

ERLEBNIS IM 2. WELTKRIEG

von Clinton O. Norby

Diese Geschichte beginnt am 25. Februar 1945 mit folgender Besatzung:

- Pilot, Charles R. Abplanalp, Chicago, Illinois
- Co-Pilot, Harold V. Gividen, Mapelton, Utah
- Navigator, George F. Brown, Tupelo, Mississippi
- Ingenieur und oberster Kanzelschütze, Clinton O. Norby, Salt Lake City, Utah
- Funker und Schütze, Stanley H. Ziegler, (wäre normalerweise mitgeflogen, war an diesem Tage aber krank und wurde ersetzt durch)
- Funker, Paul Livingston, Chicago, Illinois
- Schütze, Ernest C. Ogden, Lexington, Kentucky, (operierte als Frontschütze, warf aber auch die Bomben, an Stelle des Bombardiers)
- Kugelkanzelschütze, John D. Genetti, Hazelton, Pennsylvania
- Seitenschütze, Herbert Berlin, West, Virginia
- Schwanzschütze, Gene C. Bullock, Provo, Utah

Das Flugzeug war eine B-17-G

Station 110 England, bekannt als Polebrook. Die nächst grössere Stadt war Peterboro, England.

Für alle ausser für Livingston war dies unsere 2. Mission. Wir wurden um 0200 Uhr morgens geweckt. Um 0230 nahmen wir unser Morgenessen ein, und um 0300 Uhr folgten die letzten Informationen. Zuerst allgemein, anschliessend bekam jeder noch spezielle Instruktionen. Unser Ziel war der Exerzierplatz in München. Nach diesen kurzen Instruktionen ging jeder seinen Vorbereitungsaufgaben nach. Wir Schützen mussten unsere in einem Raum aufbewahrten Geschütze (12,8mm Maschinengewehre) holen gehen. Danach ging es darum uns richtig einzukleiden. Auf unserer Flughöhe war es kalt, darum all diese Kleider: Shorts, Unterhemd und lange Unterhosen, ein wollenes Hemd und dazugehörnde Hose, geheizte Schuhe, Handschuhe, und noch unter dem eigentlichen Pilotenanzug trugen wir einen wollenen Overall. Ueber alles kamen natürlich noch Schwimmweste und Fallschirm sowie Helm und Sauerstoffmaske. Bevor wir ins Flugzeug stiegen, bekamen wir noch unsere Not-Ration und Lankarten der zu überfliegenden Gebieten. Danach installierten wir unsere Geschütze und überzeugten uns, dass auch genügend Munition vorhanden war. Der Pilot, Co-Pilot und der Ingenieur kontrollierten die Maschine noch äusserlich, und dann ging es los.

Wir warteten im Flugzeug auf das Signal vom Tower, um unsere Maschine starten zu können. Schon zu Beginn hatten wir Pech: die Bremsen versagten. Mit laufenden Motoren rollten wir gegen eine andere Maschine, und wenn Harold nicht die Notbremsen gezogen hätte, wären wir geradewegs in dieses andere Flugzeug hineingekracht.

Wir konnten dann schliesslich doch starten. Unsere Formation (36 Flugzeuge) kletterte auf eine Höhe von rund 9000 Meter. Die Route führte uns über den Ärmelkanal, via Nord-See nach Holland. Der Zieker-See war einer unserer Orientierungspunkte. Bevor wir nach Holland kamen, sagte uns der Navigator (Brown), wir könnten nun unsere Geschütze testen. Unmittelbar danach gesellte sich eine Schutzjägerstaffel zu uns. Unsere Jäger durften nie ihre Nasen gegen uns richten. Auf Distanz ist es sehr schwierig eigene Flugzeuge von Fremden zu unterscheiden, darum dieses Gesetz. Falls ein Jäger gegen uns geflogen kam, war dies für uns das Zeichen zu schießen.

Nachdem wir unsere Geschütze getestet hatten, zogen wir unsere Flak-Anzüge an. Diese sollten uns vor feindlichen Luftangriffssplittern schützen. Leider konnten Genetti und Norby keine solche Anzüge anziehen, da an ihren Standorten dafür zu wenig Platz vorhanden war.

Schliesslich erreichten wir feindliches Territorium, wir mussten also stets mit feindlichen Jägern rechnen. Ueber Funk konnten wir die Gespräche unserer Jagd-piloten mithören. Wir vernahmen, dass unsere Jäger mit feindlichen Jägern kämpften, konnten uns aber nicht darauf konzentrieren, da wir selber auf der Hut sein mussten, denn hier gewinnt der Schnellere.

Eine meiner Aufgaben war es, zu überprüfen, ob der Bombenschacht auch wirklich offen war, nachdem ihn der Bombardier geöffnet hatte. Dies ist sehr wichtig. Falls die Klappen nicht richtig offen wären, gäbe es keinen elektrischen Kontakt, was das Ausklinken der Bomben verunmöglichen würde. Auf diesem Fluge war es so, dass sich der Bombenschacht nicht vollständig geöffnet hatte, auch nach wiederholten Öffnungsversuchen geschah nichts. Ich verliess meine Kanzel und kletterte hinunter in der Bombenschacht, um diesen manuell zu öffnen. Dazu musste ich mit meinem ganzen Körper in den Schacht hinein, eine sehr anstrengende Sache. Als ich die Klappen etwa einen Drittel offen hatte, gab es einen lauten Knall, und die ganze Maschine füllte sich mit schwarzem Rauch. Ich drehte mich um und bemerkte, dass viele Drähte, die zu den Haltevorrichtungen der Bomben führten rauchend herunterbaumelten. Entweder der Pilot oder der Bombardier hatten den "Bombenschacht-Tür" Knopf auf "ein" gestellt. Dieser Knopf muss aber stets auf "aus" sein, bevor man den Schacht öffnet.

Danach bemerkte ich, dass mich jemand an den Füßen schüttelte. Ich kroch also zurück. Was sich mir da bot war schrecklich. Brown stand dort, und bei dessen Anblick wurde mir fast übel. Seine ganze Stirn war mit Blut bedeckt, es floss über seine Augen und in Sauerstoffmaske. Das Blut gefror über seinen Augen und machte es ihm unmöglich zu sehen. (Die Temperatur war weit unter 0 Grad). Brown hatte noch andere Wunden an seinem Kopfe; das Blut floss überall hin. Schlimm an der Sache war noch, dass Brown unser Sanitäter war. Brown sagte mir, ich solle etwas Puder auf seine Wunden tun und diese dann mit Kompressen verbinden. Als ich dies ausgeführt hatte, stellte ich mich zwischen den Piloten und den Co-Piloten, um herauszufinden, wieviel Schaden bei dieser Flak Explosion entstanden war. (Bevor wir getroffen wurden, hatten wir noch keine Flaks gesichtet.)

Der grösste Schaden wiess die linke Seite der Maschine auf. Die Windschutzscheibe des Piloten war so zugerichtet, dass er nicht mehr hinaussehen konnte. Glücklicherweise waren diese Scheiben kugelsicher, sodass die Piloten keine Verletzungen davontrugen. Dagegen waren die Ruder des Piloten zerstört, sodass der Co-Pilot von nun an fliegen musste. Zu dieser Zeit hatten wir unsere Formation schon längst verlassen und waren ganz alleine. Aus diesem Grund wollte der Funker Begleitschutz anfordern, doch auch der Funk war defekt. Auch mit den Motoren hatten wir Probleme. Nr. 3 ging überhaupt nicht mehr, Nr. 3 war mehr oder weniger noch in Ordnung, Nr. 1 und Nr. 4 hatten Löcher und das Öl floss aus. Bei Nr. 4 war es so, dass das Öl ausfloss, bevor es den Motor überhaupt erreichen konnte. Man musste also damit rechnen, dass diese beiden Motoren bald aussteigen werden, und wir dann keine Kraft zum Fliegen mehr haben.

In einer B-17 hat es vier Sauerstoff Systeme. Alle Flaschen werden in einem Raum gelagert. Zwei Systeme waren ausgefallen; nur der Pilot, der Co-Pilot, der Ingenieur, der Funker und der Heckschütze hatten noch Sauerstoff. Glücklicherweise waren in der Maschine auch tragbare Sauerstoffgeräte vorhanden, sodass jene, welche keinen Sauerstoff mehr besaßen, diese Flaschen gebrauchen konnten. Es war auch möglich, diese tragbaren Geräte an den noch funktionierenden Systemen wieder nachzufüllen.

Das Flugzeug war nicht mehr in einem guten Zustand. Wir verloren ständig an Höhe.

Der Co-Pilot versuchte in westlicher Richtung weiterzufliegen. Es stellte sich später heraus, dass wir südwestlich flogen.

Kurz nachdem Brown verbunden worden war, sahen wir, dass Ogden Probleme hatte. Brown und ich begaben uns zur Spitze der Maschine, um nachzusehen, was passiert war. Wir fanden eine grosse Unordnung. Teile der Plexiglashaube waren weggeschossen, und die linke Seite war voll von Löchern. Ogdens Arm war verletzt, ausserdem hatte er seine Sauerstoffmaske und seine Handschuhe verloren. Sauerstoffmangel kann verschiedene Reaktionen hervorrufen. In Ogdens Fall war es so, dass er nicht ohnmächtig wurde, er aber den Kopf verlor und nicht mehr rationel handeln konnte. Da Ogden gross und kräftig war, hatten wir einige Mühe in zu bändigen. Wir besorgten Handschuhe und bemerkten dann, dass der Schlauch, der von Ogdens Sauerstoffmaske wegführte, durchlöchert war, also musste ich mein tragbares Gerät mit ihm teilen, bis wir auf einer Höhe waren, auf der Sauerstoffmasken nicht mehr nötig waren.

Als ich ins Cockpit zurückgekehrt war, fragte mich der Pilot, ob wir noch alle Bomben hätten. Ich sah, dass der Bombenschacht noch nicht ganz offen war, und dass noch alle Bomben vorhanden waren. Doch plötzlich gab es einen Ruck, und der Schacht öffnete sich ganz. Der Pilot wollte die Bomben abwerfen, doch nur die rechte Seite funktionierte. Genetti und ich begaben uns erneut in den Bombenschacht, um nachzusehen, was defekt war. Im Schacht befanden sich Not-Auslösesysteme, da aber noch viele Bomben an Bord waren, gelang es uns nicht diese Vorrichtung zu erreichen. Es blieb uns nur ein Ausweg: Über den Explosionsbomben befanden sich Brandbomben. Wir lösten also diese zuerst, mit der Hoffnung, dass keine zu brennen anfängt. Beim Herausfallen würden die Brandbomben die 500 Pfund Sprengbomben mitreißen.

Während Genetti und ich unserer Arbeit nachgingen, hörten wir plötzlich, dass jemand schoss. Ich dachte, jemand hätte uns angegriffen, aber als ich in den Bug der Maschine kam, sah ich, was passiert war. Ogden hatte wieder den Kopf verloren und verschoss die ganze Munition der Bugkanzelgeschütze. Brown und Ogdens Sauerstoffbehälter waren leer, dies der Grund. Ich gab ihnen schnell meine Flasche und füllte die ihrigen nach.

Schliesslich gelang es Genetti und mir, die Bomben abzuwerfen. Dies mag nicht nach einem allzuharten Job aussehen, man muss sich aber vorstellen, wir hingen im offenen Bombenschacht, gehalten von einem Mannschaftsmitglied, unter uns 6000 Meter nichts.

Nach getaner Arbeit untersuchte ich das Flugzeug nach anderen Defekten. Unmittelbar hinter dem Cockpit war die linke Seite durch Granatsplitter stark beschädigt worden. Die Splitter drangen durch den Rumpf hindurch und beschädigten auch die rechte Seite. Falls ich an meinem Platz gewesen wäre und nicht im Bombenschacht zu tun gehabt hätte, wäre ich bestimmt getroffen worden. Die Granate zerstörte auch unsere Leuchtpistole, die wir gebraucht hätten, um in der Formation anzuzeigen, dass wir Verletzte an Bord hätten. Verschiedene Farben zeigen verschiedene Ereignisse an.

Auch die Hydraulik wurde getroffen. Diese ist nötig für die Bremsen und für die Klappen beim Landen. Zu dieser Zeit hatten wir viel an Höhe verloren, sodass die Sauerstoffgeräte nicht mehr nötig waren.

Während dieser ganzen Zeit waren der Pilot, der Co-Pilot und der Navigator damit beschäftigt, herauszufinden, wo wir waren. Als wir getroffen wurden, waren wir über München.

Plötzlich rief jemand durch die Gegensprechanlage, dass sich drei feindliche Jäger auf 0300 Uhr befänden. Zufälligerweise schaute ich nach 0900 Uhr und bemerkte auch dort vier Jäger. Ich bestieg sofort meine Kanzel und brachte meine Geschütze in Stellung. Da die Jäger noch nicht in Reichweite waren, wollte ich meine Geschütze testen, doch nichts geschah. Auch die Geschütze waren ausgestiegen. Die sieben Jäger begaben sich in Formation. Ich hatte dermassen Angst, dass meine Knie zitterten. Die Flugzeuge kamen näher, und ich versuchte nochmal zu schiessen, ohne Erfolg. Ich erkannte die Flugzeuge, es waren Me 109 mit gelben Nasen. Man hat uns gesagt, dass die "Gelbnasen" die bested deutschen Jagtpiloten seien. Die Maschinen kamen

näher aber schossen nicht, und ich fragte mich noch, wass die weissen Kreuze auf rotem Grund wohl zu bedeuten hätten. Ich wusste, dass dies nicht die deutsche Flagge war, es waren jedoch deutsche Flugzeuge. Später fanden wir heraus, dass dies schweizer Jäger waren.

Wir wurden umzingelt von Jägern, hinter, oben, unter und neben uns. Die Jäger brachten ihre Räder heraus, was für uns ein Zeichen hätte sein sollen, dasselbe zu tun. Unsere Hydraulik war jedoch defekt, wir konnten nichts machen. Wir nahmen an, dass wir uns über der Schweiz befänden, doch sicher waren wir nicht. Der Pilot befahl mir Brown und Ogden zu holen, und uns für einen Absprung bereit zuhalten. Als ich hinaussah, bemerkte ich aber, dass wir zu tief flogen, um überhaupt springen zu können. Trotzdem nahm ich meinen Fallschirm zur Hand, um im äussersten Falle Springen zu können. Leider war auch mein Fallschirm voll von Löchern, ich war also nicht sicher, ob dieser überhaupt funktionieren würde. Dann befahl mir der Pilot niemanden springen zu lassen. Ich gab den Befehl weiter, da wir nicht an der Gegensprechanlage angeschlossen waren. Wir begaben uns in Crash-Position.

Da die schweizer Flugzeuge uns immernoch begleiteten, glaubten wir, wir würden auf einem Flugplatz landen, trotz all den Bäumen, die unsere Maschine fast berührten. Brown und Ogden kamen vom Bug her zurück in den Funkerraum. Es war nicht mehr genügend Zeit, die ideale Position einzunehmen, sodass Ogden sich am Boden schützte und den Kopf von Brown zwischen seine Beine nahm. Ich wollte nachsehen, ob meine Hilfe im Cockpit gebraucht wurde, doch da sah ich wie tief wir eigentlich flogen. Ich bemerkte auch, dass einer unserer Motoren plötzlich laut aufzuhäulen begann, und da auch die Umdrehungen stark abnahmen, wusste ich, dass wir ihn bald verlieren würden.

Es war nun klar, dass wir die Bruchlandung vor uns hatten. Ich hatte grosse Angst, die Maschine könnte zu brennen anfangen, da wir noch über 3000 l Brennstoff an Bord hatten. Ich bemerkte, dass die Motoren keinen Lärm mehr machten. Das einzige Geräusch, das wir hörten, war das Krachen der Baumspitzen, dass durch unsere Flügel hervorgerufen wurde. Nach einer langen, rauen Landung kamen wir endlich zu einem Stopp.

Ich sah Rauch zu meiner Linken. Im Cockpit war ein derartiges Durcheinander, dass ich keiner der Piloten sehen konnte. Ich erblickte jedoch ein Arm, der stark blutete. Ich rief: "Harold bist du o.k.?" Er sagte ja, der Pilot sei aber stark verletzt. Ich erfuhr, dass Charles sehr stark blutete. Das Dach des Cockpits war weggerissen, was den Piloten tötete. Der Co-Pilot kriegte eine starken Schlag auf den Hinterkopf. Ich konnte "nur" meinen Fuss nicht mehr bewegen.

Brown und Ogden kletterten durch den Bombenschacht hinaus und halfen dann, Charles und Harold aus der Maschine zu tragen. Ich hatte nun meinen Fuss befreit und stieg ebenfalls durch den Bombenschacht hinaus. Das Flugzeug war in der Mitte gebrochen, und ich war erstaunt, wie riesig der Riss war. Ich bestieg den Flügel, um nachzusehen, ob etwas brenne. Der Rauch, den ich gesehen hatte, war nicht mehr da, doch beschäftigte er mich. Ich untersuchte die Maschine von allen Seiten. Der Rauch, den ich zu sichten geglaubt hatte, war nichts weiter als Staub, der bei der Bruchlandung aufgewirbelt wurde. Meine Hilfe wurde im Cockpit gebraucht, also ging ich schnell dorthin. Harold stand auf dem Wrack und hielt Charles unter den Armen, sodass wir dessen Beine ergreifen konnten.

Charles blutete aus Augen, Ohren, Mund und Nase. Während dieser ganzen Zeit sagte uns Harold, was wir zu tun hätten. Brown und ich mussten die Karten einsammeln und zerstören, ein nicht ganz einfacher Job, da die Karten im ganzen Gelände verteilt waren. Die Furche, die unsere Maschine ins Land riss, war über 200 m lang. Brown und ich konnten kaum glauben, dass so viele Teile herumlagen: ein voller Oeltank, ohne ein Loch, ein Propellerblatt, auf einem Baum sogar ein Geschütz, Sauerstoffmasken, Fallschirme, ganze Motoren, die abgerissen wurden etc..

Als Brown und ich den Hügel hinunterstiegen, bemerkten wir Soldaten und Zivilisten, die auf unsere Maschine zukamen. Schnell vergruben wir die Karten. Die Soldaten versuchten die Leute von der Maschine und von der Besatzung fernzuhalten. Einige der Zivilisten standen um den Piloten herum, der etwa 15 Meter neben der Maschine lag. Einer kniete sogar mit Harold. Harold sah sehr müde und beunruhigend aus.

Jetzt standen schon alle Crewmitglieder um Charles herum. Harold versuchte ohne Erfolg mit den Zivilisten zu sprechen. Ein Soldat kam hinzu und versuchte sich als Dolmetscher, sein Englisch war jedoch sehr schlecht. Alles was wir herausfinden konnten war, dass Charles einen Schädelbruch hatte. Als Harold bemerkte, dass Charles tot war, kam er zu mir und sagte: "Ich kenne dich, du gingst mit meiner Freundin aus, als wir noch in die Schule gingen." Ich versuchte ihm klarzumachen, dass ich ihn noch gar nicht kannte, als ich in die Schule ging, aber er hörte mir gar nicht zu. Plötzlich sah ich die Veränderung in ihm. Er war nicht mehr beunruhigt, eher ruhig und zufrieden.

Als ich das erste Mal die Soldaten sah, dachte ich wir wären in Deutschland. Ähnliche Uniformen, und auch die Sprache war deutsch. Das Alter der Soldaten war so um die 50 und älter, also glaubte ich, sie wären eine Art Zivilschutz, zu alt für den normalen Kriegsdienst. Es gesellte sich eine grosse Zahl Zivilisten zu uns (etwa 100), und ich wunderte mich, wo die alle herkamen. Später fanden wir heraus, dass wir in der Nähe eines Dorfes Namens Müswangen gelandet waren. In der Zwischenzeit hatten wir alles Persönliche, das wir noch finden konnten, eingesammelt. Ich wollte noch die Feldflasche holengehen, da ich und Harold Durst hatten. Als ich in die Maschine steigen wollte, bemerkte ich ein Soldat, der mich daran hindern wollte. Ich versuchte ihm klarzumachen, dass ich bloss etwas Wasser holen möchte, also liess er mich machen.

Als ich in der Maschine war, wollte ich die Funkgeräte zerstören, wie uns dies befohlen wurde, natürlich nur im Falle einer Bruchlandung. Dazu hätte ich drei verschiedene Schalter im Flugzeug betätigen müssen, es war aber kein einziger dieser drei Schalter intakt. Als ich die Maschine betrachtete wunderte ich mich, dass überhaupt jemand die Bruchlandung überlebt hat.

Bald kamen andere Soldaten zu uns, auch jüngere. Wir fragten sie, wo wir uns befänden. Sie antworteten, wir hätten Glück gehabt, in der Schweiz. Die Soldaten sagten auch, sie würden sich um Charles kümmern. Als wir weggingen, fragte mich Harold: "Wo sind wir? Wohin gehen wir? Was machen wir hier?"

Wir wurden in ein Restaurant ins nahegelegene Müswangen gebracht. Dieses Restaurant hatte einen Esssaal, eine Theke sowie Uebernachtungsgelegenheiten. Man brachte uns etwas sehr gutes zu essen, ein Kalbssteak. Die Leute sagten uns, wir sollen den Raum nicht verlassen, da der Doktor gleich kommen werde, um uns zu Untersuchen. Ein junger Armeedoktor untersuchte uns anschliessend, einen nach dem anderen.

Wir waren jetzt 12 Personen in diesem Restaurant, 8 von unserer Besatzung und vier Soldaten. Der Doktor kam noch einmal herein und sagte, dass jene mit Kopfverletzungen keinen Alkohol trinken dürfen. Ogden erinnerte uns daran, dass wir bloss unsere Namen und unsere Grade angeben dürfen.

Zuerst mussten Brown und Ogden zum Doktor, da sie die schlimmsten Verletzungen aufwiesen. Danach kam Harold. Brown begleitete Harold, da es uns wunderte, warum Harold sich so komisch aufführte. Als Brown wieder hereinkam, sagte er uns, Harold hätte eine schlimme Gehirnerschütterung. Harold hatte eine Beule am Hinterkopf, etwa so gross wie ein Golfball oder gar noch grösser.

Als ich hineinbeordert wurde, musste ich meinen Oberkörper freimachen. Ich hatte keine offenen Wunden, also untersuchte der Doktor mein Herz und meine Lunge. Mein Ellbogen schmerzte nur etwas, sonst war ich o.k.. In diesem Raume waren etwa sechs Soldaten und vier Zivilisten. Der Zivilist, der englisch sprach füllte einige Formulare aus. Er stellte uns allen die gleichen Fragen: Name, Grad, woher wir kamen usw.. Ich sass neben Harold, der mir sagte, er sei etwas müde und wolle

etwas schlafen. Der Doktor sagte, es sei in Ordnung. Ein Soldat führte mich und Harold nach oben in ein grosses Zimmer mit vier Betten. Harold hatte kalt, also deckte ich ihn mit seinem Fallschirm, den er immernoch auf sich trug, zu, da keine Anzüge vorhanden waren. Harold schlief sofort ein.

Nachdem wir (der Soldat und ich) wieder heruntergekommen waren, fragte mich der Doktor, ob Harold schlafe. Ich sagte ja. Dann befahl er mir, hin und wieder hinauf zu gehen, um nachzusehen, ob alles in Ordnung sei. Als ich einmal hinaufging, standen etwa vier junge Damen um Harolds Bett. Eine von ihnen, sie sprach gut englisch, wunderte sich, dass Harold so jung war. Als ich ihnen sagte, dass er Pilot war, glaubten sie das kaum.

Unsere Maschine wurde um 1100 Uhr getroffen, etwa um 1300 Uhr landeten wir in Müswangen. Es war 1430, als uns die schweizer Soldaten in das Restaurant führten, und etwa um 1730 führten sie uns wieder hinaus.

Als wir wieder warten mussten (immernoch im Restaurant), kam ein neuer schweizer Offizier zu uns herein und fragte, wer der Bombardier, und wer der Bordingenieur sei. Ogden und ich meldeten uns. Kurz darauf wurden wir wieder ins Untersuchungs-zimmer geführt. Es befanden sich viele Offiziere der schweizer Flugwaffe dort sowie einige Zivilisten. Ogden musste in einen anderen Raum, ich blieb. Ein Offizier fragte mich, ob sich noch explosive Stoffe an Bord befänden. Ich sagte ihm, es wären noch Brandbomben vorhanden, die beim Aufprall nicht explodierten. Dann musste ich zurück zu den anderen. Nach einer Weile kam ein Offizier zu uns und sagte uns, wir würden in Bälde zu unseren Schlafplätzen gebracht. Als wir das Restaurant verliessen, waren viele Leute da, die uns sehen wollten. Brown stand neben einem Wagen, dessen Kofferraum offen war. Alle unsere Karten befanden sich darin.

Harold, Brown, Ogden und Berlin mussten in einen separaten Wagen steigen; sie wurden in ein Spital gebracht. Genetti, Bullock, Livingston und ich wurden zu einem anderen Wagen geführt. Zur gleichen Zeit fuhr ein Karren vorbei, mit einem wunderschönen Sarg darauf. Wir nahmen an, dass sich Charles in diesem Sarg befinde, winkten goodbye und stiegen ein.

Wir fuhren eine Weile, dann hielten wir, und ein Soldat sagte, es befände sich noch eine andere amerikanische Besatzung in diesem Dorf, die wir schnell sehen könnten. Es war schon dunkel, aber ich bemerkte, dass wir in einer Stadt waren, ich wusste jedoch nicht in welcher. Ein Soldat führte mich in ein älteres Gebäude, wo sich zehn Männer einer Besatzung befanden, die mit dem Fallschirm abgesprungen waren. Der Pilot hiess Proctor. Sie fragten mich, wo sich der Rest meiner Crew befände. Anschliessend sagte mit Proctor, ich solle aufpassen, mit wem ich über was sprechen würde. Er wusste auch, wo wir waren: in Luzern. Nach 15 Minuten musste ich wieder gehen. Nach einer erneuten Fahrt kamen wir in eine Kaserne. Schliesslich hielten wir vor einem neueren Gebäude. Wir wurden in das Gebäude geführt. Ein junger, gut aussehender Offizier empfing uns. In einem Esssaal, der extra für uns vorbereitet wurde, nahmen wir unser Nachtessen ein. Die Offiziere, welche sich in dieser Ofmesse befanden, fragten uns, wie wir in die Schweiz gekommen seien. Wir erklärten, dass wir über Deutschland von Flaks getroffen worden seien. Die Offiziere lachten. Später erfuhren wir den Grund dieses Lachens. Wir befanden uns in einer Kaserne, wo junge Schweizer an eben diesen Fliegerabwehrgeschützen ausgebildet wurden.

Wir wunderten uns über das akzentfreie Englisch, das einer dieser Offiziere sprach. er sagte uns, er sei in New York und mit 15 Jahren, zusammen mit seinen Eltern in die Schweiz zurück gekommen. Er war Pilot in der Schweizer Armee.

Ich glaube, es ist jetzt Zeit, etwas klarzustellen. Alle Schweizer, ob Soldaten oder Zivilisten, haben uns nie als Gefangene, sondern als Gäste behandelt, und dafür bin ich der Schweiz sehr dankbar.

Das Essen, welches wir in dieser Kaserne einnahmen, wurde von Serviertöchtern gebracht. Es bestand aus Suppe, dunklem Brot, Kalbfleisch, Kartoffeln und anderen Gemüsen. Jedesmal wenn wir Suppe kriegten, gab es auch dieses dunkle Brot dazu, zusammen mit Butter und Käse. Alles war sehr gut, jedoch hatte ich nie genug.

Uns wurde gesagt, dass wir genau soviel bekämen, wie die anderen schweizer Soldaten, hinzu kämen lediglich 14 Cents pro Mahlzeit von der U.S. Regierung.

Der Offizier sagte uns, falls wir Probleme irgendwelcher Art hätten, könnten wir immer zu ihm kommen. Dann wurden wir in unsere Unterkunft geführt. Vier von uns schliefen in einem Zimmer. Die Betten waren sehr schön zurechtgemacht, mit allem was dazugehört. Die Toiletten waren sehr modern, sogar verglichen mit heute (1979). Wir durften uns jedoch nur in unseren Zimmern oder auf den Toiletten aufhalten.

Am nächsten Morgen wurden wir in die Ofmesse geführt, die diesmal voll von Offizieren war. Wir mussten wohl komisch ausgesehen haben in unseren Fliegerjacken, bedeckt mit Blut von Charles. Als wir uns setzten, wurde uns eine neuer Offizier vorgestellt, der sich von nun an um uns kümmern sollte. Dieser war etwas älter als der erste (so 35 oder 40), jedoch auch ein sympatischer und angenehmer Mann. Auch er sprach sehr gutes Englisch. Er stellte uns viele, nicht nur militärische Fragen.

Wir konnten nun das Gebäude verlassen, durften aber nicht zu weit weg. Da wir nicht viel zu tun hatten, sprachen wir oft mit unserem Bewacher, ein liebenswerter Mann, der sein Englisch etwas aufbessern wollte.

Am Morgen des 27. Februars wurde uns mitgeteilt, dass wir bald aufbrechen würden. Um 10 Uhr wurden wir abgeholt, und nachdem wir allen auf Wiedersehen gesagt hatten, nach Luzern gebracht. Der Bahnhof in Luzern war überfüllt. Es waren noch zwei andere amerikanische Besatzungen da, 22 Personen waren wir allezusammen. Uns wurde ein Wagen gezeigt. Als wir einstiegen, bemerkten wir, dass sich viele Zivilisten in diesem Wagen befanden. Wir fuhren 1-1½ Stunden bis nach Bern. Ein Soldat sagte uns, dass bald ein Mann der amerikanischen Botschaft eintreffen werde, und dass wir anschliessend nach Münsingen geführt würden, wo sich der amerikanische Friedhof befände.

Als wir in Münsingen ankamen, wurden wir in ein heimeliges Restaurant geführt. Wir kamen zur Beerdigung zweier Männer aus Proctors Mannschaft. Danach sassen wir herum, es war angenehm warm. Ein kleiner Junge, der nur französisch sprach, gesellte sich zu uns. Auch ein gut angezogener Herr kam zu uns. Er war Lehrer an einer Schule, die Kinder, vor allem unterernährte Kinder, aus Europa aufnahm. Dieser kleine Junge war aus der Normandie.

Die Soldaten führten uns in Münsingen herum und zeigten uns, wie die Leute dort wohnten und leben. Wir schauten drei Männern zu, wie sie einen Baum fällten. Alles wurde gebraucht, es entstand kein Abfall. Wir sahen sogar, wie eine Kuh geschlachtet wurde. Alles war äusserst sauber, vorher und nachher.

Am 28. Februar kam der Mann von der Botschaft wieder zu uns. Die Beerdigung sollte am 1. März stattfinden.

Plötzlich wurde ich am Telefon verlangt. Es war eine Frau Abplanalp. Sie stellte mir viele Fragen über unseren verstorbenen Piloten Charles; ich wusste jedoch nicht, wie die Frau auf mich kam, oder wer sie war.

Die Beerdigung war sehr feierlich. Es kamen viele Leute, auch schweizer Soldaten.

Am nächsten Morgen bestiegen wir wiederum den Zug. Diesmal war der Zug voll mit Leuten, die Skis auf sich trugen. Etwas, was mich immer wieder erstaunt hat, ist die Sauberkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit der schweizer Züge. Während der Fahrt wurden uns interessante Sachen gezeigt. Nicht vergessen werde ich jener Flugplatz, der so gut getarnt war, dass man ihn wirklich kaum sehen konnte. Ein Flugzeug kam aus dem Berg und startete, ein anderes verschwand im Berg. Die Gegend, durch die wir fuhren, war sauber und kaum überbaut. Die einzige Stadt, die wir sahen, war Thun. Dann erreichten wir schliesslich unsere Endstation: Adelboden. Ein Bus brachte uns zu unserem Hotel "The Nevada Palace".

Etwa 300 amerikanische Besatzungsmitglieder befanden sich in diesem Hotel, und wir konnten nichts machen. Einigemal gingen wir "lädele", oder wir schauten den Leuten beim Skifahren zu. Das Essen war gut aber stets noch nicht genug.

Am 5. März wurde uns gesagt, dass einige von uns in die Heimat zurückkehren

könnten. Alle jene, die vor dem 25. Februar gekommen waren, könnten gehen, die anderen müssten noch warten. Wir bekamen 50 Dollar, um einige Souvenirs zu kaufen. Die meisten von uns kauften schweizer Uhren. Ich kaufte eine Uhr für mich und eine für meine Mutter sowie eine Brieftasche (alles für 50 Dollar). Meine Uhr hätte ich in London für 200 Dollar wieder verkaufen können.

Nach dem Mittagessen wurden wir in Bussen wieder zum Bahnhof gebracht. Etwa um 2230 Uhr kamen wir in Bern an. Wir mussten vier Stunden warten, bis der Zug nach Genf losfuhr. Um 0130 Uhr fuhren wir dann los. Um etwa 0500 Uhr kamen wir in Genf an. Als wir unser Morgenessen einnahmen, bemerkte ich ein einzelner Pilot, der von vier Soldaten Bewacht wurde. Es stellte sich heraus, dass dieser Pilot aus einem deutschen Gefangenenlager geflohen war, nachdem er dort während zwei Jahren gefangengehalten wurde.

Nach dem Morgenessen mussten wir durch den Zoll. Danach stiegen wir auf Lastwagen. Glücklicherweise sass ich zuhinterst, sodass ich die Gegend besser betrachten konnte. Ein amerikanischer Pfarrer war neben mir und erklärte mir alles Mögliche über die Gegend, die wir durchfuhren.

Wir kamen nach Frankreich, wo wir die Zerstörungen, die der Krieg gefordert hatte, sehen konnten. In Lyon sahen wir noch mehr Beschädigungen. Der Lastwagen brachte uns zum Flughafen, der auch recht zerstört worden war aber bereits wieder repariert wurde.

Unsere Maschine war eine C-47. Ich war einer der Ersten, der an Bord gehen konnte und setzte mich an ein Fenster. Das Flugzeug war überfüllt, sodass einige am Boden sitzen mussten. Plötzlich kam der Pilot zu mir und fragte mich nach meinem Namen und meiner Funktion. Nachdem ich ihm alles gesagt hatte, fragte er mich, ob ich ihnen beim Starten der Maschine helfen könnte. Wir verliessen das Flugzeug und starteten die Motoren. Als ich wieder an Bord war, sass natürlich schon jemand auf meinem Sitz, also musste auch ich mich auf den Boden setzten, glücklicherweise nur bis nach Stone, England.

Um die Frage noch zu beantworten, warum wir nicht aus der Maschine gesprungen sind, fahre ich mit der Geschichte am 7 May 1945 fort. Damals war ich im Zug nach Hause. Neben mir sass ein Funker, der in unserer Formation von damals mitflog. Wir glaubten, unser Funk wäre durch die Flaks zerstört worden, darum konnten wir auch nicht Begleitschutz anfordern. Aber dieser Funker sagte, er habe gehört, wie unser Co-Pilot mit dem Gruppenkommandanten gesprochen habe. Durch all die Verwirrung sagte Harold (unser Co-Pilot) dem Kommandanten, alle Männer in der Spitze der Maschine seien ernsthaft verwundet. Zurückschauend kann ich verstehen wieso Harold zu dieser Annahme kam. Da Ogden den Arm verletzt hatte, Brown Blut am ganzen Kopf hatte und ich von beiden Blut an mir hatte, sah es wirklich so aus, als ob wir alle ernsthaft verletzt wären. Schliesslich war dies auch erst unsere zweite Mission, es war also nichts weiter als natürlich, dass dieses Missverständnis weitergegeben wurde. Harold bekam dann den Befehl vom Kommandanten den schweizer Jägern zu folgen, um vielleicht einen Flugplatz zu erreichen, wo wir medizinisch besser versorgt würden, als wenn wir abspringen würden. Natürlich wussten wir nichts von all dem, und Harold konnte sich nach der Bruchlandung auch nichtmehr an dieses Gespräch erinnern.