

Zeitschrift: Schweizer Soldat + FHD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 59 (1984)
Heft: 5

Artikel: "Sugar Foot" : Abschuss einer "Flying Fortress" in der Schweiz
Autor: Thomann, Othmar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-713548>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

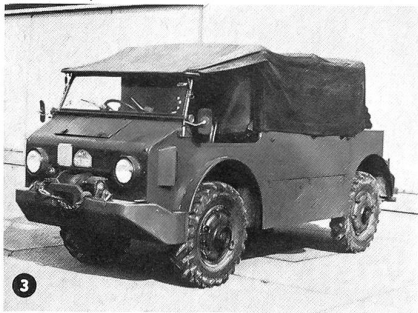
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

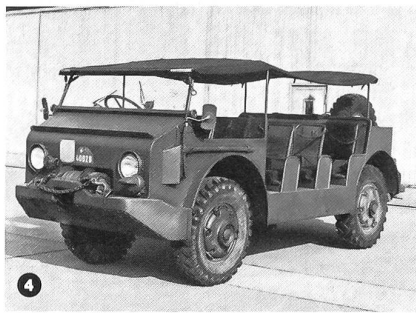
Saurer M 4, Mod 1946, 1,5 t 4×4



Allgemeine Angaben

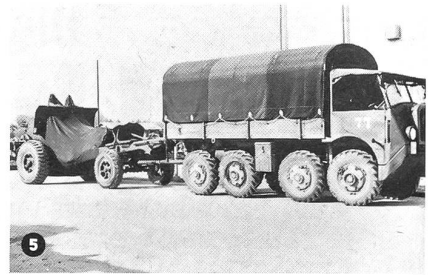
Marke: Saurer
 Typ: 4 M H, Mod 1946
 Herstellungsland: Schweiz
 Art des Fahrzeuges: Mittlerer Geländelastwagen
 Militärische Bezeichnung: M Gelastw., 1,5 t, 4×4, Saurer M 4, Mod 46
 Karosserie/Aufbau: Frontlenker, offene Führerkabine mit Blachendach. Seitlich je 3 hintereinanderliegende Sitzplätze. In der Mitte Raum für Munition, Material und Werkzeuge. Blachenverdeck auf Stahlrohrgerüst, seitlich offen
 Sitzplätze: 8 inkl Fahrer und Hilfsfahrer
 Antrieb: Strassen- und Geländegang = stets Allradantrieb
 Leergewicht: 4290 kg
 Nutzlast: 1600 kg
 Höchstzulässiges Gesamtgewicht: 6290 kg
 Achsdruck: vorne 3270 kg, hinten 3270 kg

Saurer M 4, Mod 1952, 2,25 t, 4×4



Allgemeine Angaben

Marke: Saurer
 Typ: 4 M H, Mod 1952
 Herstellungsland: Schweiz
 Art des Fahrzeuges: Mittlerer Geländelastwagen
 Militärische Bezeichnung: M Gelastw., 2,25 t, 4×4, Saurer M 4, Mod 52
 Karosserie/Aufbau: Frontlenker, offene Führerkabine mit Blachendach. Zwischen Führerkabine und Motor kleine Ladebrücke mit abklappbaren Seitenladen. Hinten und vorne auf der Brücke je eine abklappbare Sitzbank für 4 Personen. Blachenverdeck auf Stahlrohrgerüst
 Sitzplätze: 10 inkl Fahrer und Hilfsfahrer
 Antrieb: Strassen- und Geländegang = stets Allradantrieb
 Leergewicht: 4250 kg
 Nutzlast: 2250 kg
 Höchstzulässiges Gesamtgewicht: 6500 kg



Saurer M 8 mit Sch Hb 15 cm



Saurer M 8 mit Sch Kan 10,5 cm

Vor 41 Jahren:

«SUGAR FOOT» Abschuss einer «Flying Fortress» in der Schweiz

Adj Uof Othmar Thomann, Brugg

Unser Land bekam die Aktivitäten der kriegsführenden Mächte während des letzten Weltkriegs oft recht hautnah zu spüren. Es dürfte jedoch heute einem grossen Teil der Leserschaft kaum mehr bekannt sein, dass damals über 220 fremde Flugzeuge in der Schweiz notlandeten, zur Landung gezwungen wurden oder stark havariert abstürzten. Dübendorf glich am Ende des Krieges einem internationalen Abstellplatz für Militärflugzeuge.

Vereinzel griff aber unsere Flugwaffe mit relativ bescheidenen Mitteln und zum Teil

gegen eine erhebliche Übermacht (... man nahm eben mit, was gerade verfügbar war) bei Neutralitätsverletzungen aktiv in das Geschehen ein. Dabei wurden hauptsächlich in der Nordwestschweiz 15 Flugzeuge, vorwiegend deutscher Nationalität, abgeschossen. Sechs Flugzeuge der alliierten Streitkräfte wurden in den Jahren 1943/44 durch unsere Fliegerabwehrtruppen vom Himmel geholt. Diese Truppe musste zu Beginn des Krieges aus kärglichen Anfängen erst aufgebaut werden. Der Schreiber wurde damals als Dreikäsehoch Zeuge des im folgenden be-

schriebenen Abschusses einer «Flying Fortress» der amerikanischen Luftwaffe.

Nachdem zu Beginn des Krieges vor allem deutsche Jagdbomber unseren neutralen Luftraum verletzten, waren es ab 1943 vorwiegend alliierte Langstreckenbomber. Dabei operierte die britische RAF in der Regel nachts, wobei die Piloten die hell erleuchtete Schweiz als Navigationshilfe für ihre Bombenraids nach Norditalien benützten. Die US-Bomber überflogen unser Gebiet vor allem in Tageinsätzen von Nordafrika und später Italien aus.

Grosseinsatz am 1. Oktober 1943

An jenem sonnigen Herbsttag befand sich ein Verband von über 100 Bombenflugzeugen der US Air Force unterwegs zu Einsätzen auf München, Augsburg, Wien und Wiener Neustadt. Die drei Geschwader, jeweils unterteilt in drei

Staffeln zu 15 Maschinen vom Typ B 17, waren in den frühen Morgenstunden in Bizerta (Tunisien) gestartet. Obwohl die Einsatzdistanz vom britischen Festland aus um einiges kürzer gewesen wäre und damit die Kampflastung hätte erhöht werden können, war ein Einsatz von Nordafrika aus doch mit erheblich weniger Risi-

ken verbunden. Die alliierten Streitkräfte standen damals bereits in der Gegend von Neapel. Italien hatte kapituliert, und von der deutschen Luftwaffe in Italien waren kaum grössere Aktivitäten zu befürchten. Mit einer stärkeren Abwehr durch deutsche Jäger war somit erst im eigentlichen Einsatzraum zu rechnen. Die Bomberver-

bände erhielten keinen Jäger-Begleitschutz, was angesichts der erheblichen Einsatzdistanzen technisch auch nicht machbar gewesen wäre. Um diesen riskanten Nachteil wettzumachen, verfügten die damals modernen Langstreckenbomber über mehrere Gefechtsstationen zur Rundumverteidigung gegen feindliche Jäger, bestückt mit 12,7-mm-Maschinengewehren.

Neutralitätsverletzungen im St. Galler Rheintal

Wie schon oft zuvor kam es auch an jenem Freitag in den Mittagsstunden zu Neutralitätsverletzungen insbesondere in Graubünden und dem St. Galler Rheintal durch einen Teil der US-Bomber, die sich zum Teil auf dem Hinflug, zum andern Teil aber bereits auf dem Rückflug aus ihrem Einsatzraum befanden. Infolge der heftigen Abwehr durch Jäger der deutschen Luftwaffe waren verschiedene Piloten, ohne ihr Ziel erreicht zu haben, zur vorzeitigen Umkehr gezwungen. Dabei kam es zu mehreren Bombennotwürfen beschädigter Maschinen, unter anderem bei Davos und im Engadin. Glücklicherweise kamen dabei keine Personen zu Schaden.

Luftkämpfe im Raum Sargans–Chur

Ein Verband von 45 B 17-F hatte den Auftrag zur Bombardierung von München und Augsburg. Er erreichte Augsburg nicht, sondern wurde bereits über München durch feindliche Jäger abgedrängt und bis in den Raum Sargans–Chur verfolgt. Im Rückflug, der staffelweise erfolgte, wurde Feldkirch bombardiert. Ein Fliegerbeobachtungsposten auf dem Hohen Kasten registrierte um die Mittagszeit den Einflug amerikanischer Bomber zwischen Feldkirch und Bodensee. Sie wurden dabei von mehreren deutschen Jagdflugzeugen in heftige Luftkämpfe verwickelt. Diese Beobachtungen wurden zum Teil auch bestätigt durch das Auffinden deutscher Brennstoff-Abwurfkanister bei Balgach und von Patronenhülsen deutscher Bordwaffen.

Volltreffer und Explosion eines Bombers über Bad Ragaz

Um 1235 flog eine sich absetzende Bomberstaffel aus Richtung Gonzen südostwärts direkt über die Batteriestellungen der Flab Abteilung 39 mit Stellungsraum bei Vilters (Det 92) und bei Bad Ragaz (Det 21) in einer Höhe von etwa 4000 m. In den Stellungen des Det 92 erfolgten mehrere Geschosseinschläge deutscher und amerikanischer Bordwaffen, ohne Schaden anzurichten. Das Det 21 bei Bad Ragaz beschoss, da die Neutralitätsverletzung eindeutig gegeben und somit die Abwehr zwingend war, den linken Flügel der Staffel mit 39 Schuss vom Kaliber 7,5 cm aus drei Geschützen. Dabei erhielt die B 17-F mit der Aufschrift «Sugar Foot», geführt von 1st Lt BC English, einen Volltreffer, der zur Explosion der Maschine in der Luft führte.

Drei Mann retteten sich mit dem Fallschirm

Die Trümmer verteilten sich über ein grosses Gebiet südöstlich von Bad Ragaz. Drei Mann konnten sich mit ihrem Fallschirm retten, wobei zwei im Raume Maienfeld niedergingen und ein dritter verletzt an einem Baum im Hauptabsturzgebiet der Trümmer hängen blieb. Die restlichen sieben Besatzungsmitglieder erlitten den Fliegertod.

B 17-F «Flying Fortress»

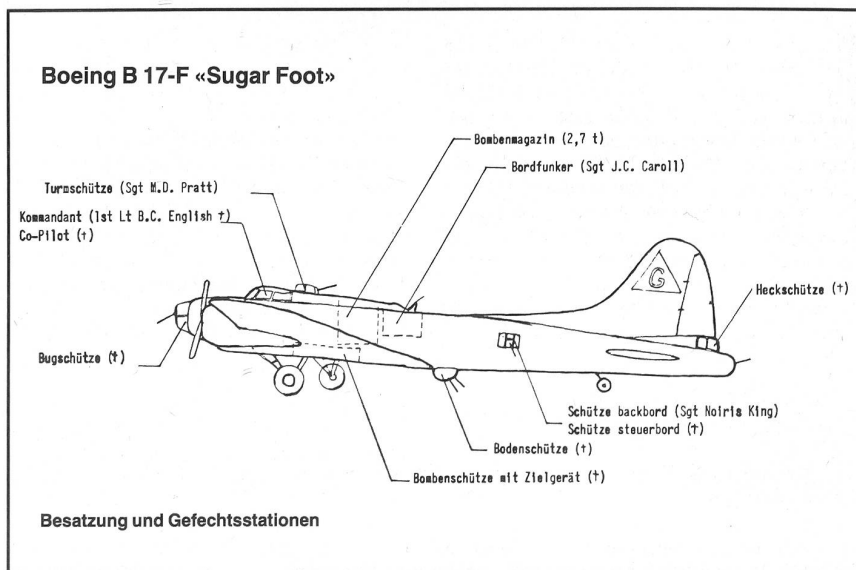


Technische Daten:

Spannweite:	31,60 m
Länge:	22,80 m
Antrieb:	4×1200 PS, Wright Cyclone, luftgekühlt
Leergewicht:	16 300 kg
Max Bombenlast:	9450 kg
Max Abfluggewicht:	29 000 kg
Reichweite:	5600 km
Max erreichbare Höhe:	12 000 m
Max Geschwindigkeit:	560 km/h
Reisegeschwindigkeit:	420 km/h
Bewaffnung:	11 Mg 12,7 mm zur Rundumverteidigung
Besatzung:	9 bis 10 Mann

kürzester Zeit vollzogen und die Batterie schussbereit. Etwa fünf bis zehn Minuten später tauchten die ersten Flugzeuge am Himmel auf. Es waren mehrere Bomber von Typ «Flying Fortress». Sie flogen aber ziemlich an der Grenze der Reichweite unserer Geschütze in drei Wellen, teilweise verdeckt durch den Falknis, aus dem Rheintal Richtung Süden. Ausserdem war unser Schiesssektor in jene Richtung stark limitiert, da man sonst riskierte, über die Landesgrenze in den Raum Liechtenstein–Vorarlberg zu schiessen. Trotzdem schossen wir mehr zur Warnung eine Ladung von drei Schuss. Die verfolgenden deutschen Jäger sahen wir wohl, aber aus der grossen Entfernung eher als kleine Punkte. Ausserdem drehten die Jäger jedesmal, wenn wir schossen, Richtung Landesgrenze ab. Wenig später beschossen wir einen weiteren Verband in gleicher Weise zwischen Malans und Landquart, angesichts der grossen Distanz ebenfalls ohne Erfolg.

Oberst GF Rüegg, damals Hauptmann und Kdt des Flab Det 21, erinnert sich:
«Um die Mittagszeit erreichte uns der Fliegeralarm. Der Stellungsbezug war einexerziert, in



Plötzlich, um 1235, näherte sich ein dritter Verband aus Richtung Gonzen direkt unserer Batteriestellung. Ich entschloss mich zur Feuereröffnung nach dem Zenith-Überflug. Der Verband flog nach unseren Vermessungen in einer Höhe von 3800 m mit einer Geschwindigkeit von etwa 380 km/h. Der Erfolg unserer Treffer stellte sich unmittelbar ein, indem ein Bomber buchstäblich in der Luft zerrissen wurde.

Da gemäss Befehl für den Einsatz der Fliegerabwehr auf fremde Verbände von mehr als drei Flugzeugen das Feuer eröffnet werden musste, war für uns der Einsatz zwingend. Der Vorfall hatte auch keinerlei diplomatische Konsequenzen der Amerikaner. Vermutlich war er ihnen eher peinlich.

Die Überflüge alliierter Bomber über unser Hoheitsgebiet hatten nach der Landung in Nordafrika erheblich zugenommen. Die Fliegerabwehr wurde angewiesen, auch nachts zu schiessen. Ein schwieriges Unterfangen, wenn man bedenkt, dass der Grossteil unserer Batterien nicht mit Flab-Scheinwerfern ausgerüstet war. Man legte uns nahe, ein sogenanntes «Diplomatenfeuer» zu eröffnen, das heisst, man feuerte verschiedene Lagen mit Tempierung auf verschiedene Höhen, wobei die Anflugrichtung mit dem Gehör ermittelt werden musste. Die Tagespresse konnte dann den Tatsachen entsprechend berichten: «... unsere Fliegerabwehr trat in Aktion.» Die Vorwürfe der Begünstigung der einen oder anderen Kriegspartei wurden damit entkräftet.»

Verheerende Waffenwirkung

Die Untersuchung der Trümmer ergab, dass durch den Flab-Treffer das Höhen- und Seitenleitwerk der «Sugar Foot» vollständig abgerissen wurde. Die Sprengwirkung des Geschosses führte höchstwahrscheinlich auch zur Explosion der Treibstofftanks in den Tragflächen. Der Rumpf der abstürzenden Maschine wurde durch diese Explosion in drei Teile zerrissen, wobei der Bordfunker, Sgt IC Carroll, sowie der Turmschütze, Sgt MD Pratt, herausgeschleudert wurden, da sich ihre Gefechtsstationen an den Bruchstellen der Maschine befanden. Sie verdankten diesem Umstand ihr Leben. Der Mg-Schütze an Backbord der B 17, Sgt Noiris

King, konnte sich ebenfalls aus dem abstürzenden Heckteil retten, wurde aber bei der Landung schwer verletzt, da sich sein Fallschirm nicht richtig geöffnet hatte.

An Bord hatten sich noch fünf von ursprünglich zehn 250-kg-Bomben befunden, wobei drei beim Aufschlag explodierten und eine vierte als Blindgänger in der Nähe der Tardisbrücke durch die damalige KTA gesprengt werden musste. Die fünfte Fliegerbombe wurde erst viel später, nämlich im September 1977, bei Erdarbeiten mit einem Trax auf der Baustelle der Kraftwerke Sarganserland, die sich im Absturzgebiet befand, gefunden. Sie wurde durch Spezialisten der Festungswachtkompanie 13 abtransportiert und gesprengt. Im weiteren wurde bei der Untersuchung der Wrackteile festgestellt, dass die «Sugar Foot» bereits vorher von mehreren Mg-Treffern deutscher Jäger und von 20-mm-Einschlägen, die möglicherweise von der Festungsflab St. Margrethenberg herrührten, beschädigt wurde. Die B 17-F war jedoch dadurch in ihrer Flugtüchtigkeit nicht beeinträchtigt.

Weiterer Absturz mit blindem Passagier in Alvaneu

Unmittelbar nach dem Abschuss beschleunigte der Staffelfverband seinen Flug. Ein weiterer Bomber des linken Flügels zog eine Rauchfahne hinter sich her und stürzte wenig später in der Gegend von Alvaneu ab. Es wurde vermutet, dass dieser Absturz ebenfalls auf indirekte Treffer des Flab Det 21 zurückzuführen war. Vier Besatzungsmitglieder dieser zweiten Maschine konnten sich ebenfalls retten. Einige andere, insbesondere im Heckteil der Maschine, wurden allerdings schon vorher durch deutsches Mg-Feuer tödlich verletzt. Unter ihnen befand sich tragischerweise auch ein blinder Passagier, der ohne Befehl einen Feindflug miterleben wollte.

Deutsche Kriegsberichterstattung

Das zuständige Amt im Berliner Reichswehrministerium berichtete anderntags in der Presse über die schweren Bombenangriffe, indem sie

den Abschuss einer grösseren Anzahl amerikanischer Maschinen für die deutsche Luftwaffe in Anspruch nahm. Zudem wurde die Benützung des schweizerischen Luftraums aufs schärfste verurteilt, wobei die Neutralitätsverletzungen deutscher Jäger wohlweislich verschwiegen wurden. Insgesamt gingen bei diesem Einsatz 10% der amerikanischen Maschinen verloren.

Traurige Bilanz

Die toten Besatzungen der beiden Maschinen, insgesamt 14, wurden vorerst in Bad Ragaz, dann in Münsingen auf einem zentralen Soldatenfriedhof beigesetzt und nach dem Krieg in ihre Heimat übergeführt.

Wie erst nach dem Krieg bekannt wurde, hinterliess diese Bomberstaffel mit ihrer Aktion gegen Feldkirch verheerende Auswirkungen. Man zählte 168 Tote und 81 Verletzte. 144 Gebäude wurden beschädigt oder zerstört. Darunter befand sich auch ein Kriegslazarett, das buchstäblich mitten entzweigeschlagen wurde, und zwar tragischerweise genau an der Stelle, wo sich die meisten Verwundeten während dem Fliegeralarm aufhalten mussten. Ein Volltreffer tötete in einem Lehrerinnenseminar über 40 Mädchen. Feldkirch hatte den amerikanischen Bombern in tragischer Weise als Verlegenheitsziel erhalten müssen.

Quellenangabe

- Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945 (Seite 116-117)
- Bundesamt für Flieger- und Flabtruppen Bericht über den bei Ragaz am 1.10.1943 abgestürzten Bomber Boeing B 17-F Nr. 230 126 vom 18.10.1943 (mit Fotos)
- Schweizerische Landesbibliothek
- Eidg Militärbibliothek
- Kath Pfarramt Bad Ragaz (Fotos)
- Archiv der Gemeindekanzlei Bad Ragaz (Sitzungsprotokoll)
- Kdo Festungskreis 32
- Oberst aD F Rüegg, ehemaliger Kdt Flab Det 21 (Interview)
- «Schweiz 39-45, Krieg in einem neutralen Land». I Piekalkiewicz
- «Bomben auf Feldkirch», Prof H Schurig, Feldkirch
- Kdt Fest Region 21



Nur eine schlichte Gedenktafel, von den meisten unbeachtet, zeugt heute noch an der Friedhofsmauer in Münsingen von dem einstigen Soldatenfriedhof – Zeuge einer schweren Zeit. (Foto O Thomann)

1 Tragfläche

Die Untersuchung der Wrackteile ergab, dass die Maschine bereits vorher durch mehrere Treffer vom Kaliber 20 mm und durch deutsche Bordwaffen (Mg) beschädigt wurde. (Foto Armeeflugpark)

2 Hinterer Rumpfteil, rechte Seite

Der hintere Teil des Rumpfes wurde beim Funkraum abgerissen, wobei der Bordfunker, Sgt IC Carroll, ins Freie geschleudert wurde und sich dadurch mit dem Fallschirm retten konnte. (Foto Armeeflugpark)

3 Hinterer Rumpfteil, linke Seite

Das Heckleitwerk wurde durch die 7,5-cm-Granate vollständig abgerissen. In der Seitenluke hinter dem Hoheitszeichen ist ein 12,7-mm-Mg zu erkennen. (Foto Armeeflugpark)

4 Luftschrauben

(Foto Armeeflugpark)

5 Eine Ehrenwache holt die Opfer von Alvaneu am Bahnhof Bad Ragaz ab. (Foto Fetzer, Bad Ragaz)

6 Gemeinsam werden die gefallenen Soldaten in der anglikanischen Kirche in Bad Ragaz aufgebahrt. (Foto Fetzer, Bad Ragaz)

