsätze, hergestellt von der General Motors Corp., Ohio. Trotz intensiver Suchaktionen und strengen Verhören der Dorfbewohner blieb diese Waffe lange Zeit unauffindbar. Erst 1987, 44 Jahre danach kam die Waffe wieder zum Vorschein: Leo Brodmann hatte von einer momentanen Unaufmerksamkeit der Wachen profitiert und die "Kanone in Sicherheit" gebracht, wie er später aussagte, und diese so vor der Verschrottung gerettet. Leo Brodmann vergrub dieses "heisse Eisen" in seinem kleinen Rebberg in Ettingen, von dem er in den darauffolgenden Tagen die ausgedehnten Suchaktionen in der Umgebung beobachten konnte. Nach ein paar Monaten grub er das Gerät wieder aus und vermauerte es im Keller seiner Scheune in Ettingen. Heute befindet sich das Maschinengewehr im Ettinger Dorfmuseum, "im Guggerhuus". So ist dieses Souvenir der Aescher Notlandung vom 14. Oktober 1943 erhalten geblieben.



Nachwort

Dass die B-17-Besatzung ausser Donald Rowley keine weiteren Menschenleben zu beklagen hatte, erscheint in der Rückschau wie ein Wunder. Johnson und Smith überlebten und wurden nach ihrer Genesung mit der restlichen Besatzung der "Lazy Baby" in Adelboden interniert. Dort lernte Christy Zullo seine spätere Frau kennen, mit der er dann regelmässig die Schweiz besuchte. Alle überlebenden Besatzungsmitglieder kehrten nachdem Kriegsende heil nach Amerika zurück.

Auch die beiden Besatzungsmitglieder, Brunson Bolin und Georg Blalock, die vorzeitig mit dem Fallschirm über Deutschland abgesprungen waren, konnten ihre Heimat wiedersehen.

Vor Jahren schrieb Edward Dienhart: Es fällt schwer, dies alles zu vergessen, und manchmal scheint es unmöglich. Wir sind den Schweizern dankbar dafür, dass sie einer Handvoll junger Amerikaner Zuflucht gewährt haben. Sie haben ein wunderschönes Land, das ich nicht vergessen werde."

Denkmal

Das Fliegerdenkmal auf dem Schlatthof bei Aesch wurde von einer Gruppe von Einheimischen der umliegenden Ortschaften Aesch, Reinach und Ettingen sowie von der Christoph Merian Stiftung (CMS) - der Besitzerin des betreffenden Geländes - angeregt. Spontan übernahmen die CMS sowie die kulturhistorisch orientierten Organisationen, die Bürgergemeinden der drei erwähnten Ortschaften, aber auch der Kanton Baselland sowie Private die finanzielle Trägerschaft für dieses Vorhaben.



Text auf der Bronzetafel:

Symbolisch lässt das von Kersten Käfer gestaltete Denkmal das Zusammenstehen verschiedener Menschen in der Not erkennen: die beiden flügelartigen Jurakalk-Blöcke aus Liesberg werden durch die Bronzetafeln zusammengehalten.

Seit Ende des Krieges sind in der Schweiz verschiedene derartige Gedenksteine errichtet worden; so in Birmensdorf, Würenlingen, Jllnau, Utzwil, Sion, le Bouveret, Alp Gräppelen sowie letztmals in Hämikon wo die gesamte Besatzung einer englischen Lancaster den Tod fanden.



Text: Jean-Pierre Wilhelm (commugny, VD), Überarbeitet und ergänzt durch Patrick Schlenker, Allschwil

Quellen:

Broschüre Flieger Denkmal auf dem Schlatthof, 1995

Fremde Flugzeuge in der Schweiz, Theo Wilhelm

Mit freundlicher Unterstützung durch Rolf Zaugg, Utzenstorf.