

Militärdepartements, Bundesrat Kobelt: »Anlässlich der Landung mehrerer USA-Bomber am 11.7.44 in Dübendorf, hat die dort zum Flugplatz-Schutz eingesetzte Orts-Flab. Gr. 122 zwei USA-Bomber, die den Flugplatz anflogen, kurz beschossen. Eines dieser Flugzeuge erhielt mehrere Treffer, wobei vier Mann der Besatzung durch Splitterwirkung unbedeutende Verletzungen erhielten. (...) Die in dieser Angelegenheit befohlene vorläufige Beweisaufnahme (...) kommt zur Auffassung, dass ein schuldhaftes Verhalten weder dem Gruppenkommandanten, noch seinen Offizieren nachgewiesen werden könne. Das Verhalten sämtlicher Schiess-Offiziere habe deutlich gezeigt, dass sie das Bestreben gehabt hätten, ihrer Pflicht nachzukommen und sich an die Befehle zu halten. Dass sie die Landungsabsicht der Bomber zu spät erkannten, könne ihnen bei den gegebenen Verhältnissen nicht als Unvorsichtigkeit oder gar Widerhandlung gegen die ihnen bekannten Befehle vorgeworfen werden. Der ausserordentliche Untersuchungsrichter kommt zu folgendem Antrag: »Es sei der Angelegenheit weder militärgerichtlich noch disziplinarisch weitere Folge zu geben. Die beteiligten Offiziere seien über das Ergebnis der Untersuchung zu orientieren.« Ich bitte Sie, von diesen Darlegungen dem Eidg. Politischen Departement Kenntnis geben zu wollen. Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, den Ausdruck meiner ausgezeichneten Hochachtung. Der General.«

Zur dritthöchsten Zahl amerikanischer Landungen kam es am 13. April 1944. Allein von 15 Uhr bis 15 Uhr 30 waren in Grafstall, Lindau, Oberwil, Unter Tuttwil, Aadorf und Wängi 369 7,5 cm-Flabgranaten gegen einfliegende amerikanische Flugzeuge verschossen worden. »Erfolg: keiner festgestellt.« Über das Tagesergebnis der Flieger teilte die Abteilung »Presse und Funk-spruch« der Öffentlichkeit am Abend amtlich mit: »Unsere Abwehrstaffeln zwangen insgesamt zwölf amerikanische Bombardierungsflugzeuge zur Landung. (...) Ausserdem stürzte (...) ein Flugzeug bei Siebnen ab. Es wurde durch einen unserer Jagdflugzeugverbände abgeschossen, nachdem es der Aufforderung zur Landung keine Folge geleistet hatte.«

Sogar Frédéric Schaad, der Schweizer Jagdpilot, der diese B-17 damals abschoss, erfuhr erst anderntags – aber zu seiner grossen

Erleichterung, wie er versichert –, dass die schwer beschädigt Richtung Schwyzer Alpen fliegende Maschine schon zum Zeitpunkt, als er herannahte, führerlos gewesen und die Besatzung abgesprungen war: »Fremdes Flugzeug B-17 entdeckt! Weitere Befehle!«, habe er damals zur Bodenstation gefunkt, erzählt er mir, als ich ihn in St. Gallen besuche. »Dann hiess es: »Verstanden! Warten!« Und danach: »Drei Warnschüsse mit Leuchtpurmunition vor den Bug abfeuern!« – Das habe ich bestätigt: »Befehl verstanden! Wird ausgeführt!« Dann musste ich mich in die sogenannte Kampfposition stellen.« Frédéric Schaad, heute doch schon im vorgerückten Alter, lächelt verlegen, als gäbe er zu, dass es auch ein Spiel mit Macht war. »Ich überlegte mir: Komme ich von unten rauf oder von oben runter? Ich entschied mich: Ich komme von unten rauf, weil ich wusste, von unten rauf sieht mich das fremde Flugzeug nicht. Dann meldete ich: »Die drei Warnschüsse abgegeben! Keine Reaktion! Weitere Befehle!« Ich wusste nicht, was zu tun war, die drei Warnschüsse hatte ich abgegeben. Es war nichts passiert. Keine Reaktion. Was muss ich tun? – Dann haben sie gesagt: »Warten!«, und schliesslich kam der Befehl, erschreckend für mich, denn eine B-17 war ja ein *Amerikaner*. Er hiess: »Fremdes Flugzeug«, betont: »Fremdes Flugzeug abschiessen!« – Können Sie sich das irgendwie vorstellen? Habe ich gesagt: »Verstanden! Fremdes Flugzeug abschiessen!« Das war der schwerste Befehl, den ich je bekommen hatte. Und dann habe ich mich wieder in Schussposition gesetzt und geschossen.«

Wie viele Fliegerveteranen braucht auch Frédéric Schaad heute eine Hörhilfe. Im Juni 1940 hatte er, um sich vor den Deutschen zu retten, die hinter ihm her waren, zwei, dreimal zu einem Sturzflug ansetzen müssen und die Maschine erst kurz über dem Boden wieder hochgezogen. Die Kompression der Luft in den Ohren hat Spuren hinterlassen. Auf den alten Fotos, die er mir zeigt, trägt er einen dünnen Schnurrbart und eine Fliegerhaube. Der Schiessbefehl gegen amerikanische Bomber habe ihn damals sehr beschäftigt, und nicht nur ihn allein: »Ja, das ist diskutiert worden. Beim Nachtessen, beim Dessert, einem Glas Wein, das war ein tägliches Thema. Das kam nicht einfach spontan so und wurde dann ad acta gelegt. Das war ein tägliches Erwägen, Besprechen: Was

machst du in dem Moment, wenn der Befehl kommt: ›Schiessen!‹ Es war ein sehr grosses Problem, ein sehr grosses menschliches Problem, für den Schiessenden – für uns – ...«, er stockt, »für den Feind, der für uns eben *kein* Feind gewesen ist. Wir haben doch gewusst, dass die Alliierten uns und ganz Europa befreien wollten. Das war ein wahnsinniger Zwiespalt, das muss ich Ihnen sagen.« Doch einen Ausweg sah er nicht, sieht er auch heute noch nicht. Am Schluss habe es immer geheissen: »Befehl ist Befehl. Ausführen! Fertig Schluss! Man kann doch nicht gegen einen Befehl rebellieren. Man kann darüber diskutieren, aber ein Befehl bleibt ein Befehl, militärisch betrachtet.«

Zweideutigkeiten. Also doch. Am 24. April 1944, dem Tag mit den zweitmeisten amerikanischen Landungen, dem Tag auch, an dem um 13 Uhr 50 ein schwer ramponierter amerikanischer Bomber über Baltenswil/ZH auf einer Warteschleife vor der beabsichtigten Landung in Dübendorf mit der ganzen Besatzung in den Tod stürzte und Hilfe nötiger denn je schien, schossen Schweizer Jagdflugzeuge kurz nach 14 Uhr die von Everett L. Bailey pilotierte B-17 »Little Chub« ab, die nach einem Bombenangriff auf den Testflugplatz der Dornier Flugzeugwerke bei Oberpfaffenhofen in die Schweiz eingeflogen war, um hier zu landen. Wie eine Fackel stürzte die Maschine in den Greifensee. Bilanz: sechs Tote, nur vier der Besatzung überlebten. Wie Hans-Heiri Stapfer im Gespräch mit den Überlebenden herausfand, hatte sich die Besatzung zur Landung in der Schweiz entschlossen, um das Leben des Bombenschützen Jesse L. Greenbaum, der mit schweren Schuss- und Splitterverletzungen im Cockpit auf dem Boden lag, zu retten. »War das notwendig?«, schrieb Diplomingenieur H. Eimer, der Augenzeuge geworden war, in einem unveröffentlicht bleibenden ›offenen Brief‹ an die NZZ: »Als am 24. April von unserer Luftwaffe ein amerikanischer Bomber in Brand geschossen und zum Absturz gebracht wurde, erhob sich unter uns Beobachtern des Vorfalls sogleich die Frage, (...) ob nicht, bei etwas mehr Zurückhaltung, der tragische Ausgang sich hätte vermeiden lassen. (...) Die Landung konnte (...) nicht zielbewusst erfolgen, da die Steuerungsfähigkeit gelitten hatte und die Besatzung zum Teil verwundet war. Diesen Eindruck hatten wir Beobachter sogleich, als wir sa-

hen, dass die Maschine ziemlich ziellos Kreise zog, und wir waren entsetzt, als wir den Abschuss erleben mussten. (...) [M]an sollte lieber alles daransetzen, die herumirrenden Maschinen zu einer möglichst glatten Landung zu bringen und damit Menschenleben zu retten (...), als (...) unsere Bordwaffen an (...) in Not befindlichen Flugzeugen [zu] erproben.« 754 Bomber hatte die 8th Air Force am frühen Morgen gegen Deutschland losgeschickt. Vierzig kehrten am Abend nicht zurück: Sechszwanzig blieben im Deutschen Reich. Neun waren in Dübendorf gelandet, je eine weitere in Genf, Altenrhein und Neftenbach, die dreizehnte, jene von Baltenswil, hatte wie gesagt grosses Pech gehabt, und die vierzehnte wurde ein weiteres Opfer unserer Politik. Im offiziellen Untersuchungsbericht wurde penetrant darauf geachtet, die Maschine von Greifensee nur als ›ausländisches Flugzeug‹ zu bezeichnen, als wären wir blind gewesen. ›Fremd‹, ›ausländisch‹: ideologischer Sprachgebrauch, der die Schüsse erst möglich machte: »Das ausländische Flugzeug, welches in einer Höhe von ca. 2000 m ü. M. von Westen herkommend über Uster flog, wurde zwischen Uster und Greifensee durch Lt. Gähwiler, Fl.Kp. 19, gesichtet und gewarnt. Die Besatzung dieses ausländischen Flugzeuges reagierte auf die Warnung, indem sie ebenfalls Raketen abschoss und das rechte Fahrgestell ausfuhr. Damit hatte sie die Absicht zur Landung angezeigt. Nach einer grossen Rechtsschleife um Dübendorf herum flog das ausländische Flugzeug, ohne zur Landung anzusetzen, Richtung Süden bis in die Gegend von Meilen, wo eine zweite Warnung durch Fw. Kolb erfolgte, welcher unterdessen mit seiner ›Potez‹ Lt. Gähwiler zu Hilfe kam. Auf diese Warnung gab die ausländische Besatzung keine Antwort, flog aber in einer Rechtskurve zürichsee-abwärts gegen Zürich. Mit Mühe konnte das ausländische Flugzeug wiederum Richtung Dübendorf geführt werden; allerdings ohne es zur Landung zwingen zu können. Wiederum nahm es Kurs nach Süden und wurde in der Gegend von Pfannenstiel ein drittes Mal gewarnt. Die ausländische Besatzung quittierte diese Warnung mit einer grünen Rakete (Doppelstern), flog wieder nach Norden, um Dübendorf herum, immer noch in einer Höhe von 2000 m ü. M. und nahm mit erhöhter Geschwindigkeit ein drittes Mal Kurs nach Süden. Nach-

dem eine Rotte von 3 Flugzeugen der Fl. Kp. 20 sich bereits den anwesenden Jägern angeschlossen hatte, übernahm Oblt. Buss, Schwarmführer des Überwachungsgeschwaders, die Führung. Nach einer Rückfrage bei der Einsatzzentrale, welche bereits zum Abschuss der dritten Rakete führte, und nachdem die Absichten des ausländischen Flugzeuges infolge seines unverständlichen Benehmens unklar waren, erhielt Oblt. Buss den Befehl zum Angriff, der zum Abschuss führte.«

Der Schweizer Pilot Karl Sturzenegger, der damals die Schüsse aus der Luft mitverfolgte, ohne selbst das Feuer zu eröffnen, erzählte mir 1989 im Fliegermuseum Dübendorf nach einer Führung: »Ein Bomber flog immer hin und her: Greifensee – Zürichberg. Wir haben den nebenher mit den ›Morane‹ [Schweizer Abfangjäger französischen Typs] begleitet und [Warn-]Raketen geschossen und sind Richtung Dübendorf gegangen. Der ist nicht mitgekommen. Schlussendlich ist von der Zentrale der Befehl gekommen, ihn abzuschossen. Oder? Es musste einfach etwas passieren. Aufgrund des Neutralitätsstatutes, das wir hatten, oder Auftrags. Und dann hat man da draufgeschossen, bis einmal ein Motor gebrannt hat. Dann haben wir gedacht, jetzt ist es gut. Dann ist von einer anderen Staffel nochmals eine Doppelpatrouille hinten dran gewesen, die hat weiter angegriffen, bis drei Motoren brannten. Dann ist der eben in den Greifensee abgestürzt. Ein Teil der Besatzung ist zu spät abgesprungen, ein Teil ist im Wasser versunken. Aber warum kam der Bomber der Landeaufforderung nicht nach? Unten an der B-17 gab es eine drehbare Geschützkuugel. Die war festgeklemmt und konnte nicht mehr eingezogen werden. Das Flugzeug konnte zudem das Fahrwerk nicht mehr ganz ausklappen und hätte auf dem Bauch landen müssen. Dabei hätte es diese Kugel erdrückt und das wollten sie verhindern. Sie schafften es nicht, die Kugel abzumontieren, sie brachten die Schrauben nicht auf. Das haben wir erst nachher erfahren, als die Überlebenden sagen konnten, was los gewesen war. Da hat man eben den ›Karren‹ abgeschossen. Man hat eigentlich zu lange daraufhin gewirkt [dass er landet]. Aber es ist einfach so eine Situation gewesen. Man hatte einen Befehl: Nach dem Verschiessen der Raketen wird das Flugzeug abgeschossen. Es ist leider eben unnö-

tig gewesen, wenn man so sagen kann. Aber das gibt's eben im Krieg. Die ganze Geschichte hat über eine halbe Stunde gedauert, er ist immer hin- und hergeflogen, wir sind acht ›Morane‹ gewesen, von denen jeder alle Raketen verschossen hatte. Wir haben also so lange quasi gesagt: Du musst landen gehen, und sie wollten nicht.«

Diesen Sachverhalt bestätigte auch der Untersuchungsbericht: »Nach Aussagen der amerikanischen Flieger dieses Flugzeuges, welche sich durch Fallschirm retten konnten, geht hervor, dass sie die Absicht hatten zu landen, jedoch vorerst die Bauchkanzel abmontieren wollten, weil sie befürchteten, bei einer durch das defekte Fahrgestell bedingten Bauchlandung Bruch zu machen. Ausserdem konnte die Bauchkanzel nicht mehr eingefahren werden und die Maschinengewehre derselben waren senkrecht nach unten blockiert. Diese Vorgänge konnten natürlich von unsern Jägern nicht beobachtet werden. Obschon die ausländische Besatzung zweimal ihre Absicht zur Landung durch Raketenabschuss angezeigt hatte, musste angenommen werden, dass das ausländische Flugzeug letzten Endes doch noch versuchen würde, die Schweiz zu verlassen.«

Die amerikanische Gesandtschaft in Bern bezeichnete »das Schiessen auf ein Flugzeug, das offenkundig in Not war und keinerlei feindliches Manöver machte«, als »nicht zu rechtfertigenden Angriff« und legte beim Bundesrat »energischen Protest« ein. Die Maschine sei »kaum mehr manövrierbar« und »das linke Vorderrad abgeschossen« gewesen.

Aus Pfaffhausen, hoch über dem Greifensee, schilderte ein Augenzeuge die letzte Phase des Absturzes der NZZ gegenüber wie folgt: »Um 14 Uhr 10 vernahmen wir aus südlicher Richtung Maschinengewehrfeuer. Mit unseren Blicken der Richtung der Schüsse folgend, gewahrten wir, wie eines der Riesenflugzeuge knapp über dem Waldrand des Zollikerberges auf uns zuflog. Über ihm kreisten unsere Jäger und offenbar stammten die Schüsse aus ihren Waffen. Aus dem Rumpf des grossen Bombers schlug Feuer. Es entwickelte sich sehr rasch und bald stand das ganze Flugzeug in Flammen. Das fliegende Flammenmeer hatte direkten Kurs auf uns zu, und wir warfen uns in die Meliorationsgräben, an

denen wir arbeiteten, um nicht von den abgeschleuderten brennenden Flugzeugteilchen getroffen zu werden. Über unseren Köpfen donnerte das brennende Flugzeug anscheinend in einer Höhe von nur wenigen Metern der Talmulde zu. Seine Farben und Zeichen konnten wir in den Flammen nicht erkennen. Alle Motoren mussten defekt sein, denn ihr dröhnender Lärm war nicht mehr zu hören, nur das Tosen des Brandes in dem vom rasenden Gleitflug verursachten Winde. Kaum war das Flugzeug über uns hinweg geflogen, als zwei Mann aus dem Apparat sprangen, deren Fallschirme sich nur ganz kurz über dem Boden entfalteten. Die beiden hatten offenbar keine Ahnung, wo sie sich befanden. Der erste Flieger blieb einige Zeit am Boden liegen, aber er schien nicht verwundet, sondern nur in die Schnüre seines Fallschirmes verstrickt zu sein. Der zweite machte sich sofort von seinem Fallschirm los und begann aus Leibeskräften bergwärts zu laufen. Alle Arbeiter und die Bauern der Umgebung rannten von allen Seiten den beiden abgesprungenen Fliegern zu Hilfe. Als ich den einen in seiner Sprache anrief und ihm bedeutete, dass er warten solle, drehte er sich kurz mir zu und rief: »Where are we?« Ich rief ihm zurück, dass er in der Schweiz sei, daraufhin blieb er stehen, schaute mich einen Moment unsicher an und warf sich dann mit einem Seufzer der Erleichterung ins Gras. Doch gleich sprang er wieder auf, da er seinen Kameraden entdeckt hatte und glaubte, dass dieser verletzt sei. Die beiden Männer waren ganz erschöpft. Ihre Haare waren vom Brand angesengt und an den Händen hatten sie Brandwunden. Es sah aus, als ob sie durchs Feuer hätten springen müssen. Das zweite, was die Männer sagten, als sie wussten, dass sie auf neutralem Boden waren, war die Frage, ob noch mehr von ihren Kameraden abgesprungen seien. Als wir ihnen mitteilten, dass wir nur noch einen Mann weiter unten hätten abspringen sehen, schauten sich beide an und schüttelten die Köpfe, als wollten sie sagen, dass die andern unmöglich mehr leben könnten. Auf unsere ersten Fragen antworteten sie gar nicht. Woher sie kämen, wo sie gestartet seien, ob sie auf Bombardierungsflug waren, über alles schwiegen sie hartnäckig. Erst als wir sie fragten, warum sie denn der Aufforderung der Schweizer, zu landen, nicht Folge geleistet hätten, wurden sie gesprächiger und erzählten, dass ihr

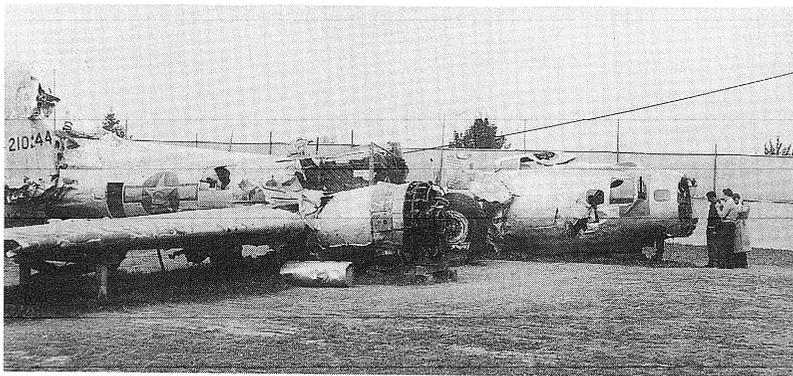
Flugzeug stark defekt gewesen sei und dass sie nicht mehr landen konnten. Innen sei vieles ausgebrannt gewesen und das eine Seitensteuer hätte nicht mehr funktioniert, so dass der Apparat nur noch in Rechtskurven fliegen konnte. Zudem seien fast alle Mitglieder der Besatzung irgendwie verwundet gewesen. Kaum hatten sie sich etwas beruhigt, begannen sie sich aus ihrer Bekleidung herauszuschälen. Sie hatten dicke Gummiwesten an und dunkle, stark gefütterte Overalls. Ihre dicken Gummischuhe, die ebenfalls mit Pelz gefüttert waren, zogen sie sofort aus und legten leichte Lederschuhe an, die an ihrem Gürtel festgebunden waren. In den Gummischuhen staken leichte Filzpantoffeln, die mit elektrischen Drähten verbunden waren, wohl um die Schuhe von innen warm zu halten. Unterdessen war das Flugzeug schon lange hinter dem Wald über dem Greifensee abgestürzt.«

Nur vierein war der Absprung gelungen, aber der Fallschirm des Piloten hatte sich nicht mehr geöffnet. Zu diesen drei Überlebenden kam noch der Navigator Charles D. Wallach, der beim Aufprall auf die Wasseroberfläche des Greifensees durch das Fenster des Piloten geschleudert wurde. Laut »Swiss Internee« erzählte Wallach, »er sei ganz betäubt unter Wasser getaucht gewesen und habe nicht mehr gewusst, was oben war und was unten. Als es ihm gelang, die Reissleine zum Aufblasen seiner Schwimmweste zu ziehen, brachte ihn diese an die Oberfläche. Die Schweizer seien mit Booten gekommen und hätten begonnen, ihn an seinem verwundeten linken Arm zu zerren. Vor Schmerz sei er beinahe ohnmächtig geworden. Sie hatten Probleme, ihn ins Boot zu heben und ans Ufer zu bringen, da auch seine Beine verletzt waren.«

»Ich bin mir wohl bewusst, dass die Fliegertruppe mit diesem Abschuss sich kein Anrecht auf Ruhm erworben (...) hat«, schrieb Oberstdivisionär Rihner, der Kommandant der Flieger- und Flabtruppen danach in einem Brief: »Die den Besatzungen erteilte Aufgabe ist in gewissem Sinne zu vergleichen mit derjenigen einer Schildwache. Beide haben bestimmte Weisungen über Warnung und wann und wie sie von ihrer Waffe Gebrauch machen sollen. Wir haben es im Verlaufe dieses Aktivdienstes des öfteren erlebt, dass Schildwachen in genauer Erfüllung ihrer erhaltenen Weisungen sogar ihre eigenen Offiziere erschossen haben (...). Es muss

dem gesunden Menschenverstand eines Patrouillenführers noch ein gewisser Raum gelassen werden – besonders dann, wenn dieser Offizier ist. In diesem Sinne hat nun der Patrouillenführer, der den Abschuss des amerikanischen Bombers über dem Greifensee am letzten Montag veranlasste, versagt, was unbedingt bedauerlich ist.« Generalstabschef Huber indessen, der in jeder Hinsicht gern vom Tisch zu wischen schien, was die klare Ordnung störte, rechtfertigte gegenüber dem Militärdepartement den Einsatz: Aus dem Untersuchungsbericht gehe »einwandfrei hervor, dass die Besatzungen der schweizerischen Jagdflugzeuge absolut befehlsgemäss und korrekt gehandelt haben.«

Nachzutragen wäre, dass ein Hauptmann der Genietruppen aus Zürich in der Folge wegen »übler Nachrede im Sinne von Art. 145 MSTG« vor Militärgericht zu fünf Tagen Arrest verurteilt wurde, weil er dem General und dem Kommandanten der Fliegertruppen nach diesem Abschuss einen Brief geschrieben hatte, in welchem er laut Anklageschrift geltend machte, »es verlautete hier gerüchteleweise, dass immer dieselben Fliegeroffiziere auf hilflose Amerikaner schiessen. Es wäre zu untersuchen, ob nicht »verkleidete Nazi« am Werk seien.« Wörtlich sagte er: »Ich muss gestehen, dass ich mich als Schweizer-Offizier eines solchen »Sieges« schäme. Nach internationalem Völkerrecht sind Verwundete nicht niederzuschliessen, sondern in Pflege zu nehmen. Ausgerechnet wir



Die »Fliegende Festung« (B-17), welche am 24. April 1944 von Schweizer Jagdflugzeugen abgeschossen wurde, konnte erst Anfang der fünfziger Jahre aus dem Greifensee geborgen werden.

Schweizer als Träger des Roten Kreuzes, sollten uns doppelt schämen.« Hauptmann Max Zschokke, der es nicht fassen konnte, dass »mit Motorkanonen« gegen ein »derart schwer havariertes Flugzeug« vorgegangen wurde, »dessen Besatzung verwundet« war, legte Beschwerde ein. Die Strafe wurde »auf drei Tage herabgesetzt in Verbindung mit einer Busse von Fr. 50.– (fünfzig)«.

Eine der vielen Fragen, die sich nicht bloss für Nachgeborene, die den Krieg nicht miterlebten, angesichts dieser und weiterer Abschüsse stellen, lautet wohl, bis wann genau die bis zur Selbstverleugnung getriebene Neutralitätspolitik der Schweiz von nackter Angst diktiert war und so gesehen in erster Linie als menschliche und politische Schwäche analysiert werden müsste. Denn es ist nicht zu übersehen, dass von einem bestimmten Punkt an, als von einer direkten Bedrohungslage nicht mehr gesprochen werden konnte, die Überanpassung an die deutschen Erwartungen und die Entsolidarisierung mit den Zielen der Alliierten gleichsam zur zweiten Natur der Schweiz wurde. In einer gewissen Eigendynamik verschaffte da doktrinäre Verhärtung und eifrige Pflichterfüllung der schweizerischen Seele wohl auch eine merkwürdige Form von Machtrausch sowie einen offenkundigen Lustgewinn in Form von Stolz. Die Leute, die in Armee und Regierung die Politik bestimmten, fanden es von dem Punkt an in ungeheurer Selbstgefälligkeit und Selbstgerechtigkeit schliesslich einfach *richtig*, was sie taten, und Bedenken kamen, wenn überhaupt, erst hinterher. In zunehmendem Masse machte sich eine dramatische Begabung zu vorausgehendem Gehorsam und Erfüllung von deutschen Vorgaben auf blosse Vorahnung hin bemerkbar. So wurden etwa im April 1944 auf Anregung der Flabtruppen und mit erklärter Spitze gegen die Amerikaner die geltenden Schiessbefehle geändert: Es war festgestellt worden, dass »im Gegensatz zu den früheren [Grenzverletzungen]«, wie der Kommandant der Flieger- und Flabtruppen in seinem Bericht über den Aktivdienst bemerkte, »eine grosse Anzahl Einzelflugzeuge, in der Hauptsache amerikanische viermotorige Bomber, unser Land überquerten, entweder um der deutschen Abwehr auszuweichen oder, wenn sie beschädigt waren, um in der Schweiz zu landen und damit der Gefangenschaft zu entgehen. Da aber unsere Flab-Truppen gemäss den in

Kraft stehenden Befehlen tagsüber nur gegen Verbände von drei und mehr Flugzeugen das Feuer eröffnen durften, wurde dem Armeekommando der Vorschlag unterbreitet, dass in Zukunft die Flab auch gegen *einzelne* Flugzeuge das Feuer eröffnen solle«. Der General kam diesem Wunsch am 4. April 1944 nach und änderte den Befehl zur Feuereröffnung wie folgt: »Bei Tag werden sämtliche, also auch einzelne als fremd erkannte Militärflugzeuge, die unseren Luftraum überfliegen, ohne vorherige Warnung beschossen.« Das Abfeuern einer Warnsalve wurde der Flab erst am 12. Mai 1944 befohlen. Politisch »nötig« war diese Verschärfung der schweizerischen Einsatzdoktrin – zumal zu diesem Zeitpunkt! – in keiner Weise, bemerkte doch der Kommandant der Flieger- und Flabtruppen in seinem bereits mehrfach zitierten Schlussbericht gerade für den Monat April 1944, dass »[n]ach der Meldung des Nachrichtendienstes (...) anlässlich der massiven alliierten Angriffe gegen Friedrichshafen von deutscher Seite keine spezielle Kritik an der Verteidigung unseres Luftraumes geübt worden« sei. Einschränkung wurde zwar ausdrücklich festgelegt, dass von den zu beschliessenden Flugzeugen jene auszunehmen seien, »die sich offensichtlich in Not befinden oder sich vorbereiten, in der Schweiz zu landen«, doch gerade in dieser Hinsicht liess das Unterscheidungsvermögen die Flabtruppen am meisten im Stich.

Als am 16. August 1944 die zwischenzeitlich auf der italienischen Insel Pantanella stationierte 15th Air Force auf der Suche nach strategisch wichtigen Präzisionszielen die V2-Treibstoffwerke in Oberraderach (nördlich von Friedrichshafen) bombardierte, wurde eine als »Leitschiff« mit zwei Navigatoren fliegende und mit H2X-Radar ausgerüstete B-24 über dem Einsatzgebiet schwer getroffen. Die havarierte, von Captain Lewis M. Roberts pilotierte Maschine wurde zum Schutz vor deutschen Jagdflugzeugen von vier amerikanischen P-51 Langstreckenjägern bis zur Schweizer Grenze begleitet, wo sie dafür aber sogleich von der schweizerischen Flab unter Feuer genommen wurde. Der Bericht über die »Grenzverletzung No. 1278« vermeldete trocken: »Ein USA-Bombardierungsflugzeug wurde von unserer Flab beschossen. Die Mannschaft verliess das Flugzeug mit dem Fallschirm und landete im Raume Frauenfeld-Stammheim. Das Flugzeug selbst stürzte

brennend bei Öhningen, östlich Stein a.R., auf deutsches Gebiet ab. (...) Die in der Ostschweiz stationierte Flab-Regimentsgruppe eröffnete mit verschiedenen Batterien das Feuer. Ein Detachement beobachtete kurz nach Beschuss (...) den Absprung der Mannschaft.« Auf automatischen Piloten gestellt, war der »Liberator« nach Absprung der elf Mann Besatzung in einem Bogen führungslos nach Deutschland zurückgefliegen. Es ist nicht sicher, ob es sich um einen Abschuss handelt, da in der US-Air Force die Bestimmung galt, auch auf neutralem Boden die »geheimen und [die] Versuchsflugzeuge (...) in der Luft zu verlassen«, um die militärischen Geheimnisse nicht preiszugeben. Aber es ist zumindest anzunehmen, dass der unfreundliche Empfang in der Schweiz die Besatzung unverzüglich zum Handeln zwang.

Die Schiesserei – einen anderen Ausdruck gibt es dafür nicht – ging auch unbeirrt weiter, als nach der alliierten Landung in der Normandie (6. Juni 1944), der Landung an der Südküste Frankreichs (15. August 1944) und der Befreiung von Paris (25. August 1944) die ersten Amerikaner am 26. August 1944 schon bei St. Julien an der Schweizer Grenze standen. Am 30. September 1944 liess die Abteilung »Presse und Funkspruch« amtlich mitteilen: »Ein im Osten in unser Land eingeflogenes britisches Flugzeug wurde um 14.37 Uhr durch unsere Bodenabwehr westlich Volketswil abgeschossen. Von den beiden Besatzungsmitgliedern ist der eine leicht, der andere schwer verletzt.« Pilotiert worden war der »Mosquito«, der in einer Bauchlandung niederging, von Squadron Leader Morley. Laut Gottfried von Meiss, der ihn im Kantonsspital besuchte, war Morley Architekt und kam aus London. Beim zweiten Besuch habe auf dem Nachttisch eine Flasche Portwein gestanden, und Morley erzählte, diese sei ihm vom Kommandanten der Flab-Einheit – laut von Meiss einem Obersten, der im zivilen Leben ein Direktor der Rüstungsfirma Contraves war – zugeschickt worden, mit einer Entschuldigung, dass seine Leute auf ihn geschossen hätten... Unerträgliche Ambivalenz.

Am 12. Oktober 1944 wurde »bei Pruntrut ein amerikanisches Flugzeug von unserer Flab angeschossen«, wie damals die Zeitschrift »Luftschutz« berichtete. Es handelte sich um ein vom befreiten Frankreich aus gestartetes amerikanisches Verbindungs-

flugzeug. Mit einem Schaden an der Treibstoffzufuhr musste die Maschine in der Gegend von Damvant/JU notlanden.

Zwei schweizerische Jagdflugzeuge schossen nur drei Tage später bei Laufen/BE einen amerikanischen P-47-Langstreckenjäger (»Thunderbolt«) ab. Schwer getroffen wollte der Pilot Gerald V. Conlan auf einem offenen Feld landen, hielt dann aber im letzten Augenblick den Landeplatz für ungeeignet, zog das Fahrgestell wieder ein, um es an einem anderen Ort von neuem zu versuchen. Laut Bericht des Polizei-Korps des Kantons Bern hatte dieses abgebrochene Landemanöver zur Folge, dass »die in Laufen stationierte Flab meinte, dass derselbe wieder die Flucht ergreifen wolle, und feuerte deshalb auf ihn, wobei er wiederum von den Geschossen getroffen wurde. Nun war der Pilot gezwungen, unverzüglich zu landen, trotz zum Teil ungünstigem Gelände. Dies glückte demselben in bewunderungswürdiger Weise.« Die Flab hatte den Motor und den Öltank getroffen. Nicht nur der Pilot, auch die Windschutzscheibe waren von Öl verschmiert. Der unerbittliche Nachrichtenoffizier Gottfried von Meiss, der an jenem Sonntagnachmittag ganz in der Nähe auf Verwandtenbesuch weilte und die Schüsse und den Lärm mitbekommen hatte, liess den vom Motorenöl bespritzten Piloten von der Heerespolizei gleich zu sich führen: »Das war ein Kerl aus der Filmindustrie, ein Filmtechniker aus Hollywood. Meine Frau hat nur die Nase gerümpft und ihn zuerst ins Badezimmer geschickt. Dann hatten wir ihn da zum Tee und der hat sich einigermaßen gewundert, wie die Schweiz ihren Krieg führt: private tea-Parties. Und ich habe meine paar Fragen gestellt...«

Der Schiessbefehl wurde immer absurder, je näher das Kriegsende kam. Am 25. Dezember 1944 schoss die Schweizer Armee bei Würenlingen/AG die arg beschädigte, nur noch in ca. 1000 Meter Höhe fliegende und nach einem Landeplatz Ausschau haltende B-24 »Maiden America« ab und lud sinnlos drei weitere Tote auf ihr Gewissen.

Fritz Meier, der als Junge den Absturz in Würenlingen mitverfolgte, schrieb 1980 in seiner Gemeindechronik: »An Weihnachten 1944 sind wir schon wieder fast unersättlich am Leben. Die Zukunft zeichnet sich in einem gewissen neuen Lichte ab. Die



Trümmer des »Liberator« (B-24), der am 25. Dezember 1944 bei Würenlingen abgeschossen wurde.

Amerikaner, natürlich nur die Amerikaner, holen Europa heraus. Unter den Christbäumen rattern US-Tanks. Kriegsspielzeug ist durchaus selbstverständlich. Gegen halb ein Uhr sind die meisten Würenlinger noch am Weihnachtsessen. Meringue-Schalen aus dem kleinen Schlaraffenland. 12.30 Uhr: Beromünster sendet Nachrichten. Da beginnt's wie berstender Donner. Am stahlblauen Winterhimmel braust ein amerikanischer Bomber heran. Genaugenommen ein viermotoriger Liberator, ein Consolidated Mod. 32 B-24D Liberator III. Das Aufheulen der Motoren reisst die Weihnachtssesser von den Tischen. Die Flab wettet in die Winterluft, die Sprengpunkte sind rings um das Flugzeug deutlich zu erkennen. Die Maschine sackt plötzlich beinahe senkrecht ab, vergrößert sich mit einem Schlag: ein Volltreffer, wie wir ihn noch nie gesehen haben. Unmittelbar über dem Dorf. (...) Weisse Punkte am Himmel (...). Fallschirme sind es (...). Im Tiefflug rast der

Liberator über die Häuser, eine Rauchschnur hinter sich ziehend. Die Fensterscheiben klirren zum Zerspringen. Das Herz geht schwer. Es regnet Splitter. (...) Das Feuer verwandelt den Bomber in eine Fackel. Der Aufprall ist hart. Es folgt ein dumpfer Knall. Haushohe Flammen, wogender Rauch. Das Ruckfeld wird zum Totenacker. Der Liberator (...) ist in tausend Stücke explodiert. Die Motoren haben sich tief in die Erde eingegraben. (...) Neben den brennenden Trümmerhaufen ein toter Amerikaner unter seinem weissen Fallschirm.«

»Laut Aussage der Besatzung hatte dieselbe die Absicht, in der Schweiz notzulanden«, protokolliert der Bericht des Kommandos der Flieger- und Flabtruppen, »da ihr Flugzeug während des vorangegangenen Angriffsfluges in [Innsbruck] durch feindliche Einwirkung beschädigt worden war. Sie hätten vorerst die Absicht gehegt, in Dübendorf zu landen, später aber wollten sie dies dann erst in Basel tun. In der Gegend von Würenlingen hätten sie eine Kurve geflogen, da Basel im Nebel lag.« Vince F. Fagan, der die Maschine gesteuert hatte, führte in seinem 1992 erschienenen Buch »Liberator Pilot« aus, sie seien mit nur noch zwei Motoren sehr langsam, unterhalb der vorgeschriebenen Niedrigstgeschwindigkeit, geflogen und hätten ständig an Höhe verloren. Alles, was sie hätten entbehren können, sei über Bord geworfen worden, um das Gewicht zu reduzieren, Seitengeschütze, Munition, Reserve-Sauerstoffflaschen. Der Kompass habe nicht mehr funktioniert und Karten hatten sie auch keine brauchbaren. »Ich wusste, dass es bei Zürich einen Flughafen gab, und wir suchten ihn. Die Schweiz ist ein kleines Land und Zürich eine grosse Stadt, aber wir fanden ihn nicht.« Als sie unter Schweizer Flabfeuer kamen, wollte er Raketen abschiessen, um anzuzeigen, dass sie landen wollten, »aber ich konnte es nicht riskieren, überall lief der Treibstoff aus. Ich betätigte den Hebel, um das Fahrwerk auszufahren, aber nichts rührte sich. Es war aussichtslos.« Vince F. Fagan zählte fünf schwere Einschläge und dachte, dass dies das Maximum war, was die Maschine verkraften konnte: »Noch ein direkter Treffer und wir würden in der Luft explodieren. (...) Ich gab über Bordfunk den Befehl auszusteigen.« Noch als sie mit dem Fallschirm abzuspringen begannen, feuerte die Schweizer Flab, nach Informatio-

nen Hans-Heiri Stapfers. Fagan weiter: »Es war wie auf dem 10m-Turm – je länger du dastandest, je länger du hinabschautest, um so schwieriger wurde es, hinauszuspringen.« Ein Teil der Mannschaft stieg im Cockpit, ein Teil auf der Seitenluke aus. Später erzählte der Bordfunker Vernon P. Leitch, der linke Seitenschütze Ralph L. Coulson sei in Panik und »eisengrau vor Angst im Rumpf des Flugzeuges sitzen geblieben. Es sei unmöglich gewesen, ihn zu retten. Bevor Vince F. Fagan die Maschine verliess, hatte er die Motorenleistung gesteigert, »damit das Flugzeug auf Kurs bleibt«. Unter sich erblickte er die Fallschirme der vor ihm Abgesprungenen. »Über mir sah ich, wie die Maschine kopfüber auf Würenlingen zustürzte. Sie schlug auf einem offenen Feld am Rande des Dorfes auf und explodierte jäh.« Wenn er nicht soeben noch Gas gegeben und die Geschwindigkeit der B-24 erhöht hätte, wäre sie mitten in Würenlingen zerschellt: »Während die Schweizer offiziell neutral waren, dachte ich wie die meisten Amerikaner immer, dass sie insgeheim auf unserer Seite wären. Ich fand heraus, dass sie offen heraus und eingestandenermassen auf ihrer eigenen Seite standen – und diese Position von einem militärischen Gesichtspunkt aus gesehen auch mit einer gewissen Fähigkeit zu verteidigen verstanden. (...) Die einzige angenehme Erinnerung, die ich von dieser ganzen Mission habe, ist das Hinunterschweben am Fallschirm, nachdem die »Maiden America« am Boden zertrümmert war. Ich hing von den Schnüren getragen ohne das geringste Gefühl des Fallens oder irgendeiner Bewegung. Absoluter Friede, absolute Stille. Seit Stunden war da zum ersten Mal kein Lärm oder kein mich erschlagendes Vibrieren, keinerlei Forderungen, die an mich gestellt wurden, und kein bevorstehendes Desaster.«

»Ein erster Beschuss«, unterstreicht der erwähnte Bericht des Flieger- und Flab-Kommandos, »fand anlässlich des ersten Überfluges Baldingen-Würenlingen-Koblentz statt, wobei kein Treffer mit Sicherheit erzielt wurde. nach dem neuerlichen Einfluge bei Zurzach erhielt das Flugzeug in der Folge mehrere Treffer, die es so schwer beschädigten, dass der Befehl zum sofortigen Absprung gegeben wurde. Sieben Mann konnten das Flugzeug normal verlassen, einer [der Navigator] blieb mit dem Fallschirm am Flugzeug hängen und wurde mitgerissen, ein weiteres Besatzungsmitglied

konnte sich wahrscheinlich nicht rechtzeitig zum Absprung entschliessen. Die beiden letzteren fanden beim Aufprall am Boden den Tod. Einer der mit dem Fallschirm Abgesprungenen fiel in die Aare. Er verschwand rasch in den Fluten, ohne dass ihm hätte Hilfe gebracht werden können. Seine Leiche wurde im Rechen des Stauwehres Beznau gefunden.«

Am 5. September 1965 errichtete die Gemeinde Würenlingen den ums Leben gekommenen amerikanischen Fliegern am Ort des Absturzes einen Gedenkstein. Bei der Einweihung gedachte der Gemeindeammann Ernst Meier zwar in bewegenden Worten der Opfer des Abschusses, verzichtete jedoch auf den Versuch, die Widersinnigkeit, die weniger in seinen Ausführungen als in der Sache selbst lag, zu klären: »In treuer Pflichterfüllung haben sie sich als Soldaten für die Verteidigung der Menschenrechte, für die Erhaltung der Freiheit, ja auch für die damals bedrohte Freiheit unseres Landes eingesetzt und mussten dafür ihr Leben lassen.«

Die Schweizer Armee, die aus Angst davor, dass die Alliierten deutsch-schweizerische Grenzkraftwerke bombardieren könnten, im November 1944 erhebliche Anstrengungen unternommen hatte, die Flab in Stellungen südlich des Rheins zu konzentrieren, setzte den Piloten Vince F. Fagan beim Verhör unter starken seelischen Druck und liess nichts unversucht, die Schuld am Abschuss ihm zuzuschieben: der »Liberator« sei »mit offenem Bombenschacht geflogen«. Fagan, der gleich nach seiner Landung nur durch hartnäckiges Fordern erreichte, dass die Heerespolizei ihn zur Absturzstelle brachte, und der sich den Tod des Seitenschützen und des Navigators nicht erklären konnte, brach schliesslich ein. Der Bericht des Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen zitierte dieses »Geständnis« mit dem Gestus triumphierender Rechthaberei: »Der Pilot dieses Flugzeuges hat auf Befragen hin erklärt, dass er es als selbstverständlich angesehen habe, dass man auf sein Flugzeug (...) geschossen habe.«

Der Gedenkort in Würenlingen liegt hinter einem Rebberg an einem Feldweg, etwa 100 Meter vom Wald und ca. 500 Meter vom Dorf entfernt. Ringsherum Äcker. Tausende von Metern über mir ziehen sich auf blauem Untergrund und hinter ein paar wenigen Wolken zwei weisse Kondensstreifen über den weiten Himmel.

Nur das Summen der Bienen auf den Blütenhecken, die das Denkmal, die Ziertännchen, eine Steinbank und den noch kleinen schattenspendenden Baum umgeben, ist zu hören, als ich die Inschriften entziffere, und ganz entfernt noch, kaum mehr wahrnehmbar, das verschwindende Geräusch eines bereits unsichtbar gewordenen Düsenflugzeugs.

Als 13jähriger war damals Josef Rennhard, der heute Chefredaktor ist (»Der Schweizerische Beobachter«), mit anderen Kindern aus Gippingen/AG gleich nach dem mitverfolgten Abschuss auf dem Velo zur Absturzstelle gefahren, die »weiträumig abgesperrt war«: »Viele Leute standen herum. Schaudernd erfuhren wir Details (...). Ein Mann in der Menge sagte: »Wir mussten sie abschiessen; das verlangt der soldatische Gehorsam und die Neutralität.« Ich verstand nur halb, was er meinte. Wir Jungen hatten unser Schauspiel gehabt. Tiefer nachzudenken begann ich erst, als der Gesanglehrer nach den Weihnachtsferien mitten im Klavierspiel innehielt. Eigentlich sei es eine Schande, sagte er, dass wir Schweizer jene, die uns vom Hitler-Terror befreien, »vom Himmel obena-beschüsset«. Manchmal denke ich, jener mutige Satz meines Lehrers habe vielleicht ein Stück weit dazu beigetragen, dass ich »Beobachter«-Redaktor wurde.«

Ihre vorletzte amerikanische Maschine schoss die Schweizer Flab am 4. Februar 1945 bei Chiasso ab. Vermutlich aus Versehen hatten amerikanische Jagdflugzeuge im Zusammenhang mit der strategischen Bombardierung der Bahnlinien zwischen Norditalien und dem Deutschen Reich am 11. und am 27. Januar 1945 den Bahnhof von Chiasso mit Maschinengewehrfeuer belegt. Ein Lokomotivführer war beim ersten Angriff getötet worden. Daraufhin waren in dem Gebiet zwei 20mm Fliegerabwehr-Batterien »in Stellung gebracht« worden: »Am 4. Februar 1945 10 Uhr 30 flog neuerdings eine Fliegerstaffel amerikanischer Jagdflugzeuge von Como her den Bahnhof von Chiasso an, worauf beide Batterien das Feuer (...) eröffneten. In einem dieser Flugzeuge wurden Treffer beobachtet und es stürzte in der Folge ca. 3 km südwestlich von Chiasso auf italienischem Gebiet ab.« Das Schicksal der Besatzung blieb ungeklärt.

Das letzte abgeschossene alliierte Flugzeug war eine B-24, die

bei der Bombardierung einer Eisenbahnbrücke in Vipiteno getroffen worden war und mit nur noch zwei Motoren zur Landung in die Schweiz einfliegen wollte. Ihr Pilot war Leighton R. Ellis. »Unsere Bodenabwehr beschoss mit Erfolg ein weiteres amerikanisches Flugzeug, aus dem die Besatzung mit Fallschirmen absprang. Das Flugzeug verschwand jenseits unserer Grenzen«, berichtete damals die Zeitschrift ›Luftschutz‹. Die Maschine stürzte auf österreichischen Boden, die Besatzung landete in der Schweiz.

›HOHN‹

Dem schweizerischen Luftkrieg gegen die alliierten Flugzeuge fielen je nachdem, ob die Zweifelsfälle hinzugezählt werden oder nicht, sechsunddreissig oder achtundvierzig Besatzungsmitglieder zum Opfer. Ums Leben kamen mindestens sechzehn Amerikaner – falls die Maschine von Alvaneu (1. Oktober 1943) hinzugerechnet wird, sogar zweiundzwanzig –, nämlich sieben bei Ragaz (1. Oktober 1943), sechs beim Greifensee (24. April 1944) und drei bei Würenlingen (25. Dezember 1944) – ob der Pilot der Maschine von Chiasso, die in Pare/Italien abstürzte, ums Leben kam, ist wie gesagt nicht bekannt. Ebenfalls aufgrund schweizerischer Beschiessung ihr Leben verloren haben mindestens zwanzig Briten – bei Hinzuzählung der Maschine von der Alp Gräppelen (28. April 1944) wären es gar sechsundzwanzig –, und zwar je sieben bei Bouveret und Sion (12./13. Juli 1943) und sechs bei Hitzkirch (28. April 1944).

Laut offiziellen Armeangaben werden für die Alliierten auf Schweizer Gebiet hundertsiebenunddreissig Notlandungen und Landungen gezählt (soweit ersichtlich drei britische und hundertvierunddreissig amerikanische), ferner achtundzwanzig Abstürze als Folge vorangegangenen deutschen Beschusses (fünf britische und dreiundzwanzig amerikanische). Abschüsse durch Schweizer Fliegertruppen verzeichnet die Statistik für die Alliierten sechs – alles amerikanische Flugzeuge –, nämlich die Maschinen vom Greifensee (24. April 1944) und von Laufen (15. Oktober 1944),

sowie vier sogenannte Geisterflugzeuge – Siebnen (13. April 1944), Effretikon (20. Juli 1944), Adligenswil (27. Februar 1945), Trimbach (27. Februar 1945) –, bei denen die Besatzung schon abgesprungen war.

Abschüsse durch Schweizer Flabtruppen zählte die offizielle Statistik neun: fünf britische – die beiden von Bouveret und Sion (12./13. Juli 1943), diejenige von Hitzkirch und offensichtlich auch jene von der Alp Gräppelen (28. April 1944), sowie diejenige von Volketswil (30. September 1944) –, und vier amerikanische, nämlich die Maschinen von Ragaz und Alvaneu (1. Oktober 1943), Würenlingen (25. Dezember 1944) und Chiasso (4. Februar 1945).

Dieser Chronologie der Abschüsse alliierter Maschinen durch die Schweizer Armee wäre die Chronologie der Hoffnungen der schweizerischen Bevölkerung auf einen alliierten Sieg gegenüberzustellen. Es wäre die Geschichte jener Frauen zu schreiben, die nach der Kapitulation Italiens im Sommer 1943 im Freudentaumel sogar ans Eingemachte gingen: »Hausfrauen veranlassten ihre Familien, die sorgsam gehüteten Notvorräte aufzuessen, da in nächster Zeit billigere Lebensmittel im Überfluss in die Schweiz strömen würden« (›Heer und Haus‹-Aufklärungsdienst, Dr. A. Lindt). Aus Luzern wurde von »Festen bis in den Morgen hinein in den Wirtschaften« berichtet und der informelle ›Heer und Haus‹-Mitarbeiter Dietrich Marti schrieb am 9. August 1943 aus Engi im Kanton Glarus: »Seit dem Umschwung in Italien ist hier fast allgemein die fixe Idee aufgetaucht, dass es nun in nächster Zeit zu einem allgemeinen Frieden kommen werde, und dann für uns Schweizer wieder alles gut sein werde.«

Es wäre zeitlich sogar noch früher einzusetzen, bei der grossen Wende in Stalingrad (November 1942 bis Januar 1943) und im Wüstenkrieg im Norden Afrikas, schrieb doch damals der ›Heer und Haus‹-Korrespondent Walter Lüem, Seminarist aus Windisch: »Am meisten beschäftigt die Leute jetzt das Geschehen auf dem russischen und nordafrikanischen Kriegsschauplatz. Man betrachtet allgemein diese Teilerfolge der Alliierten als kriegsentscheidend und man ist schon wieder geneigt, sich einem ungesunden Optimismus hinzugeben.« Nach der geglückten Landung der

Alliierten an der Westküste Frankreichs am 6. Juni 1944, welche ohne vorgängigen strategischen Luftkrieg und den anschliessenden massiven taktischen Einsatz alliierter Bomber während der Operation unmöglich gewesen wäre, schrieb C. Fiorina aus Frauenfeld: »[M]an hört seit dem Beginn der Invasion vielerorts die Bemerkung fallen, der Krieg könne nicht mehr allzu lange dauern und wir in der Schweiz hätten nichts mehr zu befürchten« (8. Januar 1943).

Obwohl der schweizerische Geheimdienstmann Hauptmann Hans Hausmann schon am 20. November 1941 prophezeit hatte, dass »das Auseinanderfallen der Achse (...) nur noch eine Frage der Zeit« sei und Deutschland die eroberten Gebiete nicht halten könne – es werde sich »zu Tode« siegen –, verlegte sich die Armee auf einen konsequenten Zweckpessimismus, selbst auf das Risiko hin, nicht mehr ernst genommen zu werden. Als die Schweizer Armee im Zuge der schrittweisen Befreiung Italiens vor der Gefahr zu warnen begann, dass die Alliierten von Süden her über unsere Grenzen kommen könnten, schrieb das »Heer und Haus«-Mitglied Otto Senn-Wagner aus Arlesheim/BL über die allgemeine Reaktion auf solche Erwägungen: »Tatsächlich rechnet kein Mensch mit einem Angriff von Seiten der Alliierten. Mit der Erwähnung einer solchen Möglichkeit erntet man Hohn und Spott« (24. Oktober 1943). Lächerlich klang es eben schon, wenn etwa der Aufklärungsdienst von »Heer und Haus« (i.A. Bodmer) drei Tage vor Ankunft der Amerikaner an unserer Westgrenze einem Mitglied in Eschenz/TG die höhere Mathematik der schweizerischen Neutralität wie folgt erläuterte: »Wenn wir von einer der kriegsführenden Mächte angegriffen werden sollten, fällt damit unsere Neutralität nicht ohne weiteres dahin. 1. Wir haben alsdann die Wahl, allein weiterzukämpfen, ohne uns mit der Gegenpartei zu verbünden. Wir sind durchaus frei, dies zu tun. 2. Will uns die Gegenseite mit Gewalt zu Hilfe kommen, können wir uns auch gegen diese verteidigen und damit einen Zweifrontenkrieg führen. 3. Wir können uns aber, wenn wir von einer Partei angegriffen werden, auch mit der anderen Partei verbünden. (...) Es ist unverständlich, dass es immer noch Wehrmänner gibt, die glauben, dass unsere Neutralität konjunkturbedingt sei und dass wir

uns nur gegen gewisse Angreifer verteidigen werden. Es ist auf diesem Gebiet noch eine grosse Aufklärungsarbeit seitens unserer Mitarbeiter zu leisten« (23. August 1944).

Derlei Grossmachtphantasien des Aufklärungsdienst-Mannes Bodmer ausgelöst hatte Arnold Ullmann aus Eschenz mit seinem Brief vom 22. August 1944: »Unser Zugführer hielt letztthin innerhalb unserer Kompanie ein Referat mit Diskussion, er stellte die Frage, wie wir uns verhalten im Falle eines Angriffes von deutscher Seite, und wie wir uns verhalten, wenn die Alliierten uns zu Hilfe kommen? Der grösste Teil war der Meinung, dass man den Deutschen Widerstand leistet und die Alliierten in die Schweiz einziehen lässt.« Dies schien damals in der Tat der Grundtenor sowohl bei der Truppe wie auch der Bevölkerung gewesen zu sein. Aus Sameden schrieb am 5. November ein O. Sutter: »Wir stellen fest, dass bei gewissen Leuten (...) die Ansicht besteht (...), dass bei einem Angriff der Alliierten auf die Schweiz dieselbe sich nicht verteidigen könne, aber dies auch nicht brauche, da dieselben ja nur das Wohl der Schweiz wollen und dieselbe nachher intakt bleibe.« Aus Basel-Stadt berichtete ein Hans Arntzen am 29. Januar 1944: »Schon oft habe ich selbst von Wehrmännern die Meinung gehört, dass wir uns bei einem eventuellen Angriff seitens der alliierten Armeen nur symbolisch zur Wehr setzen sollten. Durch einen energischen Widerstand würden wir (...) uns einer unnötigen Verlängerung des Krieges schuldig machen.«

Die geistig-politische Orientierungslosigkeit der Armeeführung blieb nicht ohne Auswirkungen auf die Motivation der Dienstleistenden. Bei den Truppen der 6. Division herrsche eine »bitterböse Stimmung«, schrieb W. Spiess am 10. Dezember 1944 aus Stäfa der Sektion »Heer und Haus«: »Die Ursache hiezu scheint im Manöverbetrieb der letzten Wochen zu liegen. Die Truppen verstehen es nicht, dass man sie mit blinder Munition im Lande herumschickte, während an der Grenze die amerikanischen Tanks vorbeierollen.« Der »Vertrauensschwund gegenüber den höheren Vorgesetzten und der Armeeführung« sei »schlimm«. Ganz ähnlich schrieb am 21. Oktober 1944 auch W. Baumgartner aus Wil/SG: »Ich muss leider feststellen, dass die Moral des Schweizer Soldaten stark gesunken ist.« Insbesondere gebe »der preussische Militarismus

mus in der schweizerischen Armee« den Soldaten schwer zu schaffen. »Die unterschiedliche Behandlung zwischen Offizier und Soldat ist zu krass.«

Aus Zürich schrieb am 2. November 1944 eine Frau Spillmann, dass »unsere Bevölkerung (...) gegen weitere militärische Beanspruchung protestiert: »Erschtens chüssted mer sowieso und under keine Umschände uf die Alliierte, und zweitens chönted mir ja doch nüt mache, wänns chämte.«

Tatsache ist, dass die Schweizer Armee unter weitgehendem Ausschluss der Bevölkerung diesen Krieg gegen die Alliierten damals seit langem führte, eben über dem Himmel der Schweiz – in der Luft. Dabei hatte sie mit den britischen und amerikanischen Fliegern ein leichtes Spiel. Diese traten mit ganz wenigen Ausnahmen nicht auf die Kampfhandlungen der Schweizer ein und verzichteten darauf, das Feuer zu erwidern. Gegenbeispiele gibt es eigentlich nur vier. Als die Schweizer Flab in der Nacht vom 20./21. Juni 1943 an der Nordgrenze auf britische Maschinen schoss, die sich im Anflug auf Friedrichshafen befanden, »feuerte«, wie das Britische Aussenministerium am 2. Juli 1943 an die Britische Gesandtschaft in Bern schrieb, »zum ersten Mal ein Flugzeug auf eine der schweizerischen Batterie-Stellungen, glücklicherweise, ohne Schaden anzurichten. Einige Brandbomben waren abgeworfen worden. (...) Die Regierung Ihrer Majestät zeigte sich tief beunruhigt (...). Ein Einschätzungsfehler ist ausgeschlossen, da das Flugzeug vorsätzlich auf der Südbank des Rheins auf Schweizer Gebiet flog und wissen musste, wo es sich befand.«

Am 5. September 1944 waren zwei schweizerische »Messerschmitt« 109E gerade damit beschäftigt, eine »Fliegende Festung« (B-17), die bei Winterthur gesichtet worden war, und einen amerikanischen »Liberator« (B-24), der »in der Gegend von Rümlang-Kloten auf ziemlich geringer Höhe flog«, abzufangen und zur Landung zu zwingen, da »erschieden aus grosser Höhe zwei alliierte »Mustangs«, die die beiden Me 109E von Oberleutnant Heiniger und Oberleutnant Treu aus der Überraschung unter Beschuss nahmen. Während das Flugzeug von Oblt. Treu sofort in einer Vrille[Bohrer]-ähnlichen Steilkurve stürzte, wurde Oblt. Heiniger noch zwei weitere Male beschossen.« Während letzterem mit ein-

gezogenem Fahrwerk noch eine Notlandung in Dübendorf gelang, fand Oblt. Treu den Tod: »Ein Bergungsdetachement des Armeeflugparkes, begleitet von Hauptmann Ott, Stellvertreter des Chefarztes der Flieger- und Flabtruppen, begab sich unverzüglich an die Absturzstelle. Gemäss Meldung von Hptm. Ott wurde Oblt. Treu schon in der Luft durch ein ziemlich grosskalibriges Geschoss schwer verletzt und zwar in der Gegend des Halses oder Kopfes. Durch den Einschuss entstand eine starkblutende Wunde. Das Blut muss sich, nach den Spritzspuren an der Kabine zu schliessen, im Strahl aus der Wunde ergossen haben. Es ist also anzunehmen, dass Oblt. Treu schon in der Luft tödlich getroffen wurde.« So sah Krieg eben auch aus. Die Schweizer hatten die Messerschmitt von Deutschland geliefert bekommen, und es muss angenommen werden, dass die Mustang-Piloten die schweizerischen Maschinen für deutsche hielten.

Am 10. September 1944 wurde »um 10.18 Uhr«, wie die Zeitschrift »Luftschutz« zu berichten wusste, »eine unserer Grenzpatrouillen in der Gegend von Biel-Les Rangiers von einem amerikanischen Jagdflugzeug angegriffen. Eines unserer Flugzeuge erhielt dabei zwölf Treffer und schied aus dem Kampfe aus. Die Besatzung ist unverletzt. Das andere schweizerische Flugzeug setzte den Kampf fort. Es erzielte mehrere Treffer.« Ebenfalls nicht zur Landung zwingen lassen wollte sich, wie die »Luftschutz«-Redaktion berichtete, ein amerikanischer Bomber, der am 20. Februar 1945 um 14 Uhr in der Gegend von Romanshorn in die Schweiz einflog und »zwischen Bern und Freiburg durch eine schweizerische Fliegerpatrouille gestellt wurde. Nach erfolgloser Aufforderung zur Landung eröffneten unsere Flugzeuge das Feuer, das erwidert wurde. Der Luftkampf musste über dem Neuenburger Jura abgebrochen werden.« Bei den Lufteinsätzen gegen die Alliierten fand also, um diese statistische Übersicht abzuschliessen, ein Schweizer Fliegeroffizier den Tod (5. September 1944). Den Luftkämpfen mit den Deutschen waren, wie an anderer Stelle bereits erwähnt, zwei Schweizer Piloten zum Opfer gefallen (4. Juni und 8. Juni 1940).

IV FLUCHTGESCHICHTEN

»LÜMMELHAFTES BENEHMEN«

Sie wurden nicht wie geladene Gäste behandelt. Um einen verhassten aber unumgänglichen Krieg zu führen, hatten sich diese jungen alliierten Flieger soeben noch von ihren Maschinen durch »Flab-Alleen« (»Flak Alleys«) platzender Granaten und einen mit kleinen dunklen Sprengwolken übersäten Himmel – »Garden of Blooming Black Flowers« lautete der angstbeschwörend-poetische Ausdruck – tragen lassen, mit »nichts als Plexiglas« zwischen sich und angreifenden deutschen Jägern. Nun steckten sie in der Schweiz, mitten im umkämpften Europa fest. Wie die Internierten aller übrigen Nationen wurden die alliierten Flugbesatzungen dem schweizerischen Militärstrafgesetz unterstellt. Der Befehl »über die Beziehungen der Zivilbevölkerung zu den Internierten«, den Oberstleutnant Henry als Eidgenössischer Kommissär für Internierung und Hospitalisierung am 1. November 1941 erlassen hatte, verbot auch ihnen auf rigide Weise die meisten Formen menschlich-privater Kontaktnahme: »Die Internierten dürfen nur mit spezieller Bewilligung (...) a. Privatwohnungen betreten, b. Wirtshäuser, Kinos, sportliche Veranstaltungen, Theater und andere öffentliche Veranstaltungen besuchen; c. Fahrräder benützen. Infolgedessen haben sich die Zivilpersonen, speziell die Arbeitgeber der Internierten, zu vergewissern, dass ein Internierter im Besitze einer solchen Bewilligung ist, bevor sie ihm Zutritt in die Wohnung, in die Wirtschaft oder zu einer öffentlichen Veranstaltung gestatten oder bevor sie ihm ein Velo zur Benützung überlassen. (...) Den Internierten ist die Eingehung einer Ehe nicht gestattet. Es sind daher auch alle auf eine solche hinielenden Beziehungen mit Internierten untersagt.« Das Misstrauen ging tief.

In Artikel 105 legte das aus dem Jahre 1927 stammende Militär-

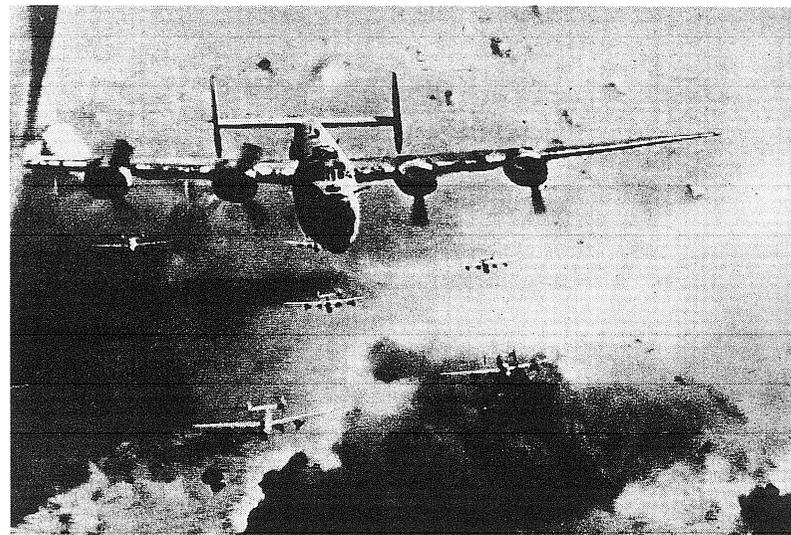
strafgesetz ausserdem unerbittlich fest: »Wer mit Gewalt, Drohung oder List einen Internierten oder einen Kriegsgefangenen befreit oder ihm zur Flucht behülflich ist, wird mit Gefängnis bestraft.« Der Status der Internierten im öffentlichen Bewusstsein damals war der von Lagersträflingen und Zwangsarbeitern. Bauern bezahlten für einen Internierten im Sommer monatlich Fr. 90.- und im Winter 75.-; Gemeinden pro Mann und Tag Fr. 4.50. Davon erhielt der Internierte etwas weniger als die Hälfte (2.-/Tag). »Dadurch, dass Internierte arbeiten, darf kein Schweizer arbeitslos werden«, lautete der Grundsatz. Die billigen Internierten wurden so vor allem für Arbeiten eingesetzt, »welche unter normalen Bedingungen zu teuer kamen und somit unterblieben wären«, wie Oberst Probst in seinem Schlussbericht »über die Internierung fremder Militärpersonen« 1947 schrieb.

Laut einer Reportage der US-Armeewochenzeitschrift »Yank« vom 12. August 1945 hätten die auf Schweizerboden gelandeten oder heruntergeholt amerikanischen Flugzeugbesatzungen zuerst zu Strassenbauarbeiten eingesetzt werden sollen: »Die amerikanische Vertretung protestierte sofort und wies darauf hin, dass alle diese Flieger entweder Offiziere oder Unteroffiziere wären und nach der Genfer Konvention nicht verpflichtet werden könnten, Zwangsarbeit zu leisten. Auch wurden Proteste eingereicht, dass die für die Amerikaner vorgesehenen Baracken ungenügend wären und den nötigen Platz zum Leben wie auch die Möglichkeiten zum Zeitvertreib vermissen liessen – eine wichtige Überlegung für zum Kampf ausgebildete Männer, die plötzlich in eine lange Periode erzwungener Untätigkeit geworfen werden. Nach langer Diskussion gaben die Schweizer endlich nach. Sie stimmten der Einquartierung der Amerikaner in Hotels in Kurorten zu, wo sportliche Tätigkeit und andere Formen des Zeitvertreibs möglich waren. Hingegen beharrten die Schweizer mehrere Monate lang darauf, diese Hotels anzumieten, ohne vorher die amerikanische Vertretung bezüglich der Hotelmieten zu konsultieren.« Für alle Kosten inklusive aufgelaufene Zinsen kam am Ende des Krieges die amerikanische Regierung auf.

Die schweizerische Hotelindustrie lag damals, wie dem »Yank«-Reporter Sergeant Ed Cunningham nicht entgangen war, »prak-

tisch am Boden«. Die Internierten waren daher ein gutes Geschäft. Interessierten Hoteliers, die sich um die Beherbergung der Amerikaner und Briten bewarben, hatte die Redaktion der »Schweizer Hotel-Revue« aber schon im Dezember 1943 mitgeteilt, dass die Internierten keine »Dauerpensionäre« wären, sondern »ausschliesslich durch Militärküchen verpflegt« würden: »Eine Pensionsverpflegung durch den Hotelbetrieb kommt nicht in Frage.« Unter den Hotels befanden sich auch einige heruntergekommene Etablissements, die in der Nachkriegszeit abgerissen wurden.

»Low standard«, am unteren kulinarischen Ende angesiedelt, so taxierte der aus Australien stammende Royal Air Force Flight-Sergeant Murray Th. Bartle die Mahlzeiten in Adelboden. Er hatte zur Besatzung jener Lancaster gehört, die am 28. April 1944 im Bodensee niederging. Die Verköstigung entsprach in nichts mehr jenen speziell arrangierten »Verhör-Essen«, wie sie Nachrichtendienst-Hauptmann von Meiss mit einigen der Crews zu veranstalten pflegte, um deren Zungen zu lockern. So gesehen kam es ei-



James Mahaffey, Navigator einer B-17, die am 18. März 1944 schwerbeschädigt in die Schweiz einflog: »Kurz bevor wir getroffen wurden, war vor uns ein Flugzeug explodiert und wir flogen durch einige seiner Trümmer. Das wird immer in mein Gedächtnis eingraviert bleiben.« Bild: Alliierte »Liberators« über den Ölfeldern von Ploesti/Rumänien; Sprengwölklein der Flab.

nem plumpen Propagandatrick gleich, wenn Oberst Probst, der nach dem Krieg wegen den Skandalen im Interniertenwesen arg unter Beschuss gekommene Sektionschef des Eidg. Kommissariats für Internierung und Hospitalisierung, in seinem Schlussbericht von »der Begeisterung der neuangekommenen über den guten Empfang« sprach und zum Beweis das überschwengliche Lob jener, die sich vom ersten Eindruck blenden liessen, zitierte: »The food is delicious and plentiful«; »we are eating very good, have beer and wine with meal«; »plenty of beer and whiskey«; »they treat us like kings« etc. Wie einem auf den 21. März 1944 datierten Dokument aus dem Bundesarchiv zu entnehmen ist, hatte der Chef der »Zensurstelle für Interniertenpost« diese Äusserungen, welche die drei bzw. fünf Tage zuvor gelandeten Amerikaner Donald H. Mac Mullen, Harry Blake, David Homes und Bruce Batchelder in Privatbriefen nach Hause übermittelten, damals schon mit feinem Gespür für deren Wert säuberlich aufgelistet: »Wir nehmen diese für unser Land günstigen Bezeugungen zu Protokoll, damit wir sie später zur Gegenüberstellung verwenden können.« Oberst Probst glaubte, es sich dann in seinem Bericht leisten zu können, auf neun solcher augenblicksbedingter positiver Urteile schön abgewogen auch ein – sich gewissermassen selbst diskreditierendes – negatives zu bringen: »Die Verpflegung ist nicht besser und nicht reichlicher als im Gefangenenlager! ... Ich habe die Armee satt und die Schweiz ist mir zum Tode überdrüssig.«

Schlimmer noch war die Monotonie und Langeweile in diesen entlegenen Alpenlagern. Die Hotels waren von je einem Wachsoldaten bewacht und die internierten Amerikaner von 21 Uhr an bis 08 Uhr eingesperrt. Um 23 Uhr und 03 Uhr wurden Zimmerkontrollen (»bed checks«) zur Vereitelung von Fluchtversuchen durchgeführt, wie James Green berichtet, der nach Davos kam und Kopilot einer B-24 war, die am 11. Juli 1944 eine Notlandung in Altenrhein gemacht hatte. Die alliierten Flieger führten in Adelboden, Wengen und Davos nur sehr bedingt das, was Oberst Probst »das Leben des Kurgastes« nannte. Sicher amüsierten sie sich in den Wintermonaten auch mit Schlittschuhlaufen, Schlitteln oder Skifahren, aber ansonsten blieb ihnen angesichts des ein-

tönigen und langweiligen Tagesablaufs, der »dull, boring daily routine«, oft nichts anderes übrig, als mit endlosem Pokerspiel die Zeit totzuschlagen. In Wengen stellten die amerikanischen Internierten mit einfachen Mitteln eine Zeitschrift her, den »Yankee-Yodeler«. James Stotts, Bordschütze einer B-17, die am 24. April 1944 gelandet war, hatte an einer Gründungssitzung im Oktober 1944 den ironischen Namen vorgeschlagen. Er starb nur wenige Tage später, am 16. Oktober 1944, nach einem Sturz aus dem dritten Stock seines Hotels. Es wurde Selbstmord vermutet. Auf ähnliche Weise war schon am 19. August 1944 in Davos Alfred M. Shearer jr., der Navigator einer B-17, die am 13. Juli mit einer Bruchlandung in Emmen niedergegangen war, aus einem Hotelfenster gestürzt und ums Leben gekommen. Es wurde ebenfalls Suizid angenommen, aber weitere Nachforschungen unterblieben.

1943, nach den ersten Abschüssen und Landungen, hatte ein Teil der Schweizer Bevölkerung noch damit gerechnet, dass die alliierten Flugbesatzungen in den Genuss derselben Regelung kommen würden, von der 1940 die Deutschen profitiert hatten. Frau Trudy Seiler aus Malans schrieb am 20. November 1943 der Sektion »Heer und Haus«: »Ich habe vor einiger Zeit gehört, dass die amerikanischen Piloten, die in der Schweiz notlanden, gar nicht interniert würden, [sondern] wieder frei gelassen [werden]. Die Schweiz habe anfangs vom Krieg auch Deutsche frei gegeben und infolgedessen verlange nun Amerika die Freigabe aller Piloten. Stimmt das oder ist es auch nur ein Gerücht?« Doch von Plänen zu deren Freilassung konnte keine Rede sein. Im Gegenteil wurde jeder Fluchtversuch mit unnachgiebiger Härte bestraft. Um dem amerikanischen Fluchthilfenetz auf die Spur zu kommen, wurden in Davos die Telefone aller Verdächtigten abgehört.

Das Haager Abkommen über die Pflichten und Rechte der Neutralen hätte eine sehr viel lockerere Haltung erlaubt, lautet doch dessen 6. Artikel: »Eine neutrale Macht ist nicht dafür verantwortlich, dass Leute einzeln die Grenze überschreiten, um in den Dienst eines Kriegsführenden zu treten.« Was für eigene Landsleute galt, hätte doch in sehr viel höherem Masse für Angehörige anderer Nationen gelten müssen. Die Schweiz liess sich stattdessen von Art. 2 des Haager Abkommens leiten, das gar nicht von der

Flucht internierter militärischer Einzelpersonen, sondern von organisierten Truppendurchmärschen sprach: »Es ist den Kriegsführenden untersagt, Truppen oder Munitions- oder Verpflegungskolonnen durch das Gebiet einer neutralen Macht hindurchzuführen.«

In einem Exposé für das Eidg. Militärdepartement vom 22. November 1944 argumentierte der Armeeauditor Oberstbrigadier Eugster: In einem Verzicht auf eine harte Bestrafung von Fluchtversuchen »läge (...) eine Begünstigung Kriegführender im Sinne des Art. 2 dieses Abkommens, die dem Gegner des jeweils begünstigten Staates zu Repressalien oder gar kriegerischen Massnahmen gegen unser Land Veranlassung geben könnten. Das kann die schweizerische Landesregierung nicht verantworten.« Die allgegenwärtige Angst davor, dass auch die geringste Hilfeleistung für die Alliierten in Deutschland falsch – das heisst: *richtig* – verstanden werden könnte, erklärt hingegen wiederum nicht alles. Es gab in der Armee und bei den Internierungsbehörden eine Menge Leute, die ihre Macht ganz gern ausübten.

Auf sehr symbolische Weise zeigte sich dies bei der Durchsetzung der militärischen Grusspflicht für Internierte gegenüber Schweizer Offizieren. Hauptmann Meng, Kommandant in Herisau, beklagte sich am 4. April 1944, er habe »wiederholt die betrübliche Feststellung gemacht, dass die Mannschaften der englischen Interniertenlager sehr schlecht grüssen. (...) Ich traf einzelne Leute oder auch ganze Gruppen, die mich blöd anglotzten, ohne zu grüssen. Wir Offiziere dürfen verlangen, dass wir von diesen Leuten gegrüsst werden. Es wäre eine unverantwortliche Privilegierung der Internierten gegenüber den Angehörigen unserer Armee.« Als Internierte Gelegenheit erhielten, an die Basler Mustermesse zu fahren, beschwerte sich ein Schweizer Offizier, der eine Gruppe – stets korrekt grüssender – polnischer Internierter begleitete, die britischen Internierten hätten sich »unmöglich verhalten«: Nicht einer habe ihn gegrüsst. An einer Stelle im Mustermessegelände habe es einen für Englischsprechende reservierten Vergnügungsort gegeben: »Auf hundert amerikanische und britische Internierte seien keine zehn ohne weibliche Begleitung gewesen.«

Nach einem Vorfall in Fribourg wurde die Heerespolizei einge-

schaltet. In seinem »Rapport gegen internierte Truppen« beschwerte sich Oberst Nicola, der Kommandant der Motorisierten Artillerie Rekrutenschule VI über »drei amerikanische Soldaten«. Gemeint waren der Bombenschütze Lieutenant James Mc Gann und die beiden als Kopiloten ausgebildeten Lieutenants Charles Waska und Donald Malloy: »Am Auffahrtstag, 18. Mai 1944, haben sich diese in Fribourg vor dem Hotel Suisse in *äusserst* fleghafter Weise benommen. Offiziere meiner Schule, welche vor der Terrasse des Hotels Suisse sassen, wurden ignoriert und nicht gegrüsst. Auf meine Frage, ob sie Offiziere der schweizerischen Armee nicht grüssen, wurde geantwortet, sie ignorier[t]en schweizerische Offiziere. Das lümmelhafte Benehmen dieser »Soldaten« hat dermassen Aufsehen erregt, dass sich die Direktion des angesehenen Hotels veranlasst sah, ihnen die Abgabe von Zimmern zu verweigern. Wenn man nicht will, dass sich der Unwillen sowohl bei der Bevölkerung wie in der Armee noch mehr steigert, ist es höchste Zeit, solchen Elementen die Lektion zu erteilen, die sie verdienen.«

Was war geschehen? Die drei Amerikaner hatten die Erlaubnis erhalten, an Auffahrt einen religiösen Konvent zu besuchen (»C.Y.O. convention«) und in der amerikanischen Armee galt ganz einfach die Bestimmung, dass auch hohe Offiziere in einem geschlossenen Raum wie diesem Hotel oder beim Essen – wie auf der Terrasse, wo zwei der Amerikaner speisten – ignoriert werden durften. James Mc Gann gab der Heerespolizei an, er sei, »als er mit einer Hotelangestellten redete, von einem Offizier, dessen Rang er nicht beachtet [habe], in französischer Sprache mit lauter Stimme angedet [worden] (...). Da er die französische Sprache nicht verstehen konnte, hatte ihm eine Hotelangestellte (...) übersetzt. Sobald er von den Wünschen des Offiziers Kenntnis erhalten habe, habe er ihn sofort mit einem Handgruss gegrüsst. Da nach amerikanischem Brauch die Offiziere gleich welchen Ranges in einem Gebäude nicht gegrüsst werden müssen, so habe er (...) weiters gar nicht auf Offiziere geachtet. Er erinnere sich, dass er den gleichen Herrn Oberst zwei- oder dreimal auf der Strasse getroffen habe, und dass er ihn dabei aber immer ordnungsgemäss gegrüsst habe.« Es ist seit altersher in der Schweiz ein Unruhestif-

ter, wer es unterlässt, hochhängenden Hüten den schuldigen Respekt zu erweisen...

Allergisch reagierten gewisse Schweizer auch, wenn amerikanische Internierte anzumerken wagten, dass das Ausbleiben eines deutschen Angriffs auf die Schweiz vielleicht weniger den schweizerischen Verteidigungsbemühungen als der Tatsache zuzuschreiben war, dass den Deutschen seit dem Eintritt der Amerikaner in den Krieg die Kraft für dergleichen Unternehmen fehlten. Von W. Holzer aus St. Imier erhielt ›Heer und Haus‹ am 10. September 1943, einige wenige Wochen nach dem Auftauchen der ersten Amerikaner in der Schweiz, folgende Zuschrift: »Die Bevölkerung ist wegen der wirklich ungeeigneten Haltung der amerikanischen Internierten sehr unangenehm überrascht. Diese Internierten (...) führen (...) in Magglingen (...) ein wahres Prasserleben; Trinkgelage mit Champagner sind an der Tagesordnung. Ferner sollen sie sich damit brüsten, dass die Schweiz es den Amerikanern zu verdanken hat, dass sie bisher vom Krieg verschont geblieben ist. Man ist erstaunt, dass die Behörden diesen Internierten eine solche Freiheit gestatten.«

Die Schweiz war im Zweiten Weltkrieg eine streng hierarchisierte, autoritäre Gesellschaft. Die Schweizerinnen und Schweizer standen unter Arbeitsdienstpflicht und sehr viele Lebensbereiche waren stark tabuisiert. Es gab nicht wenige, die fühlten sich durch die vermeintliche Ungezwungenheit und Freiheit der amerikanischen Internierten provoziert. Der kulturelle Unterschied, welcher in ihrer unkompliziert-direkten Art im Umgang mit Autoritäten, im öffentlichen Auftreten und so weiter zum Ausdruck kam, wirkte für diese Leute beunruhigend. Die diffuse Abwehrhaltung gegen den amerikanischen Kultureinfluss war keineswegs notwendigerweise mit einer politischen Rechtsorientierung verknüpft, konnte es aber durchaus sein. Ausgesprochen war dies bei Nationarat Dr. Eugen Bircher der Fall. In seiner Interpellation vom 7. Juni 1944 brachte er diese ressentimentgeladene Grundstimmung eines Teils der Bevölkerung, die sich nicht nur gegen Internierte, sondern auch gegen Flüchtlinge richtete, deutlich zum Ausdruck. In seiner Argumentation, die Züge einer veritablen Hetze hatte, äusserte sich eine ungeheure Angst davor, die Anwe-

senheit fremder Internierter könnte in der Schweiz einen Wandel auslösen. Als die von 53 Mitunterzeichnern unterstützte Interpellation in der Herbstsession des Nationalrats zur Beratung kam, hielt Bircher eine demagogische Rede, in der er unter anderem ausrief: »Es ist eine zunehmend schlechte Stimmung festzustellen (...). Wer befiehlt in unserem Lande: wir oder die Internierten und die Flüchtlinge?« Lange Passagen widmete er den Beziehungen zwischen Schweizer Frauen zu Internierten und zitierte aus Zuschriften, in denen sich angeblich Benachteiligte Luft verschafften. Solche etwa, die hatten »mitansehen müssen, wie Schweizermädchen von Internierten geküsst werden und wie die Mädchen sie abends aufs Zimmer nehmen«. Bircher selbst polterte: »Es tut mir leid, aber es muss auch hier einmal gesagt werden: Was unserem Lande an Ansehen und Ehre geschadet hat, das ist das Benehmen eines Teils unserer Weiblichkeit Internierten gegenüber. (...) Gerade diese Minderzahl sogenannter Schweizerinnen kann nicht genug angeprangert werden. Man könnte ganz gut das Beispiel des alten Bern nachahmen, das jetzt auch in Frankreich gemacht wird, und diesen Damen und Dämchen einmal die Haare schneiden auf den Kopf hinunter, dass man sie erkennen kann.«

Bircher bekannte, seit der Einreichung seiner Interpellation von seiten der Bevölkerung »mit Material geradezu bombardiert worden« zu sein. Darunter befanden sich auch Durchschläge von Verhörakten der Polizei. Er sammelte alles und reichte diese Unterlagen mit einem zusätzlichen Kommentar den Behörden ein. Im entsprechenden Abschnitt über »Frauen und Internierte« schrieb er, »es geht heute um die Ehre nicht nur der Schweizerfrau, sondern auch des Schweizervolkes, und um die Reinheit der kommenden Generation«. Dokumentiert ist in Birschers Sammlung etwa der Fall von Frau Cornelia von Büren aus Solothurn, die sich laut polizeirichterlichem Dokument »einer Widerhandlung gegen den Befehl über die Beziehungen der Zivilpersonen zu den Internierten schuldig« gemacht hatte. Sie lebte in Scheidung und hatte in Adelboden »mit einem Internierten namens *Byer*, Samuel, ein Liebesverhältnis«. Byer war Amerikaner und als Bordschütze einer B-17 am 18. Juli 1944 nach einem Angriff auf München in Dübendorf notgelandet. Als er von Adelboden nach Wengen ver-

setzt wurde, zog die damals dreissigjährige Cornelia von Büren ihm nach: »Nach Aussagen der Nachbarschaft hat sie den genannten Internierten zu jeder Tageszeit sogar in Anwesenheit des 4jährigen Töchterchens Cornelia in der Wohnung im Chalet Jeanette empfangen und ist mit ihm auch jederzeit Arm in Arm spazieren gegangen.« Weiter wurde ihr vorgeworfen, sich nach der »Strafversetzung« Byers – einem Karteieintrag in den Internierungsakten zufolge kam er vor Militärgericht und in dem Zusammenhang vermutlich ins Straflager Wauwilermoos – mit »einem anderen Internierten« angefreundet zu haben: »Das ungebührliche Verhalten der Frau von Büren bildet sowohl Gesprächsstoff bei den Erwachsenen wie bei der Schuljugend.« Mit scheinheiliger Fürsorge hiess es weiter, dies geschehe »zum Leidwesen des 4jährigen Töchterchens Cornelia, das dabei in jeder Beziehung gefährdet« sei. Die Anklageschrift verlangte, Frau von Büren »gestützt auf vorliegenden Tatbestand und in Anwendung von Art. 107 Militärstrafgesetz angemessen zu bestrafen.« Mehr ist nicht bekannt. Der zitierte Art. 107 MSTG lautet: »Wer (...) öffentlich bekanntgemachten Verordnungen oder allgemeinen Befehlen zuwiderhandelt, die vom Bundesrat, vom Armeekommando (...) oder andern zuständigen (...) Stellen zur Wahrung der militärischen Interessen oder der Neutralität oder in Ausübung der Polizeigewalt erlassen sind, wird (...) mit Gefängnis oder Busse bestraft.«

Das von Bircher zusammengestellte Dossier enthält auch die Abschrift eines Briefes aus Zürich vom 4. Oktober 1944, dessen nicht namentlich genannter Verfasser den »Zerfall des schweizerischen Familienlebens« und die zunehmenden Ehescheidungen brandmarkte: »Die Hurerei hat bereits in unseren Schweizerstädten einen solchen Höchststand erreicht, dass es einem beim Gedanken an die Zukunft unserer heranwachsenden Jugend in der Stadt graut und man sich ernsthafte Fragen stellt über die verheerende Wirkung, die anglo-amerikanische Sex-Appeal-, Gangster- und Swingfilme auf das Gemüt und die Seele unserer Jugend haben. Es ist eine Schande, dass bis jetzt noch nirgends ernsthaft gegen diesen amerikanischen Kitsch und Untergang jedes anständigen Lebens in unserm Schweizerhaus protestiert worden ist. Sind dies die Errungenschaften, welche uns die Alliierten zur Befreiung

Europas bringen wollen: Swing-Musik, Gangsterfilme, Hottentoten-Jazz-Musik, Kidnapping-Abenteuer, Sex-Appeal-Filme zur Ver sinnlichung der Jugend in Höchstform, Streiks, Vergnügungsfimmel etc.? Auf den ersten Blick scheint dies alles nichts mit dem Interniertenproblem zu tun zu haben und doch ist es so, dass diese Internierten – der grösste Teil – damit indirekt verbunden sind, denn es sind die meisten Vertreter dieser Weltgesinnung. Es sind dies Schmarotzer am arbeitenden, anständigen Volk!«

FLUCHT AUS DEM PARADIES

Das Gerücht, »die Amerikaner lebten im besten Hotel in den ›Winterferien‹ in Adelboden«, war nach seinem ersten Auftauchen im Dezember 1943 nicht mehr aus der Welt zu schaffen. Es herrschte in der Schweiz ohnehin die Meinung vor, es sei eine ganz besondere Gunst, den Boden dieses Landes zu betreten. Überheblichkeit und Selbstgefälligkeit paarten sich nur allzu häufig mit Missgunst und Neid. Dazu brauchte es noch nicht einmal einen Flirt von Internierten mit Schweizer Frauen. Am 16. Dezember 1943 meldete etwa ein Leutnant der Schweizer Armee, ein Berner habe ihm erzählt, an einem Ball »mit eigenen Augen« amerikanische und englische Piloten in Zivil »als letzte ganz besoffen in der Bar« eines Hotels gesehen zu haben.

Wenn britische oder amerikanische Internierte versuchten, aus der Schweiz zu fliehen, um zu ihren Kampfverbänden zurückzuzugelen – und diese Fluchtunternehmen scheiterten –, wurden sie mit einer Unnachgiebigkeit behandelt, die ohne diese tiefsitzenden Ressentiments nicht zu erklären ist. Es war, als stünde die Schweiz mit den Alliierten im Krieg. Mit Schweizerinnen und Schweizern, die den Amerikanern und Briten halfen über die Grenze zu gelangen, wurde wie mit Verrätern umgegangen. Der Detachements-Chef der Heerespolizei (Abteilung Internierung), Oberleutnant Kuhn, erstellte im Dezember 1944 eine lange Liste »verzeigter Personen, die den Amerikanern zur Flucht verholfen haben«. Darunter befanden sich acht Kellner, vier Serviertöchter,

zwei ›Haustöchter‹, vier Hotelportiers, neun Taxihalter, zwei Chauffeure, vier Angestellte, zwei Kaufleute, ein Hilfsarbeiter, ein Mechaniker, ein Student, ein Arzt, eine Klinikbesitzerin, eine Krankenschwester, zwei nicht näher bezeichnete Frauen und ein Beamter. Die Amerikaner verliessen diesem Bericht zufolge die Schweiz jeweils bei Vallorbe, Les Verrières, Le Noirmont, La Brévine, Le Brassus, St. Cerque, Crassier, Genf und St. Gingolph.

Vor der Befreiung Frankreichs wurden die Flüchtenden von der französischen Untergrundbewegung auf geheimen Wegen nach Spanien geführt, von wo aus sie zurück nach England gelangten. Von August/September 1944 an brauchten sie sich nur noch bis zum nächsten alliierten Truppenstützpunkt durchzufragen. Einer der unerbittlichsten Fahnder der Heerespolizei war der Gefreite Urban Engi. Er war nach Davos versetzt worden, weil er einer Italienerin bei einem Verhör »einige Ohrfeigen versetzt« hatte, wie er selber sagte. Am 31. Oktober 1944 wurde er nach eigenen Angaben »wegen Tätlichkeiten gegenüber Internierten und einer Italienerin« verurteilt und von seinem Davoser Posten entfernt. Die Kopien seiner diversen Verhörprotokolle stellte er darauf Nationalrat Dr. Eugen Bircher zu: »Ich habe es also erlebt, dass die Ausländer heute schon mit uns machen, was sie wollen (...), und wenn einem einmal die Nerven durchgehen, gewärtigt man, dass man vor ein Divisionsgericht gestellt wird.« In Davos machte er unter anderen die Bündnerin Elsi Romagnoli dingfest, die ihm am 12. Oktober 1944 gestand, vor drei Tagen ihrem Geliebten Jack M. Athearn – dem Bombenschützen einer B-17, die am 16. März 1944 gelandet war – zur Flucht verholfen zu haben: »Ich liebte [ihn]. Ca. drei Mal pro Woche ass [er] bei uns zu Hause (...). Den ganzen Sommer verbrachte ich mit [ihm] in Davos. Schon anfangs September liess [er] mich wissen, dass er beabsichtige, nächstens zu flüchten. Anfangs Oktober meinte [er], dass er nun gehen müsse. Seine Zeit sei abgelaufen. [Er] liess sich nicht mehr bewegen, hier in Davos zu bleiben. So blieb mir nichts mehr anderes übrig, als mit [ihm] die Flucht zu besprechen. (...) Am 9. Oktober morgens um 08.00 Uhr traf ich mit ihm und seinem Kameraden Wilhelm Moor oberhalb Davos zusammen. Beide (...) waren bereits in Zivil.« Zu dritt begaben sie sich nach Frauenkirch, wo der von Elsi

Romagnoli bestellte Fahrer aus Thusis auf sie wartete. Dieser brachte sie ohne Anhalten nach Lausanne. Von da ging die Flucht im Taxi weiter: »Ca. 21.30 kamen wir drei wohlbehalten in Genf an und hielten beim Place du Théâtre an. Kurz nachdem der Chauffeur fort war, erschienen zwei Herren in Zivil, kamen auf uns zu. Einer dieser Herren sprach sehr gut französisch: ›Ah, Fräulein, Sie kommen aus Davos.‹ Auf meine Anfrage betreffend Grenzübertritt wurde mir nichts gesagt. Auf diesem Platz blieben wir ca. fünf Minuten, dann erfolgte der Abschied.« Ihr wurde versprochen, die Nachricht über die Ankunft der beiden Flüchtenden in England werde ihr in einem chiffrierten und mit ›Yvonne‹ unterzeichneten Telegramm zugestellt.

Elsi Romagnoli gab ausserdem zu Protokoll, drei Wochen zuvor den Internierten Nichols und Mc Clure zwei Zugbilletts von Davos nach Neuenburg besorgt zu haben.

Strassen- und Zugskontrollen waren damals an der Tagesordnung. Der stellvertretende Chef der Heerespolizei (Internierung), Leutnant Max Steiner, erklärte im Oktober 1945, dass ihr Detachement während der Kriegsjahre einen Bestand von 120 Mann aufgewiesen habe: »Was im Bereich des Menschenmöglichen war, um den Flüchtenden entgegen zu treten, ist unsererseits getan worden.« Zur »Illustration des Raffinements, mit welchem von den Internierten vorgegangen wurde«, erklärte Heerespolizist Steiner, »dass sich Skigirls mit blonden Locken, roten und lackierten Fingernägeln mitunter als amerikanische Soldaten entpuppten«. Truppen des Armeekommandos seien »zu verschiedenen Malen (...) zur Überwachung der Grenzümgebung im Waadtländer Jura angefordert« worden; es sei »keine Möglichkeit unversucht geblieben (...), um den Evasionen wirksam zu begegnen«, und sie hätten »keine Kompromisse und Bevorzugungen irgendwelcher Art gekannt«. Aber »wir sind bei unserer Arbeit immer wieder auf Schwierigkeiten gestossen; ganz besonders deshalb, weil sich ein grosser Teil unserer Zivilbevölkerung dazu berufen fühlte, den Flüchtlingen ihre Hilfe in jeglicher Form zuteil werden lassen zu müssen.«

Selbst der »Chefberater der Stelle für Interniertenpost«, Haas, leistete Dienst an der Front. Er trieb insbesondere die Koordinierung des Fahndungsdienstes der Heerespolizei und der Berner

Kantonspolizei hinsichtlich der Strassenkontrollen voran. Am 30. September 1944 kontrollierte er »mit dem Kantonspolizisten Schär (...) abends von 20.30 Uhr bis 24.00 Uhr die Zufahrtsstrasse vom Oberland nach Bern. Es wurden 11 Autos angehalten, wovon 3 Lastwagen, 1 Marktfahrer-camion mit ca. 10 Personen und Privatwagen.« Er notierte: »Alle Insassen wurden kontrolliert. Keine Amerikaner, keine Beanstandungen.« Tags darauf, am 1. Oktober 1944, wurde er bei einer Zugkontrolle auf der Linie Zürich-Biel-Lausanne fündig. Chefberater Haas war mit dem Heerespolizisten von Känel in Solothurn zugestiegen: »In diesem Zuge wurden während der Kontrolle sukzessive zwölf internierte Amerikaner in Zivilkleidung festgestellt. Drei davon befanden sich in der 2. Klasse in Begleitung einer Lausanner Dame. Sie waren im Besitze von Fahrkarten Zürich-Lausanne. Drei weitere Internierte, wovon einer ein Jugoslawe, waren in der 3. Klasse, mit Fahrkarten von Klosters-Lausanne. Die übrigen sechs waren ebenfalls im Besitze von Fahrkarten 3. Klasse Zürich-Lausanne. In Grenchen ersuchte ich den Bahnhofvorstand, (...) zur Polizei nach Biel zu telefonieren, damit man einen oder zwei Polizisten an die Bahn schicke, weil ich beabsichtigte, die Amerikaner in Begleitung von Heerespolizist von Känel der Polizei zu übergeben. Ich hatte vor, mit dem gleichen Zug weiterzufahren, um mich der Dame anzunehmen, welche vermutlich Schlepperdienste leistete. In Biel war jedoch keine Polizei auf dem Perron, so dass ich mit Heerespolizist von Känel mit der Festnahme von sechs ausgerissenen Internierten – fünf Amerikaner, ein Jugoslawe – derart stark in Anspruch genommen war, dass wir uns vorerst mit den übrigen nicht mehr befassen konnten. (...) Beim grossen Gedränge in Biel wäre ein weiteres Ausreissen möglich gewesen.« Der Zug fuhr ohne sie ab und die telefonisch veranlasste Grosskontrolle in Lausanne verlief ergebnislos: »Die Leute müssen bereits in Neuenburg oder Yverdon den Zug verlassen haben (...). Die Einvernahme der Amerikaner und des Jugoslawen führte zu keinen Resultaten hinsichtlich der Dame, die die drei zuerst festgenommenen Amerikaner begleitete.«

Pech hatte in einem anderen Fall Jack Mc Kinney, Kopilot einer B-17, die nach Flaktreffern über Oberpfaffenhofen am 18. März 1944 brennend in Altenrhein notgelandet war. Anfang Oktober

flüchtete er mit zwei anderen Amerikanern und einem Schweizer Freund mitten in der Nacht auf Fahrrädern aus dem Lager Davos nach Zürich: »Ohne Lichter« brausten sie die Passstrassen hinunter und traten auf den langen flachen Strecken kräftig in die Pedalen. Ziemlich erschöpft, aber sicherlich mit sich recht zufrieden, lösten sie in der Menge, die den Zürcher Hauptbahnhof bevölkerte, Fahrkarten nach Genf, wo sie über die Grenze ins befreite Frankreich wollten. So hatten sie es geplant, doch als sie den Zug besteigen wollten, wurden sie von der Schweizer Heerespolizei angehalten: »Ich wurde verhaftet«, schrieb Mc Kinney später, »die anderen zwei entkamen. Ich verbrachte mehrere Tage in einem mittelalterlich anmutenden Kerker, bis ich ihnen sagte, wer ich war. Vierundzwanzig Stunden später war ich im Wauwilermoos.«

Der bereits erwähnte amerikanische Armeereporter Ed Cunningham erfuhr aus unterschiedlichsten Quellen eine Menge solcher Fluchtgeschichten: »Verschiedene flohen in einer Kutsche eines Beerdigungsunternehmers. Zwei andere versteckten sich in einem geheimen Abteil eines mit Äpfeln beladenen Lastwagens. Einer, der um Einfälle nicht verlegen war, traf sich mit einem Handelsreisenden, der Teppiche verkaufte. Er machte ihm die Idee schmackhaft, ihn im Innern eines seiner Teppiche zu verstecken, bis sie die Brücke überquert hatten, wo die Heerespolizei Fahrzeuge nach flüchtigen Internierten durchsuchte. Um die Grenze zu überschreiten, verschafften sich drei junge US-Fliegerleutnants Schweizer Pfadfinderuniformen, in welchen sie so natürlich wirkten, dass die Grenzwahe sie keinen Augenblick aufhielt. Vier andere Amerikaner verkleideten sich als Fischer, um an den Schweizer Wachtposten vorbeizukommen. Mit Stiefeln bis zu den Hüften versehen warfen sie die Angel nach Forellen aus und warteten in der Doubs der französischen Grenze zu. Seelenruhig arbeiteten sie sich flussabwärts. In einem geeigneten Augenblick setzten sie auf die andere Seite über und hatten das französische Ufer schon erreicht, als die Wachen das Täuschungsmanöver begriffen. Aber die Prämie für die romanhafteste Fluchtmethode errangen vier Yankees, die einen Taxifahrer für den Plan gewannen, sie in einem Hochzeitsausflug an die Grenze zu fahren. Sie heuerten die Frau des Taxifahrers als Mitspielende an und einer von ihnen po-

sierte als ihr neu angetrauter Ehemann. Die anderen drei bildeten die Hochzeitsgesellschaft und gemeinsam fuhren sie in einem blumengeschmückten Taxi durch die Strassen. Obwohl die Heerespolizei an der Strassensperre bei einer Brücke in Alarmbereitschaft versetzt war, um die ausgerissenen Internierten zu verhaften, blieben die Hochzeitsreisenden unbehelligt. Die Wachtmannschaft winkte sie gutherzig durch. An einer abgelegenen Stelle in der Nähe der Grenze liessen der »Bräutigam« und sein dreiköpfiges Gefolge die »Braut« mit ihrem Fahrer stehen und machten sich nach Frankreich davon.« In seiner »Yank«-Reportage erzählt Cunningham auch die Geschichte von ^{Kopilot} Leutnant Oscar C. Sampson aus Ridgefield im Staate New York und Leutnant John H. Garcia aus New York City, ~~Kopilot und~~ Bombenschütze einer B-17, die am 24. April 1944 in der Schweiz gelandet war: »Sie wurden in Davos interniert, einer Brutstätte für Nazisympathien und -intrigen [Davos war unter dem 1936 ermordeten Wilhelm Gustloff, dem »Landesgruppenleiter« der NSDAP-Auslandorganisation Schweiz, zu einem Stützpunkt nationalsozialistischer Aktivitäten geworden; der Kurort war ausserdem wegen der Tuberkulose-Höhenkliniken ein Zentrum für Auslandsdeutsche, und es gab auch ein deutsches Konsulat da]. Eines Nachts beschloss Sampson und Garcia zu zeigen, was sie über die[se] Mitbewohner des Ortes dachten, und rissen die Naziflagge vom Büro des deutschen Konsuls. Die Deutschen protestierten, und die Schweizer Internierungsbehörden ordneten an, dass die zwei Amerikaner in ein Straflager geschickt werden sollten. Aber ein befreundeter Schweizer Zivilist warnte die Amerikaner rechtzeitig, so dass sie am 16. August 1944 flüchten konnten. Mit Hilfe des französischen Untergrunds schafften sie es, sich nach Frankreich durchzuschlagen.«

James Mahaffey, Bordnavigator einer am 18. März 1944 gelandeten B-17, berichtet in seinen Aufzeichnungen, dass dieses kleine deutsche Konsulat in Davos mit seiner Nazifahne einem der Hotels, in dem die Amerikaner einquartiert waren, schräg gegenüberlag. Am 4. Juli 1944, dem amerikanischen Nationalfeiertag, hätten sie es vom Hotel-Balkon aus unter Beschuss genommen, symbolisch wenigstens: »Wir feierten den 4. Juli mit Feuerwerk und bombardierten das Konsulat mit Lufraketen.«

Darin, dass »viele Schweizer den amerikanischen Internierten bei der Flucht halfen«, sah »Yank«-Reporter Cunningham »einen Beweis« dafür, dass »die Durchschnittsschweizer die Obstruktionshaltung einiger Regierungs- und Armeevertreter nicht teilten. Viele Schweizer Berufsleute stellten ihre Autos zur Verfügung, um die Internierten zu kleinen Bahnhöfen zu fahren, da die grossen überwacht wurden. Andere Schweizer versteckten Amerikaner bei sich zu Hause oder gaben ihnen Geld für die Flucht. Einige dieser Sympathisanten wurden später von der Schweizer Polizei verhaftet. Verschiedene von ihnen kamen wegen ihrer Hilfe für die Amerikaner ins Gefängnis.«

Einer von ihnen war Korporal Hans Hungerbühler, die rechte Hand des Davoser Lagerkommandanten. Er war in die Flucht der Amerikaner Bob Vail, Elmer Sutters und Clem Skurca eingeweiht und hatte ihnen Reisedokumente verschafft. Aus der Haft heraus bat Hungerbühler Bob Vail nun seinerseits um Hilfe, und dieser besorgte ihm ein Einreisevisum in die USA. Kaum aus der Haft entlassen, wanderte Hungerbühler aus. Seine ersten Stationen waren Colorado, Los Angeles und Honolulu. Dann verlor sich seine Spur.

Aufgrund der Akten der Heerespolizei bis ins Detail rekonstruierbar ist der Fall von Jean Vorburger, einem 27jährigen Kaufmann aus Zürich. Er war am 22. November 1944 mit dem 46jährigen Taxifahrer Ernst Becker von Zürich Richtung Davos gefahren. Wegen der abgehörten Telefone in Davos flog die geplante Fluchtaktion auf. Der Gefreite Max Nebel von der Heerespolizei schrieb in seinem Rapport: »Am 22.11.1944 begab sich der Unterzeichnete nach Küblis, um in der Nähe des Bahnhofes den Strassenverkehr zu kontrollieren, da verschiedene amerikanische Internierte das hiesige Lager fluchtartig verlassen hatten. Gegen 17.00 Uhr traf vom Heerespolizei-Posten Chur die telefonische Meldung ein, dass vermutlich ein Zürcherauto in der Nähe von Küblis Internierte abholen und Richtung Landquart fahren werde. Gleichzeitig wurde die Heerespolizei Festung Sargans anvisiert. Auf diesen Anruf begab ich mich unverzüglich nach Felsenbach - Talenge zwischen Landquart und Seewis -, wo der Treffpunkt zur Strassensperre vereinbart wurde. Um 18.15 Uhr konnte ein

Personenwagen angehalten werden, in dem sich drei Internierte befanden. Neben dem Chauffeur sass ein gewisser Vorburger aus Zürich, der als Begleiter mitfuhr. Während dieser Aktion traf eine weitere Meldung ein, wonach fünf Internierte einen Polizeibeamten in der Nähe von Küblis niedergeschlagen hätten. Da nur drei Internierte festgenommen werden konnten, setzte ich mich sofort mit dem Heerespolizei-Posten Chur in Verbindung, um eine Zugskontrolle Richtung Sargans zu erwirken. Diese Kontrolle wurde von Gefreitem Schärer durchgeführt, der vor Ragaz die beiden Ausreisser erkannte und nach Chur brachte. Um 19.00 Uhr fuhr wir mit den Festgenommenen nach Walenstadt – Befehl vom Polizeioffizier –, und am 23.11.1944 wurden sie nach Chur transportiert. In der folgenden Nacht konnten weitere 16 Internierte auf der Flucht angehalten werden.«

Vorburger wurde dem Untersuchungsrichter übergeben. In einem anderen Bericht wurde festgehalten, es habe nicht ermittelt werden können, dass der Beklagte gegen »Belohnung« gearbeitet habe. Als Vorburger aus der Haft entlassen wurde und zusammen mit seiner Frau, die ihn in Chur abholte, den Zug nach Zürich bestieg, geriet er auch noch in eine Zugskontrolle. Wie die Heerespolizei rapportierte, reiste »das Ehepaar Vorburger in Begleitung zweier Funktionäre des amerikanischen Konsulates Zürich (...). Vorburger verliess den Bahnhof Zürich in Begleitung seiner Gattin und der Amerikaner, die mit ersterem eifrig Gespräche führten.«

In Lausanne waren der 1891 geborene Ingenieur Pierre Mussard und dessen 1922 geborener Sohn Alexandre Mussard eine wichtige Anlaufstelle für flüchtende Internierte. 1945 war Alexandre Mussard als Soldat in der Nähe von Basel stationiert: »Die amerikanischen Flieger gerieten öfters in den schweizerischen Luftraum und die Schweizer Fliegerabwehr eröffnete das Feuer. Meine Dienstkameraden riefen jeweils: ›Wenn wir nur einen herunter-schiessen könnten!‹ Was sie wollten, war, zusehen zu können, wie so ein Flugzeug brennend abstürzte: Zirkus, Kino. Darin liegt das eigentlich Schreckliche – weniger darin, zu schießen und zu tö-

ten, als im Genuss, den dies bereitet: sadistischer Zuschauer sein.« Als ich Alexandre Mussard an seinem heutigen Wohnort Vaucresson in der Nähe von Paris besuche, erzählt er mir, wie er als 18-jähriger 1940 mit einem Wasserbecken, einem Sandkessel und einer kleinen Pumpe jeweils nachts im passiven Luftschutz auf einem Lausanner Haus den britischen Bombern nachgeschaut habe, die den Himmel durchquerten: »Das Geräusch dieser Bomber war sehr schwermütig und geheimnisvoll.« 1941 ging er als Chemiestudent nach Zürich an die ETH. Im gleichen Jahr wurde er auch in die Armee eingezogen. 1942 lernte er erstmals ein Mitglied der französischen Untergrundbewegung kennen. Der Mann hiess Maurice Baverel und war nur vier Jahre älter als er. Während des deutschen Überfalls auf Frankreich war Baverel in deutsche Kriegsgefangenschaft geraten, hatte sich aber in einer spektakulären Flucht aus dem Lager befreien können und war als blinder Passagier auf den Puffern von Eisenbahnwagen in mehreren Nächten nach Frankreich zurückgekehrt.

Für Mussard war Baverel ein Mann ausserordentlichen Mutes. So soll er kurz danach im Auftrag des französischen Widerstands nach Deutschland zurückgekehrt sein, um zu versuchen, auch seinen Kameraden die Flucht zu ermöglichen. Bis zur Befreiung Frankreichs war Baverel sowohl für den britischen als auch anerkanntermassen für den schweizerischen Nachrichtendienst tätig. Als Grenzgänger zwischen Frankreich und der Schweiz versorgte er nicht zuletzt mit Hilfe von Pierre und Alexandre Mussard die Résistance der Grenzregionen mit Lebensmitteln, Medikamenten und Waffen. Baverels Deckname war ›Victor‹.

Erstmals in Kontakt mit amerikanischen Internierten war Alexandre Mussard in Zürich gekommen. Eine Gruppe von ihnen war singend unter seinem Fenster vorbeigezogen, und da seine Mutter, Helma Mussard-Hirth, Amerikanerin war, hatte er in dem Lied einen Teil von sich selbst entdeckt. In Davos hatte er danach mit amerikanischen Internierten Poker gespielt, aber wenn er gegen sie zu verlieren begann, hörten sie gleich auf: Sie spielten zu gut und wollten ihm, so erzählt Mussard, nicht das Geld abknöpfen. Nach dem unglücklichen Tod seiner Mutter im April 1944 – sie starb an einer von den Ärzten schlecht behandel-

ten Bauchfellentzündung –, wurde die Lausanner Wohnung zu einem Durchgangsort für amerikanische Internierte. Alexandre Mussard erinnert sich noch gut an die ganz andern Umgangsformen der amerikanischen Offiziere. So nahm ein junger amerikanischer Fliegeroffizier einmal ganz selbstverständlich auf dem Bordstein des Trottoirs Platz, als sie in Lausanne auf den Bus warteten, während Schweizer Offiziere sich damals in der Öffentlichkeit nicht einmal auf eine Bank setzten.

»Am 15. August 1944 verhalfen wir einem Dutzend Amerikaner zur Flucht über den Genfersee. Ich bat Freunde – eine begüterte Familie, die ein Bungalow am Seeufer von St. Sulpice besass –, ob sie es mir nicht zur Verfügung stellen würden. Ich könne ihnen aber den Grund dafür nicht sagen. Sie willigten ein, und wir liessen dort die zwölf amerikanischen Flieger zusammenkommen. In der Zwischenzeit hatte mein Vater in Vidy ein Fischerboot geholt. Damals waren sie noch nicht mit Ketten und Vorhängeschlössern gesichert. Sie lagen einfach am Ufer. Im Schutze der Nacht bestiegen die Amerikaner den Kahn. Ich stand im Wasser und schob sie in den See hinaus. Mein Vater und Maurice Baverel ruderten. Ich blieb zurück. Alles war so schnell und so geräuschlos abgelaufen, dass wir einen der Amerikaner, der vor dem Haus Wache stand, ganz vergessen hatten. Ich nahm ihn mit nach Hause. Es gelang ihm später, auf einem anderen Wege zu fliehen. Mein Vater und Baverel ruderten fast die ganze Nacht, um ans französische Ufer zu gelangen. Sie landeten bei Evian. Das war damals schon befreit. In der darauffolgenden Nacht brachten sie das Boot wieder zurück.«

Am 28. August 1944 wurde Alexandre Mussard aus gesundheitlichen Gründen vorübergehend vom Dienst dispensiert. In der französischen Grenzregion tobten die letzten Kämpfe. Den ganzen August über hatte sein Vater noch eine Waffenlieferung an die französischen Widerstandsgruppen vorbereitet. Am 1. September luden Pierre und Alexandre Mussard zusammen mit Baverel die erstandenen Pistolen und zwanzig alten Ordonnanzgewehre Modell 1889 zusammen mit der Munition in den Wagen des befreundeten und eingeweihten Taxihalters und Garagisten René Emery aus Vallorbe. Dieser fuhr sie auf abgelegenen Wegen bis in die äus-

serste Grenzzone. Es war 17.30, als Baverel und Alexandre Mussard voll beladen die letzten Meter, die sie von Frankreich trennten, zu Fuss hinter sich brachten.

Ein Zöllner, der auf den Wagen aufmerksam wurde, lenkte die Schweizer Behörden erstmals auf die Spur der Mussards. Nach dem Krieg wurde ihnen vor Militärgericht der Prozess gemacht. Pierre Mussard, Maurice Baverel, René Emery und zwei Lausanner Waffenhändler kamen mit Bussen davon. Alexandre Mussard wurde wegen Verletzung der »eidgenössischen Vorschriften zur Erhaltung der Neutralität« (Artikel 107 MSTG), Zuwiderhandlung gegen den Bundesratsbeschluss betreffend die teilweise Schliessung der Grenze (vom 13.12.1940), Fluchthilfe und fremden Diensten (Art. 23 und 105 MSTG) zu 60 Tagen Gefängnis bedingt verurteilt. Denn er war gleich in Frankreich geblieben und



Alexandre Mussard (links), Maurice Baverel (Mitte). Die Foto war Mussard bei seiner Verhaftung abgenommen worden.

hatte sich bis zum 10. September 1944 an den abschliessenden Kämpfen der Résistance beteiligt. Als letzten Anstoss für diesen Entschluss bezeichnet Alexandre Mussard jene deutsche Strafaktion gegen die französische Widerstandsbewegung, bei der eine Abteilung der Waffen-SS am 23. Juli 1944 mit Flammenwerfern und Phosphor den französischen Teil von St. Gingolph am Südufer des Genfersees in Brand gesteckt hatte.

Es war aber nicht dieser illegale Grenzübertritt, der Alexandre Mussard schliesslich in Untersuchungshaft brachte. Am 23. September, keine zwei Wochen nach seiner Rückkehr in die Schweiz, erhielt er um 07.00 in der Früh einen Telefonanruf von Ferris Martin, einem amerikanischen Internierten. Ferris Martin war Bombenschütze einer »Fliegenden Festung«, die am 27. Mai 1944 nach einem Angriff auf Ludwigshafen mit zwei ausgefallenen Motoren in Dübendorf gelandet war. Seine Flucht hatte am 22. September in Davos begonnen. Mit dem Zug war er bis nach Zürich, und von da mit dem Taxi mitten in der Nacht nach Lausanne gefahren. Um 04.00 war er da angekommen und wartete zunächst. Bei Alexandre Mussard konnte er sich anschliessend etwas hinlegen. Abends begaben sie sich ins Restaurant Bock, in der Nähe der Place St. François, um die letzten Details ihres Plans zu besprechen. Im dem Lokal wurden sie auf die zwei amerikanischen Internierten Paul Moritz und David Wightman aufmerksam. Ersterer war Bordfunker und erst seit 11 Tagen auf Schweizer Boden, letzterer hatte als Bordschütze der allerersten hier gelandeten Maschine angehört, jener B-24, die am 13. August 1943 in Wil/SG niedergegangen und von der Mannschaft selbst in Brand gesteckt worden war.

Die beiden hatten am frühen Morgen Reissaus genommen und das Lager Adelboden um 06.30 mit dem Autocar verlassen. Von Frutigen aus waren sie mit dem Zug ungehindert bis nach Lausanne gekommen. Alexandre Mussard und Ferris Martin zögerten keine Sekunde und schlugen Moritz und Wightman vor, sich ihnen anzuschliessen: »Wir hatten nicht sofort gemerkt, dass sie zu viel getrunken hatten. Das war unser Fehler. Nun gut, wir tranken alle vier noch ein Glas zusammen. Dann ging ich los, um ein Taxi zu suchen, und mit diesem Taxi fuhren wir nach Vallorbe.

Ich hatte nicht vor, sie an einer einsamen Stelle in den Bergen über die Grenze zu bringen, wo sie riskiert hätten, sich zu verirren, und was auch mühsam gewesen wäre, sondern ich plante, mit ihnen fünfundzwanzig Meter unterhalb eines Grenzpostens einem Flüsschen entlang zu gehen, das im Prinzip alle Geräusche über-tönte, die wir machen konnten. Baverel machte das oft so. Aber dummerweise liess ich in der Nacht den Taxifahrer zu spät anhalten. Wir waren schon sehr nahe an der Grenze und die Zöllner mussten gehört haben, dass ein Wagen anhielt und dann wieder wegfuhr. Als wir den Hang zum Flussbett hinunterstiegen und uns Richtung Grenze vorzuarbeiten begannen, machte sich ausserdem die Trunkenheit der zwei Amerikaner übel bemerkbar. Sie fielen ein ums andere Mal hin, stiessen Flüche aus und schimpften, und pretty soon hatten wir Schweizer Soldaten, Zöllner und Hunde hinter uns und wurden verhaftet.« Eine Nacht verbrachten sie in einer Polizeizelle in Vallorbe, dann wurden sie ins Lausanner Gefängnis Bois-Mermet überführt. Moritz und Wightman rissen aus, als sie am 26. September mit dem Zug ins Straflager Wauwilermoos transportiert werden sollten. Wieder nüchtern, schafften sie es wenigstens im zweiten Anlauf bis nach Frankreich. Ferris Martin hatte weniger Glück. Im Wauwilermoos wurde er krank, bekam keine angemessene Pflege und landete schliesslich am 15. Oktober in einem Luzerner Spital. Erst nach seiner Genesung gelang ihm von da aus am 25. Oktober 1944 die Flucht.

Wenn Internierte auf der Flucht erwischt wurden, kamen sie zuerst in Polizeigefängnisse, danach auf direktem Weg ins Straflager Wauwilermoos. Die Polizeihaft konnte sich stark in die Länge ziehen. Die Amerikaner Wayne Peterson, Rudolph A. Katainen, William Wilkey und Jacob Stafford, die am Sonntag, 10. Dezember 1944 in Genf eingesperrt wurden, schrieben am Donnerstag, 14. Dezember dem Eidg. Politischen Departement aus der Haft einen Protestbrief: »Es wurde uns verweigert, einen Vertreter der amerikanischen Gesandtschaft zu sehen. (...) Wir wurden in Genf festgenommen, weil wir ohne Erlaubnis das Lager verlassen ha-