

Texte aus der Dokumentationsbibliothek



Der Absturz einer fliegenden Festung in Pfäfers
Ortsgemeinde Pfäfers
Josef Riederer

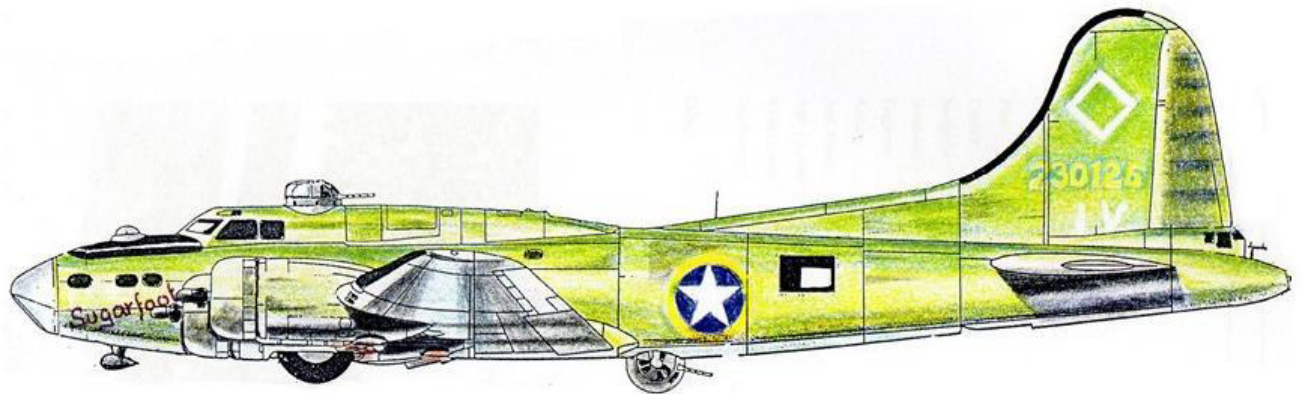


Die Türe des Tesenibuchs

(Die Seite des Schreibers)

Historisches aus dem Ortsarchiv

Der Absturz einer fliegenden Festung in Pfäfers

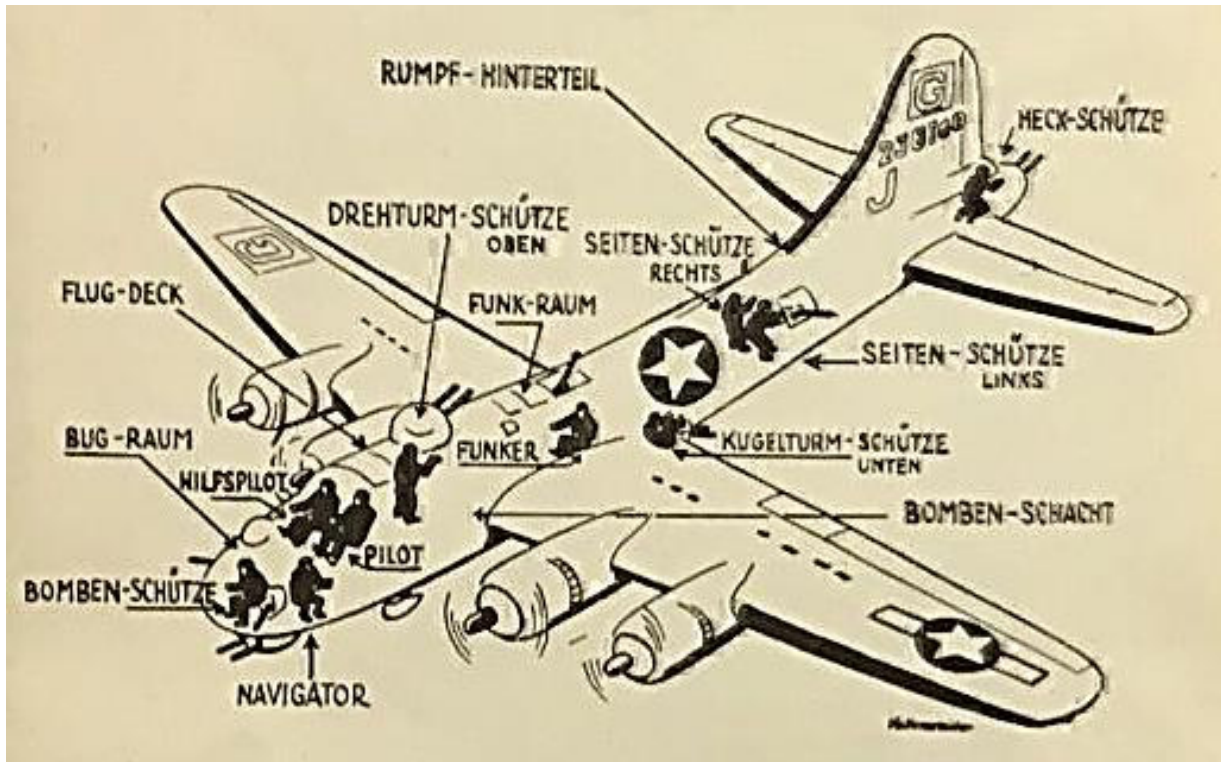


Boeing B-17 (Fliegende Festung)

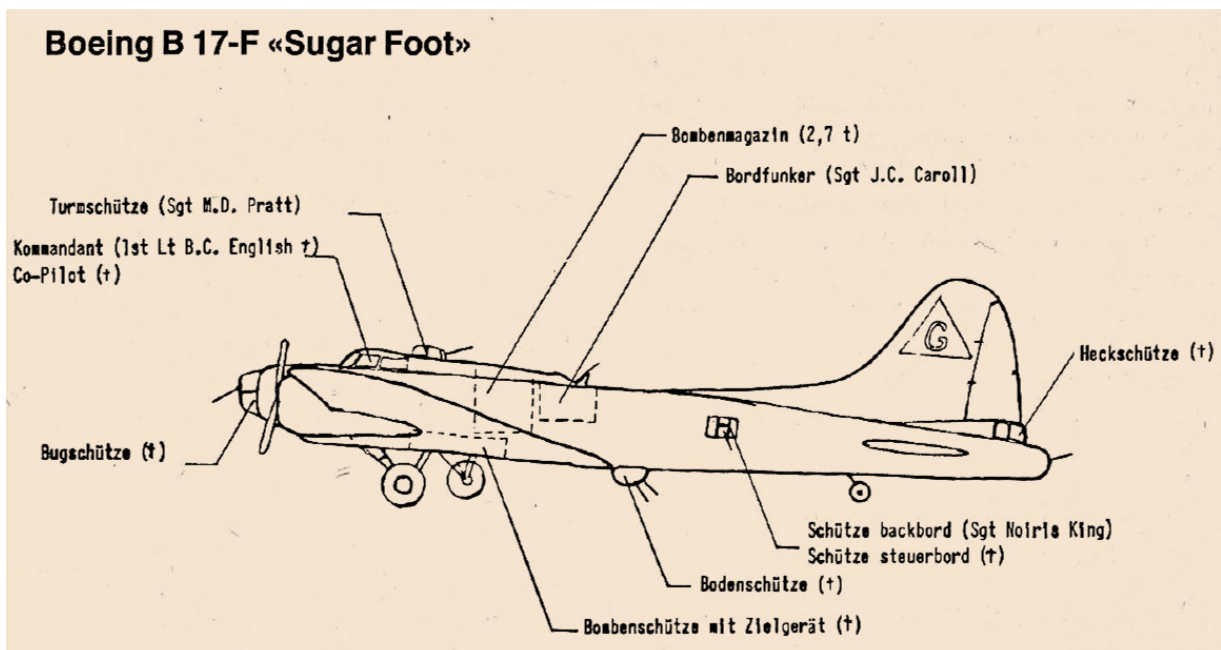
Technische Daten:

Flügelspannweite:	31,60 m	Max. Geschwindigkeit:	560 km/h
Länge:	22,80 m	Reisegeschwindigkeit:	420 km/h
Leergewicht:	16300kg	Reichweite:	5600 km
Max. Bombenlast:	9450 kg	Max. Höhe:	12000 m
Max. Abfluggewicht:	29000 kg	Besatzung:	9 – 10 Mann
Bewaffnung:	11 MG, 12,7 mm zur Rundumverteidigung		
Antrieb:	4 x 1200 PS Wright Cyclone Sternmotoren, luftgekühlt		

Boeing B 17-F „Sugar Foot“, Besatzung und Gefechtsstationen



Boeing B 17-F «Sugar Foot»



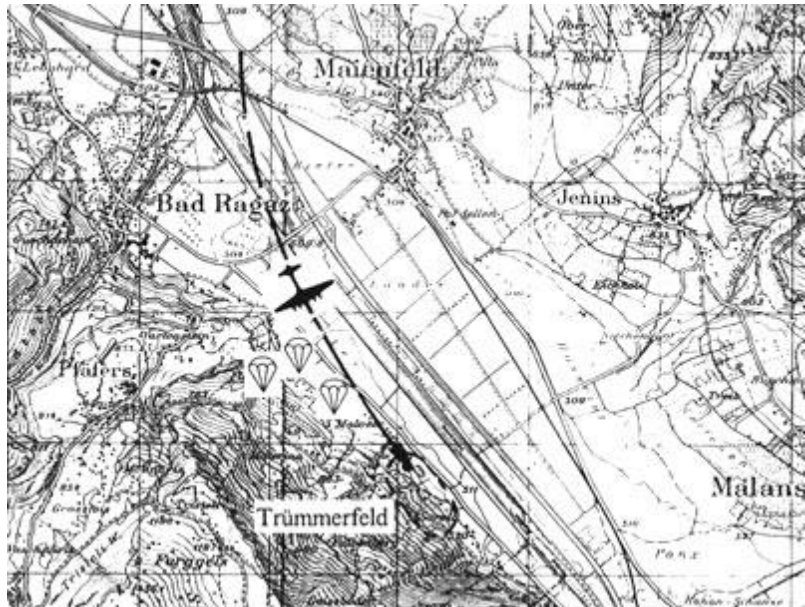
Die drei überlebenden Flieger waren Turmschütze Sgt. M D. Pratt, Bordfunker Sgt. J C. Carell und MG-Schütze Backbord Sgt. Norris King.

Der Bomberabschuss am 1. Oktober 1943

Ein Verband von 45 amerikanischen B 17-F Bombern, gestartet in Tunesien, hatte den Auftrag, München und Augsburg zu bombardieren. Bereits über München wurde der Verband nach einigen Bombenabwürfen durch deutsche Jäger abgedrängt und bis in den Raum Sargans verfolgt. Der Rückflug erfolgte staffelweise zu je 15 Flugzeugen. Um 12:35 Uhr



Schweizer Fliegerabwehrkanone (FLAB)



flog eine Bomberstaffel direkt über die Stellungen der Schweizer Flab bei Vilters und St. Leonhard bei Bad Ragaz in einer Höhe von ca. 4000 m. Von der Flab bei St. Leonhard erhielt der Bomber mit der Aufschrift „Sugarfoot“ einen Volltreffer. Die Maschine explodierte in der Luft. Die Trümmer waren auf einem grossen Gebiet zwischen dem Pizalun und dem Rhein verteilt. Drei Männer konnten sich mit dem Fallschirm retten. Die restlichen 7 Besatzungsmitglieder kamen ums Leben. Eine zweite Maschine stürzte bei Alvaneu ab.

Der Rumpf des Bombers und somit die Absturzstelle, lag auf dem Gebiet der Ortsgemeinde Pfäfers im Tommeler (vorderer Teil) und in der unteren Romanei (hinterer Teil). Die restlichen Teile, wie z. B. Motoren etc., lagen weiter unten, entlang der Landstrasse, verstreut.



Der Abschluß einer «Fliegenden Festung» durch die Schweizer Flab

mf. Knapp eine Stunde nach Beginn des Fliegeralarms brauste eine stärkere, geschlossene Formation von «Fliegenden Festungen» in südlicher Richtung über Ragaz. Die Flab eröffnete das Feuer, und die Lage der Sprengwolken verriet die hohe Zielgenauigkeit dieser Waffe.

Von bloßem Auge ließ sich die Detonation einer Granate unmittelbar bei einem der Flugzeuge erkennen, das plötzlich stillstand und sich seitlich senkte.

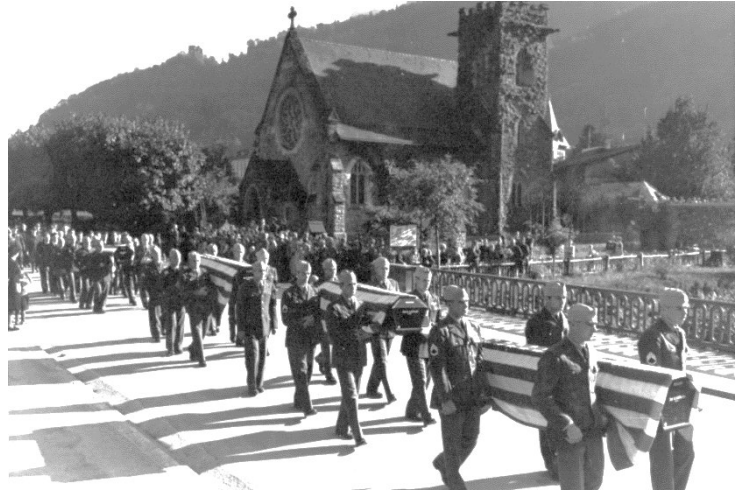
In hellen Flammen auflodernd, zerbarst der Apparat in viele Teile, die sich zum Teil gleich riesigen, vom Winde bewegten Blättern langsam zur Erde senkten.

Oberhalb Ragaz bietet sich dem Beschauer ein wohl mehrere Quadratkilometer umfassendes Trümmerfeld:

Ein vollständig erhaltener Ledersitz liegt inmitten verbogener Rumpfteile, in einer Baumkrone hängt der Fallschirm eines geretteten Besatzungsmitgliedes, an der Berghalde liegt weithin sichtbar eine der gewaltigen Tragflächen; überall sind kleinere und größere Trümmer zu sehen, und an einer Stelle scheint es Lirenoten und amerikanische Zigaretten geschneit zu haben.

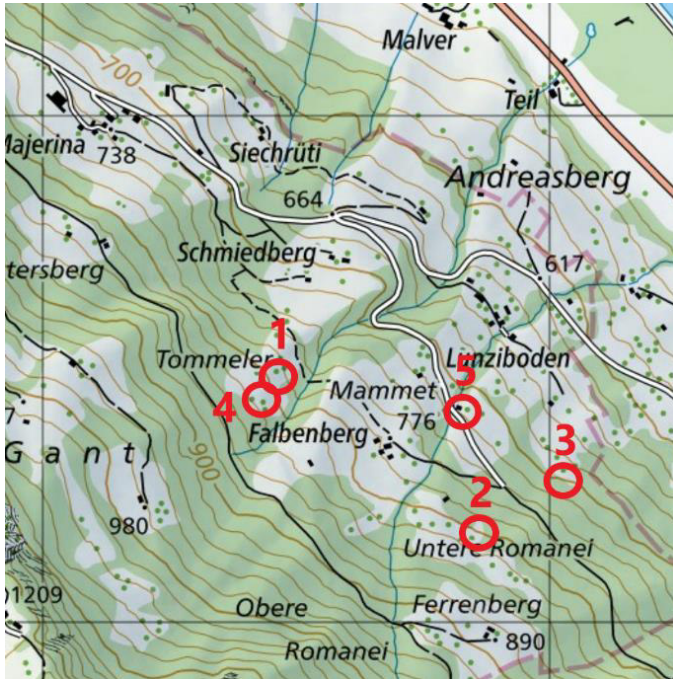
Den Aussagen der drei geretteten Besatzungsmitglieder ist zu entnehmen, daß sie sich völlig auf die sie verfolgenden deutschen Jagdflugzeuge konzentriert hatten und völlig unverhofft aus dem zerberstenden Apparat in das Nichts fielen. Dem Umstand, daß das brennende Flugzeug sich sofort in Einzelteile zerlegte, und dem tadellos funktionierenden Fallschirm haben die drei geretteten Amerikaner wohl ihr Leben zu verdanken.

Am Dienstag, 5. Oktober 1943, wurden die toten Besatzungsmitglieder mit militärischen Ehren auf dem Friedhof in Ragaz beigesetzt. Die Leichname wurden später in ihre Heimat überführt.



Die Särge der Gefallenen in der englischen Kirche in Ragaz.





1. Rumpf, vorderer Teil
2. Rumpf, hinterer Teil mit Leichen
3. Buche, in der zwei Springer hängen blieben
4. Apfelbaum, wo Kohler pflückte
5. Absturzstelle des verkohlten Springers

Angaben: Gottfried Kohler



Drei Augenzeugenberichte von Pfäferser Ortsbürgern



Gottfried Kohler, damals 17 Jahre alt, erlebte am 1. Oktober 1943 den Luftkampf zwischen den fliegenden Festungen und den deutschen Messerschmitt-Jägern sowie den anschliessenden Abschuss durch die Schweizer FLAB hautnah mit.

Gottfried Kohler, der unweit der Absturzstelle auf einem Baum am Äpfelplücken war, hörte den Lärm der Bomber und des Luftkampfes. Rund um ihn herum schlugen Geschosse der angreifenden Messerschmitt-Jäger ein. Er suchte schnellstmöglich Schutz unter einem Baum. Anschliessend gab es eine Explosion direkt über ihm.

Die Flugzeugtrümmer fielen zum Teil in seiner unmittelbaren Umgebung zu Boden. Nachdem er unter einem Baum Schutz gesucht hatte, zerbarst Sekunden später dort, wo er eben noch gestanden hatte, ein abstürzendes Trümmerteil. Er sah, wie sich drei Fallschirme dem Boden näherten. Norris King landete auf einer Buche und wurde von Gottfried Kohler und weiteren Herbeieilenden heruntergeholt. Die beiden anderen landeten weiter unten auf einer Weide und fanden sich. Die erste Frage der Amerikaner war: „Switzerland?“ Als diese bejaht wurde, zündete sich angeblich einer von ihnen vor Freude eine Zigarette an. Gottfried Kohler sah noch einen vierten Fallschirmspringer, dessen Fallschirm jedoch vom brennenden Kerosin in Brand gesetzt wurde. Als brennende Fackel stürzte er auf die Erde. Als er herbeieilte, war der Springer nicht mehr als Mensch zu erkennen und es hatte sich durch den Aufprall ein kleiner Krater gebildet. Gottfried Kohler sah am Handgelenk der verkohlten Leiche eine goldene Uhr, die noch lief. Diesen schrecklichen Anblick wird er nie vergessen. Die ersten Nächte seien die Wrackteile nicht bewacht worden. Kohler erzählt auch, dass ein noch laufender Flugzeugmotor auf den Stall seines Nachbarn fiel. Kohler litt nach diesen Erlebnissen lange Zeit an Schlafschwierigkeiten. Die Flugzeugtrümmer wurden durch das Militär weggeräumt. Ein Rad wurde auf eine Bahre geschnallt und sollte so ins Tal gebracht werden. Es löste sich und rollte den ganzen Abhang bis fast zum Rhein hinunter.



Ludwig Kohler beobachtete den Luftkrieg über dem Sarganserland und den Abschuss der *Fliegenden Festung* am 1. Oktober 1943 als 8-jähriger Knabe von der Maierina aus.

Im Sommer 1943 standen die Zeichen für einen Sieg des Dritten Reiches bereits schlecht. Es waren bloss Hitler mit seinen Nazifreunden, die noch an einen Sieg glaubten. Der Russlandfeldzug war mit der dort eingesetzten riesigen Armee gescheitert und General Paulus mit hunderttausend Mann in russische Gefangenschaft geraten. Während des Sommers 1943 flogen die Alliierten ihre Bombergeschwader mit ihren tausenden von Tonnen todbringender Ladungen gezielt auf deutsche Kriegsindustrienzentren und als demoralisierender Effekt sollten ganze Städte in Schutt und Asche gelegt werden, wobei abertausende Menschen bei einem einzigen Angriff ihr Leben verloren. Um eine möglichst grosse Wirkung zu erreichen, wurden in Amerika riesige Flugzeuge, sogenannte *Fliegende Festungen*, gebaut und in grossen Formationen in den Krieg geschickt. Junge Soldaten und Offiziere wurden für die Handhabung dieser Maschinen ausgebildet.

Dass diese Kriegsmaschinen auch verletzbar waren und abgeschossen werden konnten, zeigen die vielen Abstürze oder Notlandungen in vielen Gegenden der Schweiz.

Alliierte Bomber überflogen die Schweiz

Der 1. Oktober 1943 begann als wunderschöner und klarer Herbsttag. Mein Vater und ich verrichteten auf unserem Stück Bergland oberhalb Sarelli einige Herbstarbeiten. Gegen elf Uhr hörten wir von der Ferne aus Richtung Norden das tief brummende Getöse einer herannahenden Bomberstaffel. Dieses Geräusch sowie der dazugehörige Fliegeralarm vom Turm des Schlosses Brandis in Maienfeld war uns bereits bekannt. Eigentlich hätte man sich in Sicherheit bringen müssen, aber wo war diese Sicherheit zu finden ohne Luftschuttkeller? Und überdies war man ja sehr neugierig, was sich da nun in der Luft abspielen wird. Es flog eine Staffel von etwa 15 viermotorigen Bombern in ca. 3000 Meter Höhe über das Gebiet der Bündner Herrschaft. Immer wieder waren kleine weisse Wölklein unter oder über den Flugzeugen zu sehen. Später hat man erfahren, dass dies Explosionen waren von Fliegerabwehrgeschossen der Schweizer Armee.

Es dauerte nicht lange und es erschien das gleiche Spiel noch einmal mit einer zweiten Staffel. Inzwischen war es Zeit geworden, den viertelstündigen Heimweg zum Elternhaus in Majerina unter die Füsse zu nehmen. Daheim sassen wir bereits am Tisch, als sich gegen 12.30 Uhr eine weitere Formation von ca. 15 Flugzeugen aus Richtung Sargans näherte. Wiederum dachte man nicht an die Flucht in den Keller oder sonst an einen geschützten Ort. Die Neugierde war so gross, dass wir die direkt über unserem Haus dahinfliegenden Ungeheuer genau beobachten wollten. Auffällig war, dass wir schon seit dem Auftauchen dieser Staffel bei einem Flugzeug eine schwarze Rauchfahne aus einem brennenden Motor feststellen konnten. Für diese Maschine war denn auch das Schicksal über unserem Haus besiegelt; eine gewaltige Explosion riss diese fliegende Festung in tausend Stücke auseinander. Mein Vater befahl, sofort das Haus zu verlassen und im Keller oder im Stall Zuflucht zu suchen. Ich kann mir heute vorstellen, dass meine Eltern entsetzliche Angst um unser Leben hatten. Nach kaum einer Minute standen wir vor dem Haus und suchten im angebauten Stall Zuflucht. Wir sahen von dort aus, wie brennende Flugzeugteile in Richtung Südosten herunterstürzten. Ich kann mich erinnern, dass sich die Angst der Eltern auf uns Kinder übertragen hat, aber die Neugierde war bei mir grösser als die Angst. Im Laufe der folgenden zehn Minuten sah man weitere Flugzeugteile herunterschweben, teils in unmittelbarer Nähe unseres Hauses. Nach einiger Zeit wagte man sich aus dem Unterstand hinaus. Mit den Augen hat man das Gebiet kontrolliert. In der Luft war nichts mehr zu sehen, was einem hätte Angst machen müssen. Doch plötzlich sahen wir in Richtung Norden zwei kleine weisse Punkte am Himmel. Von der zehnköpfigen Mannschaft konnten sich zwei Soldaten gerade noch rechtzeitig retten. Wir schauten zu, wie sie unruhig herunterschwebten und in einem Maisacker bei Maienfeld landeten. Vermutlich wären sie gerne auf der linken Rheinseite gelandet, denn es ist anzunehmen, dass sie den Rhein auch hier noch als Grenze zu Deutschland wähten. In dieser Zeit stiegen da und dort schwarze Rauchwolken vom Boden auf. Es waren die brennenden Brennstofftanks, deren dickwandiger Gummi am Boden liegend mit entsprechendem Gestank noch zu Ende brannten. Die ersten Fragen tauchten auf: Wo sind die Wrackteile heruntergestürzt? Sind Menschen in unserem Gebiet verletzt oder gar getötet worden? Sind Häuser und weitere Gebäude zerstört worden? Was ist mit der Mannschaft des Bombers geschehen? Und schliesslich: was war überhaupt die Ursache des Absturzes? Da es damals in diesem Gebiet noch kein Telefon gab, musste man zu Fuss von Haus zu Haus gehen, um Nachrichten zu überbringen. Bald konnte man aufatmen, denn man hat erfahren, dass keine Menschen, keine Tiere und keine Gebäude zu Schaden gekommen waren. Dass aber Wrackteile über ein grosses Gebiet verstreut waren, konnte man bald einmal feststellen. Von unserem Haus in Majerina bis hinauf gegen die Kantonsgrenze zwischen Sarelli und der Tardisbrücke lagen

grosse und kleine Trümmerteile auf Wiesen und in Wäldern herum. Geografisch gesehen ist es das Gebiet im Südosten der Gemeinden Pfäfers und Bad Ragaz. Gleich gingen dann mein älterer Bruder sowie weitere Nachbarn der jüngeren Generation aus unserem Gebiet auf die Suche nach abgestürztem Material. Dort, wo ich am Morgen bei Herbsträumungen geholfen hatte, sass ein Fliegersoldat (entgegen früher geschriebener Berichte war dieser dritte Kämpfer ca. zwei Kilometer von den andern beiden entfernt niedergegangen). Sein Fallschirm hing oben am Waldrand an einer Buche. Er war sich dessen bewusst, dass er auf neutralem Schweizerboden gelandet war. Wie dieser Soldat erklärt hat, war er MG-Schütze in der Mitte des Flugzeuges. Im letzten Moment konnte er sich noch aus der zerrissenen Maschine retten. Er gab später auch Auskunft über den Grund des Absturzes. Sein Name war Norris W. King, geb. 1924. Nach dem Ereignis wurden sofort Truppen der Schweizer Armee in das Absturzgebiet gesandt. Ihre Aufgabe war es, Schäden an Personen, Land und Gebäuden festzustellen, allfällige Brände zu löschen und ferner nach den Wrackteilen des Flugzeugs und seiner Besatzung zu suchen. Gegen Abend stand fest, dass von der zehnköpfigen Besatzung sieben Mitglieder die Katastrophe nicht überlebt hatten. In guter Erinnerung ist mir das Bild, wie Schweizer Soldaten auf einem Schlitten einen Toten ins Tal transportierten. Ein anderer Toter lag neben einem Stall. Seinem geöffneten, aber verbrannten Fallschirm nach war anzunehmen, dass auch er versucht hatte, sich in letzter Sekunde zu retten, dann aber mit den brennenden Teilen des Flugzeugs in Berührung gekommen war und im freien Fall abstürzte. Noch nach Jahren hat man in der Länge des menschlichen Körpers im weichen Boden den Einschlag feststellen können. Und jedes Mal, wenn ich dort vorbei ging, dachte ich an jenen mir unbekanntem Soldaten der US-Armee, der, wie Tausende andere, sein junges Leben für einen von einer dunklen Macht angezettelten Krieg hergeben musste.

Ursache des Absturzes

Die Bomberstaffel war an diesem Morgen an der nordafrikanischen Küste, wo viele dieser Einheiten stationiert waren, gestartet mit dem Auftrag, bei Augsburg die Flugzeugfabriken zu zerstören. Infolge dichtem Nebel konnten sie das Ziel nicht ausmachen. Die Führung entschloss sich, über den Bodensee ins neutrale Schweizergebiet zu fliegen. Dabei wurden sie von deutschen Jagdflugzeugen verfolgt und auch noch über der Schweiz beschossen. Dieser Luftkampf zog sich hin bis in den Raum der Festung Sargans. Hier waren die Einheiten der schweizerischen Fliegerabwehr stationiert und hatten den Befehl, grundsätzlich auf jedes ausländische Flugzeug zu schießen. So hat sich dann auch später der Kommandant der Flabeinheit, die bei St. Leonhard im Einsatz stand, gerühmt, dass mit seinen Geschützen diesem abgestürzten Bomber der Todesstreich verabreicht worden war. Diese grossen Maschinen waren ja auch besser zu treffen als die kleinen flinken Jagdflugzeuge, die man in dieser Höhe kaum mehr gesehen hat. Nach Aussage eines Überlebenden war kurz vor dem Absturz die FührungscREW getötet worden. Dazu gehörten der Pilot und der Co-Pilot. Der Bombenschütze hat noch sterbend den Bombenschacht geöffnet, denn die Bombenladung war noch im Flugzeug. Aus diesen Berichten der Überlebenden ist deutlich festzustellen, dass die Mannschaft bis zur letzten Minute gekämpft hatte.

Bei diesem Kampf verloren sieben junge Menschen ihr Leben. Eine zweite Maschine aus der gleichen Staffel wurde bei Alvaneu abgeschossen, Bilanz sechs Tote. Diese dreizehn Getöteten wurden zusammen mit einem weiteren Toten, der einige Tage zuvor beim Absturz in den Bodensee sein Leben verlor, auf dem Friedhof in Bad Ragaz beerdigt. Die leider abgebrochene Englische Kirche an der Tamina diente bis zur Bestattung als Aufbahrungshalle (Dies war meines Wissens auch die letzte religiöse Handlung in dieser Kirche). Am 5. Oktober bewegte sich ein riesiger Trauerzug von Militär- und Zivilpersonen mit den von der

amerikanischen Flagge bedeckten vierzehn Zinnsärge, getragen von in der Schweiz internierten US-Soldaten, zum Friedhof, wo die Leichen am unteren Ende des Friedhofes begraben wurden. Ihre Grabesruhe in Bad Ragaz dauerte jedoch nur ein Jahr, dann wurden sie wieder ausgegraben und anschliessend auf einem Zentralfriedhof für verstorbene amerikanische Soldaten in Münsingen bei Bern beigesetzt.

Sinn oder Unsinn des Flab Einsatzes

Wenn man das Buch von Peter Kamber gelesen hat, so bekommt man bald ein Bild über die kriegerische Tätigkeit der damaligen Schweizer Armee.

Tatsache ist, dass die Flab grundsätzlich für jedes sich im schweizerischen Luftraum illegal befindliche Objekt Schiessbefehl hatte. Davon wurde rege Gebrauch gemacht und das mit entsprechendem Erfolg. Damit hat die neutrale Schweiz in diesem unseligen zweiten Weltkrieg ihre Neutralität hartnäckig verteidigt und dabei viele Menschenleben unnötig vernichtet. Ob dies zur Einhaltung der Neutralität erforderlich war, möchte ich bezweifeln. Aus dem Buch von Kamber ist aber deutlich erkennbar, dass sich die Schweiz mit jedem Abschuss eines alliierten Flugzeuges in Deutschland viele Bonuspunkte einholte. Das gab Sinn für eine schlagkräftige Flab. Die mehr oder weniger bekannten Waffenlieferungen von der Schweiz nach Deutschland, die bis zum Ende des Krieges fortgesetzt wurden, waren weitere Pluspunkte in der nachbarschaftlichen Beziehung. Dies war auch den Alliierten wohl bekannt und so ist es nicht verwunderlich, wenn gelegentlich zufällig(?) Bomben auf industrielle Einrichtungen in der Schweiz fielen.

Überreste der fliegenden Festung

So lagen also die Flugzeugtrümmer weitherum verstreut am Boden. Drei der vier Motoren schlugen so tief in die Erde, dass bloss mehr die Propellerspitzen zu sehen waren. Der vierte Motor lag mit dem Fahrgestell weit oben in einer Wiese. Die Spitze des Flugzeuges mit dem Kommandoraum und dem oben aufgebauten Geschützturm hatte sich in den weichen Boden hineingebohrt. Der Rumpf, auf dem noch deutlich der USA-Stern sichtbar war, lag ebenfalls weit weg von den andern Teilen. Teile der Flügel waren in verschiedenen Richtungen zerstreut. Die Soldaten der Schweizerarmee hatten tagelang Arbeit, um diese Wrackteile zusammenzutragen. Und die Bomben? Ausserhalb Sarelli am Rhein zeugte ein riesiger Krater von der Explosion einer Bombe. Mein älterer Bruder fand dort einen Splitter von ca. 30 Zentimeter Länge, 10 Zentimeter Breite und messerscharfen Kanten. Eine zweite Bombe fand man ca. 30 Jahre später beim Bau der Kraftwerkzentrale in Sarelli. Diese Bombe war noch unversehrt und musste von Spezialisten entschärft werden. Wo ist der Rest dieser Bombenladung geblieben? Es könnte sein, dass noch weitere solche Relikte im Boden bei Sarelli auf ihre Entdeckung warten. Viele kleinere Gegenstände wurden von der Bevölkerung eingesammelt und liegen heute noch verstaubt irgendwo im Estrich oder Keller. Beim Durchlaufen von unseren Wäldern und Wiesen fand man noch viele kleine, aber für uns damals interessante Gegenstände. In einem kleinen, aus durchsichtigem Kunststoff umhüllten Paket waren schokoladeähnliche Nahrungsmittel sowie Kaugummi zu finden. Dass es Kaugummi gab, wussten wir zwar, aber dies waren die ersten Kontakte und es schmeckte auf unserer Zunge sehr gut. In einer Büchse war ein rotbraunes Pulver. Damit konnte man Wasser gelbgrün färben. Im Wasser gelandete Soldaten konnten somit ihren Standort markieren. Schläuche von den Brennstoffleitungen hingen an den Bäumen. Gummi der dickwandigen Brennstofftanks wurden in Stücke zerschnitten und als Gummisohlen an den Schuhen verwendet. Übrigens ist der flüssige Brennstoff nach dem Absturz ausgeronnen und niemand hat sich darüber weitere Sorgen gemacht. Nach Jahren hat man an diesen Stellen noch den Duft aus dem Boden in die Nase bekommen. Eine grosse Wolldecke als Geschenk

vom Himmel hat mein Vater gefunden und heimlich nach Hause genommen, heimlich, weil alle Fundgegenstände hätten an das Militär abgegeben werden müssen.

Glück für die Bevölkerung

Wenn ich Bilanz ziehen will, so kann es doch als Wunder bezeichnet werden, dass weder Menschen noch Tiere in der zwar dünnbesiedelten Gegend zu Schaden kamen. Was wäre jedoch zu sagen, wenn der Einsatz der Flab daran Schuld gewesen wäre, dass deswegen Einwohner ums Leben gekommen wären? Nach heutigem Urteil darf man wohl sagen, dass die Flab Einsätze ein grosses Risiko für die Zivilbevölkerung bedeuteten und deshalb kaum gerechtfertigt waren. Man könnte meinen, Einheiten der Schweizerarmee hätten die Situation gerne ausgenutzt, um Kriegsspiele zu verwirklichen und ihre Treffsicherheit zu testen.

Rückkehr zum Ort des Geschehens

Ein Überlebender dieser fliegenden Festung, namens Norris W.King, hat vor Jahren unsere Gegend zweimal besucht, letztmals 1998, also 55 Jahre nachdem er sein Leben retten konnte. Er wurde damals von Günther E. Natsch, der in der Zwischenzeit leider verstorben ist, an den Ort seiner geglückten Landung geführt. King dürfte inzwischen über 80 Jahre alt sein (er hat Jahrgang 1924, war also mit 19 Jahren als Krieger im Einsatz). Günther E. Natsch hat im „Sarganserländer“ vom 1.Oktober 1998 einen Aufruf nach „Augenzeugen des Dramas im Grenzgebiet“ gemacht. Diesem Wunsch wollte ich mit diesem Bericht zum sechzigsten Jahrestag entgegenkommen. Heute sind alle Spuren dieses Horrorereignisses verwischt. Nur einige Fotos zeugen noch von der Tatsache, dass dies geschehen ist. Nur noch wenige Bewohner vom Ort des Geschehens können heute noch an diesen Tag zurückdenken. Das Ereignis ist schon längst in die Geschichte eingegangen.



Dominik Schneider beobachtete den Absturz vom Bovel in Pfäfers aus:

Ein eindrückliches Erlebnis aus den Kriegsjahren

Aus meiner Erinnerung, aufgeschrieben im Jahr 2007.

Es war ein schöner, sonniger Herbsttag (historisch am 1. Oktober 1943). Ich war also siebenjährig, in der ersten Primarklasse. Ich bin nach dem Mittagessen - wie damals meistens – vors Haus gegangen, um mich mit irgendwas zu beschäftigen. Es war nach halb Ein-Uhr, denn die Sirene auf dem St. Margrethenberg, die jeweils den Schichtwechsel für die Festungs-Bauarbeiter ankündigte, war eben verklungen. Damals wurde nämlich die Festung Furkels gebaut. Da liess mich ein Flugmotorengerbrumm zum Himmel schauen. Diese tiefen Motorengeräusche waren in jener Zeit öfters zu hören und man wusste, dass es amerikanische oder englische Bomber – sogenannte Fliegende Festungen - waren, die meist in kleineren Verbänden in grösserer Höhe über unsere Region flogen, oft auch in der Nacht. Was sich dann ereignete, war für mich damals ein gar sonderbares Schauspiel und ich kann es heute noch vor meinen Augen sehen. Das Flugzeug befand sich aus meiner Sicht in Richtung Ost-Süd hoch über dem St. Margrethenberg und zog eine Rauchfahne hinter sich her.

Ich hörte entfernte Schüsse. Plötzlich explodierte das Flugzeug und es fiel in zwei bis drei Teile. Es war Feuer und Rauch zu sehen und dann tauchten zwei oder drei weisse Fallschirme auf, die zu schweben begannen. Das Ganze lief wie im Zeitlupentempo und irgendwie ruhig und friedlich vor meinen Augen ab. Alles zusammen verschwand dann langsam hinter dem Horizont, es herrschte wieder Ruhe und ich ging wieder meiner Beschäftigung nach. Es musste sich um ein wichtiges Ereignis gehandelt haben, das ich da gesehen hatte, denn im

Dorf wurde überall darüber gesprochen und spekuliert und jeder wollte es noch besser wissen. Die Wrackteile lagen im Tommeler (Gebiet Schmidberg – Falbenberg) und in Sarelli (Koordinaten aus Armeerapport 758/500/205/500). Die grösseren Buben haben das offenbar schnell herausgefunden und haben die Absturzstelle bald gefunden. Von der Bevölkerung sind viele kleinere, herumliegende Flugzeugteile verbotenerweise gesammelt und zu Hause als Andenken aufbewahrt worden. Mein Bruder Anton hat unter anderem auch einige ganze MG–Geschützpatronen nach Hause gebracht und diese sind noch jahrelang in unserem Küchenkasten in der Werkzeugkiste gelegen, einfach so! Ich durfte dann mit meinem Vater am Sonntag darauf auch mit zur Absturzstelle. Wir sind zu Fuss Richtung Romanej gelaufen und kurz vor dem Tommeler bogen wir in ein Waldweglein ein und liefen den Wald hinunter. Da lag der Flugzeugrumpf, bewacht von einigen Soldaten, auf der Tommelerwiese, oberhalb vom Schmidberg. Weitere Teile und die Motoren lagen weiter unten in Sarelli. Das Flugzeug trug den Namen „Sugarfoot“.

Ungefähr um 1990 bin ich mit Viktor an der Stelle gewesen und wir haben ganz in der Nähe am Waldrand in den Stauden noch einige Elektron - Blechreste vom Flugzeug gefunden. Wir haben sie an die Wand vom Bärglihüttli genagelt. Ich bin sicher, dass man in den Stauden unter dem Laub auch heute noch kleine Wrackreste finden würde.

Einige Tage nach dem Absturz fand dann eine grosse Beerdigung der ums Leben gekommenen amerikanischen Besatzung auf dem Friedhof in Ragaz statt. Insgesamt sind an jenem Tag vierzehn Amerikaner vom Geschwader ums Leben gekommen. Sieben davon alleine aus dem von mir beobachteten Flugzeug, von dieser Besatzung haben nur drei überlebt! Es war eine grosse Beerdigung in Ragaz, ich war nicht dabei, aber meine Schwester Erika hat mir davon erzählt. Ob sie dabei war oder ob sie aus der Fantasie heraus erzählte weiss ich nicht, aber dass amerikanische Flugzeuge über den Gräbern Kränze an Fallschirmen abgeworfen hätten, das hat sie sicher erfunden. Wir Buben haben dann lange Zeit Bomberpilot gespielt und sind mit ausgebreiteten Armen und mit Motorengebrumm herum gerannt. Ich erinnere mich noch, dass man über die Amerikaner und Engländer lobend gesprochen hat, sie haben den bösen Hitler bekämpft. Obwohl ich mir damals keineswegs im Klaren darüber war, was da rund um uns Schreckliches ablief, habe ich nicht verstehen können, warum man die Amerikaner, die man auch Befreier und Freunde nannte, abgeschossen hat. Ich habe dafür auch heute noch kein Verständnis, trotz des Neutralitätsgesetzes.

„Nur die allergrössten Kälber wählen ihre Metzger selber!“ Wenn ich in dieser Gegend bin, denke ich heute noch an dieses Ereignis und an die Besatzung, die am frühen Morgen in Tunis, Bizerta (Oudna), gestartet ist und denen hier ihr junges Leben sinnlos genommen wurde.

Bombenfund in Sarelli

1977 wurde auf dem Gelände des Kraftwerkes Sarelli, bei Grabarbeiten für die Zentrale mit einem Trax, eine amerikanische 250 kg Fliegerbombe aus dem 2. Weltkrieg gefunden. Sie muss mit grosser Wahrscheinlichkeit von der über Sarelli abgeschossenen fliegenden Festung stammen. Sie wurde unter grössten Sicherheitsvorkehrungen auf die Alp Cholschlag transportiert und dort gesprengt. Beim Absturz des Bombers explodierten 3 Bomben beim Aufschlag, zwei waren Bindgänger. Eine davon war vermutlich die gefundene Bombe.

