

SCHWEIZ 39-45

Krieg in einem
neutralen Land

BILDREPORT

WELTKRIEG II



J. PIEKALKIEWICZ

Vorwort von **Dr. H.R. Kurz, Bern**

Motor
buch
Verlag

VERLAG BUCHER
ih. Paul Prietsch
ZUG

Dieses Buch mit seinen über 500 Dokumentarfotos, Karten und Faksimiles vermittelt einen hochinteressanten Blick hinter die Kulissen eines unbekanntes Krieges in einem neutralen Land.

Hier beweist Janusz Piekalkiewicz, der international anerkannte Fachmann auf dem Gebiet der Geheimdienste und Kommandounternehmen, seinen sicheren Instinkt im Aufspüren von unbekanntes Tatsachen und einmaligem Bildmaterial, das diese Vorgänge belegt.

Bei jenen Lesern, die die Jahre 1939–1945 selbst miterlebt haben, wird dieses Werk Erinnerungen wachrufen. Und die junge Generation erfährt, wie es war.

Dies ist die große historische Darstellung aus erster Hand. Hier wurden »Geheimtresore« geöffnet...

**Motor
buch
Verlag**

**VERLAG BUCHHELT
Inh. Paul Pietsch
ZUG**

»Ich danke Janusz Piekalkiewicz für die Liebe und das Verständnis, das er unserem Land entgegengebracht hat.« – schreibt in seinem Vorwort der namhafte Schweizer Historiker Dr. H. R. Kurz.

Schweiz 1939–1945. Eine Generation ist es nun her, ausreichend, um fern von Emotionen oder Vorurteilen jene Ereignisse näher zu betrachten, die keine Parallele haben: der Zweite Weltkrieg in einem neutralen Land. Und ganz nebenbei dürfte dieses Werk die alte Wahrheit bestätigen, daß die Wirklichkeit oft dramatischer ist als ein Roman.

Nun, der Autor des Buches, Janusz Piekalkiewicz, international anerkannter Fachmann auf dem Gebiet der Geheimdienste und Kommandounternehmen, beweist wieder seinen sicheren Instinkt im Aufspüren von unbekanntem Tatsachen und – was besonders interessant ist – einmaligem Bildmaterial, das diese Vorgänge dokumentarisch belegt.

Bei den Lesern, die die Jahre 1939–1945 selbst miterlebt haben, wird dieses Werk manche Erinnerung wachrufen. Und die junge Generation kann diesem Buch entnehmen, wie es war: Der Fall Gelb z. B., das raffinierte deutsche Täuschungsmanöver, das Frankreich die Niederlage brachte und bei dem die Schweiz – ohne es zu wissen – eine gewichtige Rolle spielte. Man erfährt endlich aus erster Hand, wie es dazu kam, daß das streng geheime Archiv des französischen Oberkommandos in einem Städtchen an der Loire von durchstreifenden deutschen Soldaten gefunden wurde, und nur wenigen ist heute bekannt, in welchem Maße dieser Fund die Außenpolitik der Schweiz im Zweiten Weltkrieg beeinflußt hat. Die Statements von Beteiligten beider Seiten schildern dieses einmalige Ereignis am Rande des Westfeldzuges, und J. P. gab sich die Mühe, den Weg dieser Geheimakten zu erforschen, angefangen von ihrer Verlegung aus dem französischen Hauptquartier in Vincennes im Juni 1940 bis zu ihrer Rückkehr an den gleichen Ort im Mai 1945.

Erstmalig wird auch das »Reduit Guisan«, wie J. P. diese weltgrößten Befestigungsanlagen in den Alpen nennt, vor allem jedoch der Kampf deutscher Nachrichtendienste um sein Geheimnis detailliert beschrieben.

Der Krieg in der neutralen Schweiz war eigentlich ein Krieg am neutralen Himmel. Objektiv und sachlich berichtet J. P. sowohl von den Luftschlachten zwischen eidgenössischen Jägern Me 109 und den Me 110 der Deutschen, über ihre Duelle mit den Bombern der deutschen Luftwaffe, als auch von den Abschüssen der amerikanischen Fliegenden Festungen oder der schweren RAF-Bomber, vom Kampf der eidgenössischen Flieger sowie Luftabwehr gegen die US-Begleitjäger über Zürich oder von den Bombenangriffen alliierter Jabos auf das Schweizer Verkehrsnetz. Die Statements der US-Bomberbesatzungen und eidgenössischen Piloten geben lebensnah diese einmaligen Ereignisse wieder.

Man nimmt auch an einzelnen Episoden von besonderer Dramatik teil: Die Landung des deutschen Nachtjägers Me 110 G-4, der – gespickt mit Geräten der höchsten Geheimstufe – in einer Frühjahrsnacht des Jahres 1944 in Dübendorf bei Zürich niederging und die Schweiz an den Rand des Krieges brachte. Während noch die spannungsgeladenen Gespräche zwischen

den höchsten Schweizer Militärs und deutschen Diplomaten liefen, hatte Hitler bereits dem Mussolini-Befreier, SS-Führer Skorzeny, befohlen, diese Maschine in die Luft zu jagen. Man ist förmlich dabei, als an einem anderen Tag auf demselben Flugplatz Dübendorf ganze Staffeln von »Fliegenden Festungen« in einem Abstand von nur wenigen Minuten landen. Es waren immerhin 189 schwere US-Bomber, deren Besatzungen – wie eine US-Sonderkommission feststellte – »meistens die Notlandung auf neutralem Boden einem weiteren Einsatz vorzogen«.

Auch in diesem turbulenten Jahr 1944 gelang einem begeisterten Schweizer Flugzeugmechaniker eine Leistung ohne Gleichen: Er konstruierte, da es für Sportflugzeuge keinen Treibstoff mehr gab, das erste und bis heute einzige, mit einem Holzgenerator angetriebene Flugzeug der Welt und machte mit ihm vergnügt mehrere Flüge.

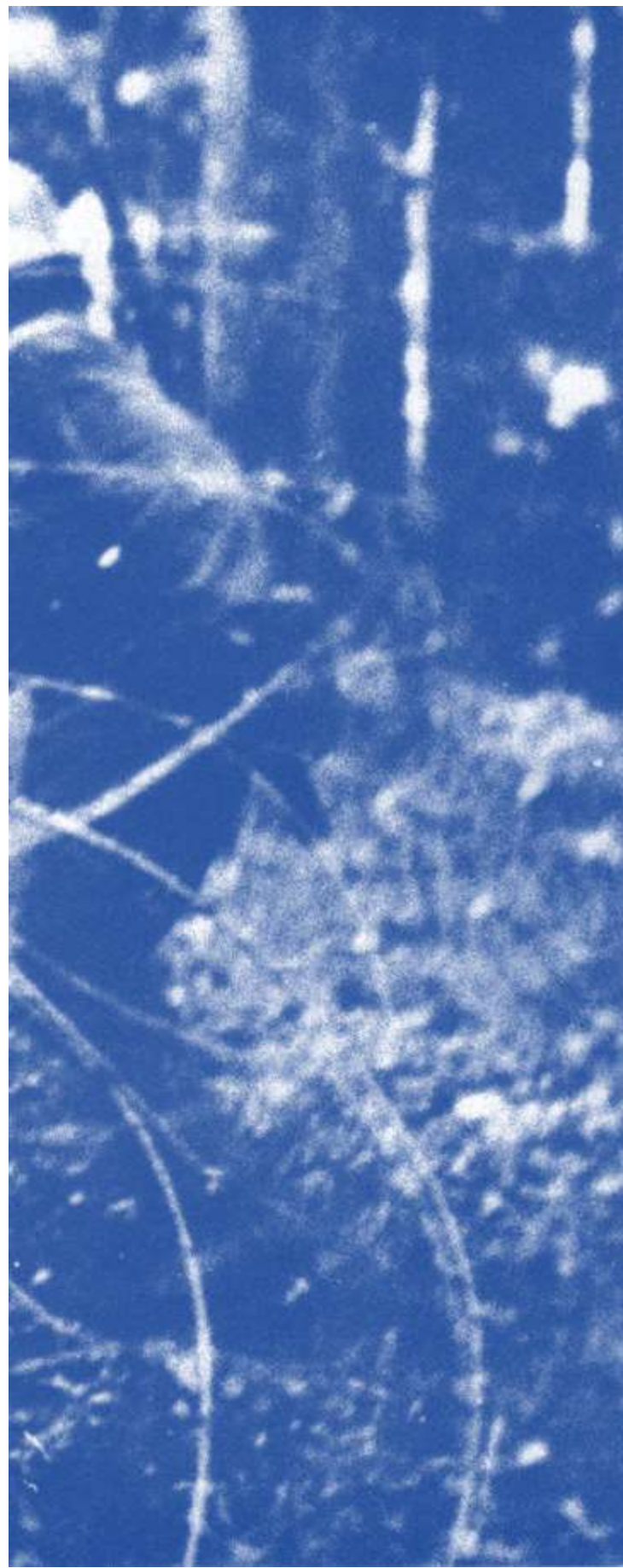
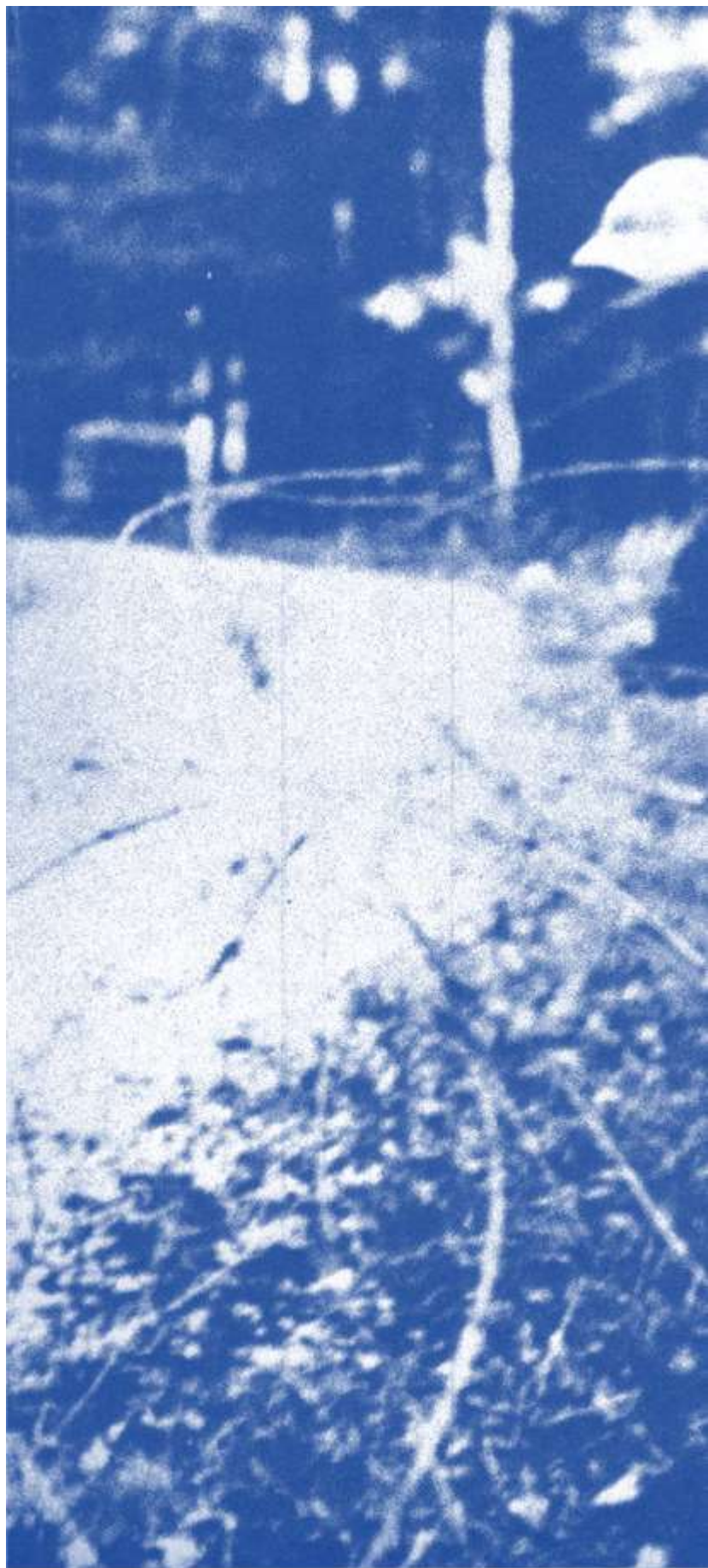
Wer weiß heute noch, daß beinahe zwei Kriegsjahre hindurch die Schweiz zum Schauplatz des Kampfes um die Existenz der britischen Flugzeugindustrie wurde, wobei ein ehrenwerter britischer Diplomat in Bern als Schmuggelboß fungierte, der die wertvollen feinmechanischen Präzisionsteile zwischen NS-Pressesendungen via Spanien nach England beförderte, und daß der Mechanismus der ebenfalls aus der Schweiz importierten altertümlichen Kurbelgrammophone in Wirklichkeit wichtiges Zubehör für die Wellington-Bomber war? Oder daß ohne die Wetterberichte, die der britische Luftattaché täglich auf normalem Wege über das Telegraphenamt in Bern nach London schickte, die alliierte Luftflotte nicht hätte starten können? Und daß Hitlers entscheidende Vergeltungswaffen-Offensive, die London zerstören und die Invasion aufhalten sollte, um beinahe sechs Monate via Bern verzögert wurde? Oder daß die Schweizer Bundeshauptstadt ihren letzten Fliegeralarm dem Großmufti von Jerusalem zu verdanken hat, der buchstäblich »5 Minuten vor 12« hier Unterschlupf suchte?

Alle diese unbekanntem Schilderungen und Berichte hat J. P. mit bis heute unveröffentlichtem Bildmaterial illustriert. Neben einem genauen Verzeichnis aller fremden, in der Schweiz zwischen 1939 und 1945 gelandeten, abgestürzten und abgeschossenen Maschinen mit Angabe von Daten, Ort und Flugzeugtyp findet man das Schweizer Geheimprotokoll über den Nachtjäger Me 110 G-4, sowie den hochinteressanten Original-Bericht über die Holzkohle-Generatoranlage für Flugzeuge.

So gewährt dieser neue Band mit seinen über 500 Fotos, Karten, Faksimiles und jener für die Reihe »Bildreport – Weltkrieg II« charakteristischen Mischung aus Dokumentation und packender Darstellung einen Blick hinter die Kulissen des unbekanntem Krieges in einem neutralen Land.

**Motor
buch
Verlag**

VERLAG BUCHHEFT
Inh. Paul Pietsch
ZUG





Vorwort von Dr. Hans Rudolf Kurz, Bern

JANUSZ PIEKALKIEWICZ

SCHWEIZ 39-45

Krieg in einem neutralen Land

MOTORBUCH VERLAG STUTTGART
VERLAG BUCHELI, INH. P. PIETSCH, ZUG

Einband und Schutzumschlag: Siegfried Horn

ISBN 3-87943-510-3

2. Auflage 1979.

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 1370,7000 Stuttgart 1.

Eine Abteilung des Buch- und Verlagshauses Paul Pietsch GmbH & Co. KG.

Sämtliche Rechte der Verbreitung – in jeglicher Form und Technik – sind vorbehalten.

Satz und Druck: Süddeutsche Verlagsanstalt und Druckerei GmbH, 7140 Ludwigsburg.

Bindung: Grossbuchbinderei Franz Spiegel, 7900 Ulm.

Printed in Germany.

[Eingescannt mit ABBYY Fine Reader](#)

Inhalt

Vorwort Dr. Hans Rudolf Kurz, Bern 7

Die sechs Jahre 11

Fall Gelb 51

Dossier Suisse 103

Reduit Guisan 136

Luftkrieg über der Schweiz 227

 Diamanten für die RAF

 Landung nach Mitternacht

 Adieu, hehre Banner

Daten und Fakten 325

Text- und Bildquellen 355

Register 361

Vorwort

Mancherausländische Betrachterwirdsichfragen.obdasGeschehenin einem vom Krieg verschonten Land inmitten kriegerischerWirreneiner näheren Betrachtung wert sei. Die Schweiz habe, so wird etwagesagt, den hohen Vorzug genossen, dass sie den Weltenbrand des zweiten Weltkriegs unversehrt habe überstehen dürfen. Sie sei ausserhalb der bewegenden Ereignisse gestanden und habe als eine Art «blinder Passagier» den Krieg überlebt. Darum verdiene das Schicksal dieses Landes in den Kriegsjahren 1939/45 kaum besonderes Interesse.

In dieser nach dem Krieg bisweilen gehörten Argumentation liegt sicher ein Kern von Wahrheit. Die Schweiz hat in den Kriegsjahren 1939/45 zu ihrem grossen Glück eine für sie unkriegerische Zeit verlebt. Verglichen mit zahlreichen andern europäischen Staaten, welche die Last des Krieges mit all seinen Schrecknissen zu tragen hatten, war der unversehrten Schweiz ein glücklicheres und stilleres Schicksalbeschieden. Dennoch, so will mir scheinen, war das von ihr geführte Leben am Rand des Krieges auch für andere Nationen nichtohne Interesse. Dafürgibt es verschiedene Gründe.

Einmal scheint mir die Tatsache beachtenswert zu sein, dass es der von lauter kriegführenden Staaten umgebenen Schweizgelungen ist, dem Krieg zu entgehen. Sicherhabenglückliche Umstände mitgeholfen, dass der schweizerische Kleinstaat in dieser schweren Zeit den Frieden zu bewahren vermochte. Aber nur ein Glücksfall war es nicht. Die Verschonung vom Krieg war zu einem guten Teil auch das Ergebnis

ernster Bemühungen der Schweiz um die Erhaltung des Friedens. Seit langer Zeit ist die Schweiz bestrebt, mit ihrer politischen Haltung und ihrer korrektgehabten Politik der bewaffneten Neutralität ihre Pflichten als dauernd neutraler Staat zu erfüllen. Mit ihrer geistigen Haltung, ihrer PolitikderVorsorge und der militärischen Bereitschaft hat sich die Schweiz auf die Belastungen des Krieges vorbereitet. Besonderes Gewicht wurde darauf gelegt, eine Armee aufzubauen, die bereit und fähig war, dem Bekenntnis zur Neutralität Nachachtung zu verschaffen. Wenn auch nicht allein die Bereitschaft zur militärischen Landesverteidigung den Frieden zu wahren vermochte, dürfte doch unbestritten sein, dass die Schweiz den Krieg nicht unversehrt überlebt hätte, wenn sie keine oder eine ungenügende Landesverteidigung besessen hätte.

Zum zweiten wird von Aussenstehenden allzu leicht übersehen, dass eine fast sechs-Jahredauernde, nie nachlassende geistige und militärische Bereitschaft mitten im Kriegsgeschehen eine ausserordentlich hohe Belastung darstellt. Die unentwegte, volle Bereitschaft «Gewehr bei Fuss» gegenüber einer dauernd vorhandenen Gefahr stellt an die Moral und die Durchhaltekraft eines Volkes gewaltige Anforderungen. Als eine geschlossene und bereite Schicksalskraft haben das Schweizervolk und seine im aktiven Dienst stehende Milizarmee die schwere Belastungsprobe des Krieges bestanden. In den Kriegsjahren wechselten ruhigere Zeiten mit Epochen höchster Spannung, welche äusserste Alarmbereitschaft erforderten. Sie verlangten von Regierung, Armeeführung und Bevölkerung gute Nerven, klaren Blick und die Kraft zur mutigen Entscheidung. Oberstes Ziel war stets die volle Erfüllung der völkerrechtlichen Pflichten der Neutralität.

In der Bewältigung der Kriegsjahre standen zwar die militärischen Aufgaben im Vordergrund. Sie waren aber nicht allein, sondern wurden in einer harmonischen Einheit ergänzt durch grosse Anstrengungen in allen übrigen Bereichen der staatlichen Tätig-

keit: dem sozialen Leben, der Wirtschaft, der Verkehrspolitik, der Innen- und Außenpolitik und im Besonderen des geistigen Durchhaltens von Volk und Armee. Dabei ist einmal mehr deutlich geworden, dass der Friede kein Geschenk ist, sondern dass er nur dann erhalten werden kann, wenn ein Volk den Kampf um den Frieden in seinem vollen Ernst zu führen bereit ist.

Aus dem Buch von Janusz Piekalkiewicz ist dieses heisse Streben des Schweizer Volkes und seiner verantwortlichen Behörden, den Frieden zu wahren, deutlich spürbar. Es zeigt den hohen Einsatz dieses Landes in der Erfüllung der Neutralitätspflichten und seiner Bereitschaft zum Durchhalten um jeden Preis. Das Buch kann und will zwar keine vollständige Geschichte der Schweiz im zweiten Weltkrieg sein. Es bereitet vielmehr den für den Leser viel anregenderen Weg, dass es einige besonders eindrückliche Episoden und Aufgabengruppen, die von der Schweiz während des Krieges bewältigt werden mussten, herausgegriffen und näher betrachtet hat. Ich glaube, der Verfasser hat eine glückliche Hand gehabt, als er seinen Themenkreis festlegte: er hat nicht nur einige besonders aufschlussreiche Fragen herausgegriffen, sondern hat dabei auch Probleme berührt, die charakteristisch sind für die Stellung der Schweiz im Krieg. Die von ihm bearbeiteten Kapitel vermitteln darum einen lebendigen Einblick in die Vielfalt der Aufgaben unseres vom Krieg umgebenen neutralen Staates.

Ich danke Janusz Piekalkiewicz für die Liebe und das Verständnis, das er unserem Land entgegengebracht hat. Seinem Buchwünsche eine gute Aufnahme.

Hans Rudolf Kurz

«Wir haben ein steinern Land, und was wurzelt, wurzelt langsam. Aber sind Wurzeln einmal getrieben ins harte Gestein, dann werfen Sturmwinde den Baum nicht um, dann splittern die Äxte, welche an die Wurzeln wollen», schrieb einst der Schweizer Poet Jeremias Gotthelf. Und wie recht er hatte, bestätigt wohl am deutlichsten, hundert Jahre später, die Zeit von 1939-1945.

Die sechs Jahre

Das Phänomen Schweiz und die Erhaltung seiner Neutralität in den turbulenten Jahren des Zweiten Weltkrieges haben bereits zahlreiche Historiker beschäftigt: Neutralität – das Wort fasziniert, weil es weithin als Ausdruck der moralischen Bereitschaft eines Staates genommen wird, niemandes Feind und jedermanns Freund zu sein. Auch wird mitunter noch immer geglaubt, dass die Freiheit von politischen Bindungen an militärische Bündnisse ein geruhames Leben zwischen den Fronten von Gegnern garantiere. Die Wirklichkeit widerlegt jedoch diesen romantischen Traum, da sie – wie das Beispiel der Schweiz im Zweiten Weltkrieg beweist – den Neutralen zwingt, seine Stellung durch Streitkräfte zu schützen. Die Eidgenossenschaft, Urtyp einer wehrhaften Demokratie, begreift den Status ihrer dauernden Neutralität, den ihr der Pariser Friede von 1815 zuerkannte, als völkerrechtliche Verpflichtung zur Verteidigung. Seit der Niederlage von 1515 bei Marignano, der Schlacht gegen die Franzosen, wahrt die Schweiz ihre Neutralität. Abgesehen von den Bündner Wirren, der Eskalade von Genf und eigenen Religionskriegen wurde sie seither nur einmal in den

Krieg verwickelt: 1798 überrennen die französischen Revolutionsheere des Napoleon Bonaparte die rückständige und uneinige Schweiz, die dann zum Schlachtfeld fremder Armeen wird. Die Franzosen kämpfen gegen Österreicher und Russen; die Schweiz erleidet dabei alle Schrecken des Krieges und der fremden Besatzung. Als Satellitenstaat Napoleons muss sie ihm sogar Truppen stellen. 1813-1815 ziehen wieder österreichische, deutsche und russische Armeen durch das Land. Seit rund 175 Jahren aber haben die Eidgenossen selbst keinen Krieg mehr gegen fremde Heere geführt, und ihr letzter Bürgerkrieg wird 1847, dank der Vernunftvor allem des Generals Dufour, in kurzer Zeit beendet.

Am 30. August 1939 steht wiederum ein Weltkrieg in Europa vor der Tür. Die Schweizer Bundesversammlung, Stände- und Nationalrat, wählen in Bern für den Fall der Verteidigung der Neutralität traditionsgemäss einen General, einen Rang, den das Milizheer im Frieden nicht kennt, und ihre Wahl fällt beinahe einstimmig auf den Oberstkorpskommandanten des I. Armeekorps, Henri Guisan, einen schlanken, mittelgrossen Offizier und passionierten Reiter.

Für das ganze Land wird der Aktivzustand erklärt, und schon am 2. September verkündet der Bundesrat die allgemeine Kriegsmobilmachung.

Henri Guisan wurde am 21. Oktober 1874 in Mézières, im Kanton Waadt, als Sohn und Enkel von Landärzten geboren. Die Familie, im Waadtland alteingesessen, besitzt stattliche Ländereien. Guisan studiert Landwirtschaft und kümmert sich zunächst um sein Gut Verte-Rive, legt jedoch auch grosses militärisches Interesse an den Tag. Im Offizierskorps der Schweizer Milizarmee steigt er nach dem Ersten Weltkrieg bis zum Oberstdivisionär und Kommandanten der 2. Division auf. 1931, mit 57 Jahren, verschreibt er sich ganz dem Militärberuf.

General Henri Guisan hat eine bei Weitem schwierigere Aufgabe vor sich als jeder andere Oberbefehlshaber in einem nicht neutralen Land: Er muss die Milizarmee von 430'000 Mann auf den höchsten Stand der Gefechtsbereitschaft bringen, um den Ausbruch bewaffneter Auseinandersetzungen zu verhindern und diese Armee aus Wehrmännern über einen wahrscheinlich sehr langen Zeitraum kriegsbereit halten. Als er den Oberbefehl übernimmt, gibt es keinen Aufmarschplan, weil der Schweizer Bundesrat eine solche Vorbereitung im Frieden für nicht vereinbar mit dem seit 1815 von den Grossmächten garantierten neutralen Status hielt.

Guisan gewinnt schnell die allgemeinen Sympathien, und die Beziehungen, die sich zwischen ihm und dem ganzen Schweizer Volk bilden, sind ungewöhnlicher Art. So entsteht aus dem Vertrauen, das er eingeflößt hat, achtungsvolle Neigung und Dankbarkeit, Gefühle, die auch nicht erlöschen, als seine Aufgabe längst beendet ist. Der General verstehtes, dank seiner ganz natürlichen Souveränität, den Kontakt zur Truppe zu finden. Im Wehrmann siebter stets auch den freien Bürger. Der «friedliche Feldherr» gibt ein Beispiel in der Füh-

rung einer demokratischen Armee mit straffer Disziplin im Verteidigungsfall. Mit seinen Tages- und Armeebefehlen, die meist nicht nur für die Armee, sondern für das ganze Volk bestimmt sind, hat General Guisan neue Formen des Dialoges zwischen Armeekommando und Volk gefunden, den er meisterhaft handhabt und der jedesmal eine grosse Wirkung hinterlässt. Immer, wenn es die Lage erfordert, schliesst der General die Bevölkerung und die Armee in seine Überlegungen ein. Die Menschen spüren, dass man ihnen die Wahrheit sagt, und sind dankbar für dieses Vertrauen.

Die Verteidigungsidee einer Alpen-Kern-Zone, bereits Anfang des 19. Jahrhunderts geboren, nimmt in dem Reduit Form und Gestalt an und wird zugleich zum Symbol des eidgenössischen Widerstandswillens. Der Krieg geht weiter, und damit beginnt Guisans komplizierteste Aufgabe: Er muss die Modernisierung der Armee, Verstärkung der Artillerie, Ausbau der Panzerabwehr, verstärkte Motorisierung der leichten Truppe, einschliesslich der Dragoner, Reorganisation der Flugabwehr und der Fliegertruppe vorantreiben und dabei durch ein ausgeklügeltes System des Wechsels zwischen Ausbildungs-, Wach- und Bereitschaftsdienst und Heimatbeurlaubung die Einsatzbereitschaft der Truppe wahren und die Moral der Wehrmänner erhalten.

Die Situation für die Schweiz wird kritischer, als Hitler Frankreich überrennt und Italien im Juni 1940 an der Seite Deutschlands in den Krieg eintritt. Damit ist die kleine Eidgenossenschaft nun von totalitären Mächten umschlossen. Hinzu kommt eine kleine Anzahl NS-Sympathisanten in der deutschen Schweiz, die auf den Einmarsch Hitlers setzen. Und bereits im August 1939 glaubt der eidgenössische Nachrichtendienst, einem deutschen Angriffspangegendie Schweiz auf der Spur zu sein.

Die Deutschen unterlassen wirklich nichts, um die schweizerischen Befürchtungen zu bestärken. Goebbels entfesselt eine seiner psychologischen Offensiven gegen die Schweiz. Nur ein Teil davon vollzieht sich in der Öffentlichkeit, ein weiterer spielt sich auf der diplomatischen Ebene ab, und den wahrscheinlich wichtigsten Teil bilden die absichtlichen Indiskretionen, für die Ohren des schweizerischen Nachrichtendienstes bestimmt.

Unmittelbar nach der Kapitulation Frankreichs werden von der deutschen Heeresleitung Operationspläne für ein Unternehmen gegen die Schweiz, Deckname «Tannenbaum», ausgearbeitet. Unabhängig von dieser Studie entwirft, ebenfalls im Sommer 1940, Major i. G. Bodo Zimmermann, im Stabe des Feldmarschalls von Witzleben, einen Operationsplan. Beide Unternehmungen lässt man fallen, da sich die deutschen Führungsstäbe mit dem Aufmarsch gegen die Sowjetunion befassen. Zwei Jahre später, im März 1943, fertigt der SS-Standartenführer Boehme einen neuen Entwurf an: «Denkschrift über die Wehrlage der Schweiz unter Berücksichtigung einer erforderlich werdenden deutschen bewaffneten Intervention», die auch in der Schreibtischschublade bleibt.

Von der Neutralität der Schweiz hat Hitler jedenfalls bisher nur Vorteile gehabt. Ungehindert passieren Züge mit 1'800 Güterwaggons pro Tag die Schweizer Tunnel in beiden Richtungen, so dass der Verkehr auf der Brenner- und Tauernbahn erheblich entlastet wird. Der Entschluss dagegen, die Schweiz anzugreifen, würde neben dem hartnäckigen Widerstand der Schweizer Armee auch die völlige Lahmlegung des Schweizer Eisenbahnnetzes durch alliierte Bombenangriffe und durch vorbereitete Zerstörungen bedeuten.

Dass der Schweiz nicht nur von deutscher Seite Gefahren drohen, zeigt eine Episode aus der Konferenz von Jalta im Februar 1945. Damals, wie

auch bereits im Herbst 1944, hat Stalin von seinen Alliierten verlangt, sie sollten auf ihrem Vormarsch gegen Deutschland durch die Schweiz marschieren, um auf diesem Weg in den Rücken des Westwalls zu gelangen. Stalin hat diese operativ sinnlose Forderung ganz offen nicht militärisch, sondern politisch begründet: «Die Schweizer Schweine», die im Krieg eine falsche Rolle gespielt hätten, müssten dafür bestraft werden...

Die Einschliessung durch die Achsenmächte macht das Überleben äusserst schwer: Der Schweiz wird selbst die Möglichkeit entzogen, darüber zu entscheiden, welche Waren sie sich im Ausland besorgen will, oder wer ihre Industrie mit welchen Erzeugnissen beliefern soll. Die britische Seeblockade trifft die Schweiz unmittelbar, sie schneidet ihre Versorgung aus Übersee ab. Und das Dritte Reich beantwortet die alliierte Blockade mit einer Gegenblockade. Nun sieht die Situation für die Eidgenossen alles andere als rosig aus: Was einerseits die Alliierten an Gütern fürsiefreigeben, sperrt wiederum Hitlers Kontinentalblockade und umgekehrt.

Bern sieht sich, mit Rücksicht auf die notwendigen Rohstoffeinfuhren aus Deutschland, dadurch gezwungen, den Export hochwertiger Präzisionsteile für deutsche Flak- und U-Boot-Ausrüstungen zu dulden, und wird nach und nach zu einem der Hauptlieferanten der Rüstungsindustrie des Dritten Reiches.

Dass der Wert des Einfuhrüberschusses bei diesem Geschäft eine halbe Milliarde Franken beträgt und der gefürchtete deutsche Nachbar siebenmal mehr an die Schweiz liefert als die Eidgenossen an ihn, beweist letzten Endes auch die Gewandtheit der Schweizer am grünen Tisch. Ihre Stärke, von den Deutschen besonders beachtet: ein leistungsfähiger Lieferant, der noch dazu seinen Kunden grosszügige Kredite einräumt.

Für die neutrale Schweiz ist die Arbeit ihrer Ge-

heimdienste von grosser Wichtigkeit, da sie erst immer das Handeln Dritter abwarten muss, bevor sie selbst aktiv werden darf. Und es mag zutreffen, dass ihre Zentrale «Luzern» zeitweise der über Deutschland bestinformierte Nachrichtendienst der Welt ist.

Trotzdem glauben die Schweizer Geheimdienstler im Frühjahr 1940 wiederholt, militärisch bedroht zu sein, obwohl die deutsche Führung keineswegs einen solchen Angriff ernsthaft beabsichtigt. So weiss man heute, dass im Mai 1940 keine Kriegsgefahr für die Eidgenossen bestand. Die Deutschen haben lediglich im Grenzraum raffinierte Täuschungsmanöver durchgeführt, um möglichst starke französische Kräfte von derentscheidenden Ardennenfront fernzuhalten. Wirklich kritisch ist die Lage nur nach dem Zusammenbruch Frankreichs, als die Wehrmacht noch so stark ist, um vor Beginn der Offensive gegen England die Schweiz anzugreifen.

Der flexibel und unorthodox von seinem Chef, Oberstbrigadier Roger Masson, geführte eidgenössische Geheimdienst, offiziell die Gruppe des Nachrichten- und Sicherheitsdienstes im Armeekommando genannt, wird von dem energischen Oberst Robert Jaquillard, Chef der Abteilung Sicherheitsdienst der eidgenössischen Spionageabwehr, tatkräftig unterstützt.

Man darf dabei nicht vergessen, der eidgenössische Nachrichtendienst bestand im Herbst 1938 nur aus fünf Mitarbeitern, und bis zum Kriegsausbruch wurde das Personal lediglich verdoppelt. Sein Jahresetat betrug damals 20'000 Schweizer Franken – gerade genug, um einschlägige Artikel der in- und ausländischen Presse auszuschneiden und zu verwerten.

Eine in keinem anderen Land praktizierte, echt schweizerische Eigenart: der private Geheimdienst, wohl der höchste Beweis des Vertrauens, den ein Staat einem seiner Bürger zollt. Ein Fotokaufmann mit internationalen Konnexionen,

Hans Hausamann, baut aus eigener Initiative, auf eigenes Risiko und mit eigenem Geld einen Nachrichtendienst, später Büro Hausamann («Büro Ha») genannt, auf.

Das exakt arbeitende Netz wird teilweise nach Luzern verlegt und dem dort etablierten amtlichen Geheimdienst unterstellt. Bald jedoch versteht es Hausamann, sich aus dieser Abhängigkeit zu lösen. Sowohl seine Nachrichtenbeschaffung als auch seine Quellen sollen autonom bleiben. Hausamann unterliegt nun seiner eigenen Verantwortung und bekommt völlig freie Hand für den Aufbau, die Arbeitsweise und Zusammenstellung seiner Agenten. Dies alles hat freilich auch einen grossen Vorteil: Sollte irgendwas schiefgelaufen sein, können sich General Guisan oder andere massgebende Persönlichkeiten leicht von dem privaten Büro Hausamann distanzieren, falls man sie in eine heikle Sache verwickelt. Ausser diesem Sonderstatus, der ihm weitgehende Souveränität den ganzen Krieg hindurch gewährt, geniesst das «Büro Ha» Vorzüge, die für die meisten Geheimdienste der Welt nur ein Wunschtraum bleiben: Hausamann hat nicht nur das Recht, sich direkt an den Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements, den Verteidigungsminister, zu wenden, sondern kann darüber hinaus die Informationen nach eigenem Ermessen, unter Umgehung aller militärischen Instanzen, direkt der Regierung übermitteln.

Der Ex-Fotokaufmann beschäftigt sich vor allem mit der gesamten kriegspolitischen und militärischen Entwicklung in der Welt und verfasst täglich Lagebeurteilungen. Dort, wo normalerweise ganze Schwärme von Beamten, Vorgesetzten und Dienstherren die schwerfälligen Geheimdienstorganisationen bilden, arbeitet der Hauptmann der Reserve, Hans Hausamann, meist solo. Die wichtigsten Berichte und Meldungen, die an das Armeekommando weitergeleitet werden, bringt er selbst zu Papier, auch die ein- und ausgehenden

Funktelegramme chiffriert und dechiffriert Hausamann eigenhändig. Nurein Miniteam von zwei bis drei Mitarbeitern steht ihm zur Seite. Eine bejahrte, pensionierte Telefonistin, von der PTT (Post- und Telegraphenamts) zugewiesen, fungiert als Funkerin, und der einzige Chauffeur sitzt mehr hinter dem Schreibtisch als hinter dem Lenkrad, da der Chef, entgegen aller Vorschriften, den Wagen selbst kutschiert: Er will nicht, «dass ein Dritter über die Ziele seiner Fahrten etwas erfährt».

Dass die hausgemachte Nachrichtenzentrale entweder im Sande verläuft oder Erfolg haben wird, liegt auf der Hand. Nun, sie hat Erfolg. Das Büro Hausamann, im Zusammenspiel mit dem amtlichen Schweizer Geheimdienst, reicht bis ins Führer-Hauptquartier und wird von dort aus mit allem Wissenswerten versorgt. Wie das übrigens geschah, weiss man bis heute nicht genau. Ausser einer einzigen Panne in den ersten Kriegsmonaten, in denen der schweizerische zusammen mit dem französischen Nachrichtendienst Opfer des grossangelegten deutschen Täuschungsmanövers, «Fall Gelb», wurden, einer bevorstehenden deutschen Offensive gegen die Schweiz und Umgehung der Maginot-Linie, ist keine weitere bekannt.

Es stellt sich bald heraus, dass Hausamann von allen Stellen des eidgenössischen Nachrichtendienstes die besten und sichersten Informationen hat. «Durch seine weitblickenden, eine erstaunliche Über- und Voraussicht verratenden Berichte gewann er entscheidenden Einfluss auf die Massnahmen der militärischen Führung» (so sein Chronist A. Matt).

Wie präzise Hausamanns Privatdetektei arbeitet, wird spätestens 1941 dem Schweizer Generalstab offenbart: Am 28. März signalisiert Hausamann Hitlers Plan, die Sowjetunion zu überfallen. Einen Monat später kundschafft er aus: «Mit militärischen Operationen der deutschen Wehrmacht ist ab En-

de Mai zu rechnen.» Und am 16. Juni 1941, eine Woche vor dem deutschen Angriff auf Russland, meldet er detailliert die deutschen Truppenstärken.

Über 30'000 Berichte treffen im Laufe des Krieges im «Büro Ha» ein: also Tag für Tag beinahe alle 90 Minuten eine neue Meldung.

Eine gewichtige Rolle in der Nachrichtenbeschaffung aus den höchsten deutschen Kommandostellen spielen auch die engen Verbindungen des eidgenössischen Geheimdienstes zum finnischen Generalstab. Selbst der Oberbefehlshaber der finnischen Streitkräfte, Marschall Carl Gustav Freiherr von Mannerheim, weilt einige Male während des Krieges in Begleitung seines engsten Mitarbeiters inkognito in der Schweiz, zur «Kur», wie es heisst.

In Bern, Zürich, Luzern oder Lausanne gibt sich alles, was Rang und Namen unter den Agenten hat, ein Stelldichein. Zentral gelegen und mit guten Verbindungen erweist sich die Schweiz als ein Fleckchen Erde, wo man schnell, sicher und vor allem preiswert zu den gewünschten Informationen kommt. In der zweiten Halbzeit des Krieges ist hier jedes Land, das etwas auf sich hält, vertreten. Neben dem Abgesandten des US-Geheimdienstes, Chef des «Office of Strategie Services» (OSS) für Zentraleuropa, Allen W. Dulles, der sich «Sonderbeauftragter des Präsidenten Roosevelt für europäische, politische Fragen» nennt, gibt es den britischen Intelligence Service, den gaullistischen Geheimdienst, von Georges A. Groussard, «Colonel Gilbert», geführt, sowie als Pendant den Geheimdienst der französischen Vichy-Regierung, den National-Chinesischen Geheimdienst mit seinem Hauptpräsidenten, Minister Chi Tsai-hoo, den Kaiserlich-Japanischen Geheimdienst, geleitet von General Okamoto, auch Italien und der Vatikan sind vertreten, dazu die Geheimagenten aller Exil-Regierungen, die in London Zuflucht fanden:

einer der Prominenten unter ihnen, «Onkel Tom», der exiltschechische Oberst, Karel Sedlacek. Er «unterhielt sehr gute Verbindungen einerseits zu namhaften Emigranten und andererseits zu amerikanischen, englischen und französischen Diplomatenkreisen» (Hausamann). Die wertvollen, auf diesem Weg erhaltenen Mitteilungen gibt «Onkel Tom» dem eidgenössischen «Büro Ha» weiter, ein Unterfangen, das ihm wohl keine Mühe bereitet, da er in St. Gallen bei der Schwiegermutter Hausamanns lebt.

Auch Moskau hat sich die Schweiz als Sitz seines wichtigsten Spionagenetzes in Westeuropa auserkoren. Die sowjetische Agenten-Zentrale in der Schweiz ist für Moskau noch bedeutender als die «Rote Kapelle», jene Gruppe von Hitlergegnern, deren Kern aus Roten Agenten besteht, die zwar in einigen wichtigen Dienststellen des Dritten Reiches arbeiten, wogegen von der Schweiz aus ferngesteuerte Agenten nahezu systematisch über die Schaltstellen der deutschen Wehrmacht verteilt sind.

Nachdem im Jahre 1942 der für die Sowjets arbeitende deutsche Spionagering, die «Rote Kapelle», in Deutschland, Frankreich und Belgien auffliegt, gewinnen die Agentennetze in der neutralen Schweiz immer grössere Bedeutung, besonders die gut funktionierende Organisation unter der Leitung des ungarischen Meisterspions Alexander Rado, Deckname «Dora». Das Sprachgenie Rado, Kommunist aus Überzeugung, Oberst der Roten Armee und namhafter Kartograph von Beruf, leitet von der Schweiz aus alle erhaltenen Informationen über das Dritte Reich dem sowjetischen Geheimdienst zu.

Ein anderer, Otto Pünter, ein Berner Journalist, der sich 1940 aus politischen Gründen dem Moskauer Spionagering in der Schweiz zur Verfügung stellt, ist sein enger Mitarbeiter.

Rados erster Funkspruch nach Moskau: Meldung

über den Termin des deutschen Angriffs gegen die Sowjetunion. Stalin schenkt ihm jedoch keinen Glauben.

Das Netz Rados ist hervorragend aufgebaut; die Nachrichten, die er über die Funkstationen in Genf und Lausanne nach Moskau sendet, sind zuverlässig. Rado, ein umfassend gebildeter Mann und geschulter Geheimdienstler, vermag das Wahre vom «Spielmaterial» sehr wohl zu unterscheiden. Und der deutschen Abwehr ist es während des Krieges nicht gelungen, die Funksprüche Rados nach Moskau, dank ihres raffinierten Codes, zu entschlüsseln.

Eine geheimnisvolle Rolle in der Schweizer Agentenzentrale um Rado spielt der Deutsche Rudolf Rössler, ein unscheinbarer, von Asthma geplagter Mann, Sohn eines bayerischen Regierungsbeamten aus Kaufbeuren, von Beruf Verleger und Journalist, nach Ansicht von Experten einer der bestinformierten Agenten des Krieges. Unter dem Decknamen «Lucy» mausert er sich zu einem «Meisterspion», dessen Doppelspiel sowohl den Eidgenossen als auch den westlichen Alliierten und den Sowjets Nachrichten über wertvolle Vorgänge in Deutschland zuführt. Der 1958 verstorbene «Lucy» Rössler nimmt das Geheimnis seiner Informationsquellen mit ins Grab.

Bis heute kann man auch nicht sagen, wer sich hinter den Pseudonymen «Werther», «Teddy» und «Olga» verbarg, die während des Zweiten Weltkrieges über Rado wichtigste militärische und politische Geheimnisse an die Sowjetunion verrieten. Sogar die Vergeltungswaffen-Offensive gegen England, die Hitler ab Dezember 1943 plant, wird via Schweiz um beinahe sechs Monate verzögert. Dies schafft ein bescheidener Handelsvertreter aus Paris, namens Michel Hollard, den man nach dem Kriege als «Retter Londons» mit den höchsten Ehren, die Grossbritannien an Ausländer zu vergeben hat, auszeichnet.

Hollard bereist im Herbst 1943, aus persönlichem Eifer und ohne eine Verbindung zu irgendeinem alliierten Geheimdienst, getarnt als «Fürsorger, der den jungen Arbeitern moralischen Beistand leistet», die geheimen deutschen Baustellen in Nord-Frankreich, die sich daraufhin als V1-Abschussbasen entpuppen. Er spürt insgesamt über 100 dieser ominösen Bauten auf, macht Skizzen und trägt sie in Landkarten ein.

Hollard geht damit illegal über die Grenze zur Schweiz und vertraut seine Entdeckungen dem britischen Militärattaché in Bern an. Man empfängt ihn nicht gerade freundlich, und erst nachdem in England seine Referenzen sorgfältig überprüft wurden, befasst man sich allmählich mit seinen Informationen. Insgesamt 49mal gelingt es Hollard mit diesen wichtigen Aufzeichnungen unbemerkt die Grenze zur Schweiz zu passieren. Als die RAF-Aufklärer seine Beobachtungen Ende November 1943 bestätigen, fliegen englische Bomber Nacht für Nacht Angriffe gegen die Abschussrampen in Nord-Frankreich. Das Ergebnis: Hitlers V1-Offensive gerät ins Stocken und kommt sechs Monate zu spät; sie kann weder die Invasion aufhalten noch London ernsthaft bedrohen.

Allan W. Dulles, späterer Chef der amerikanischen «Central Intelligence Agency» (CIA), der als Angehöriger der US-Gesandtschaft diplomatische Immunität genießt, pflegt enge Beziehungen zum schweizerischen Geheimdienst und trifft sich regelmässig mit Major Hausamann. Der Leiter der Nachrichtensektion im schweizerischen Armee-stab, Oberstbrigadier Roger Masson, unterhält dagegen seit September 1942 Kontakte zu SS-Brigadegeneral Walter Schellenberg, dem Chef des Himmler unterstellten Sicherheitsdienstes.

Anlass zu dieser für manche Schweizer anstössigen Liaison ist für den eidgenössischen Geheimdienstchef und seinen Vorgesetzten, General Gui-

san, vor allem der deutsche Aktenfund in La Charité-sur-Loire, 150 km westlich von Dijon. Die Deutschen erbeuten hier im Juni 1940 Dokumente, aus denen geheime Vereinbarungen zwischen Frankreich und der Schweiz für ein militärisches Zusammenwirken beider Länder im Fall eines deutschen Angriffs auf die Schweiz ersichtlich sind. Da diese Aktenfunde eine schwere Belastung des deutsch-schweizerischen Verhältnisses bedeuten und von Hitler als neutralitätswidrige Haltung der Eidgenossen hätte ausgewertet werden können, sucht Masson immer wieder nach Mitteln und Wegen, um dieses für die Schweiz belastende Material wenigstens zu entschärfen.

Ein weiterer Grund für die persönlichen Kontakte des Generals Guisan und Masson zu dem berüchtigten deutschen SS-General: Um die Deutschen von der Aufrichtigkeit der Schweizer Massnahmen zum Schutz ihrer Neutralität zu überzeugen.

Schellenberg, ein kalter Rechner, der schon lange erkannt hat, dass Deutschland den Krieg nicht mehr gewinnen kann, zeigt einiges Entgegenkommen den Bitten des schweizerischen Geheimdienstchefs gegenüber, wie z.B. der Familie des französischen Generals Henri-Honoré Giraud oder der Nichte de Gaulles, die Ausreise aus Deutschland zu ermöglichen.

Eines der unerwarteten Ergebnisse des Krieges: Die kleine Schweiz, ein Zwölftausendstel der Erde, wird über Nacht zu einer Grossmacht. Dies zwar lediglich auf der diplomatischen Bühne, aber immerhin...

43 Staaten mit rund 1,6 Milliarden Menschen, vier Fünftel der gesamten Erdbevölkerung, darunter die Mächtigsten der damaligen Welt, vertrauen den Eidgenossen die diplomatische Vertretung ihrer Interessen an und den Schutz ihrer Bürger im Machtbereich der Nationen, mit denen sie im Kriege stehen. So legen sowohl das Dritte Reich das Schicksal seiner Bürger, die sich in Feindes-

land befinden, als auch die Alliierten, deren Leute sich in Hitlers Europa oder Japans Asien aufhalten, in die Hand der Schweizer. In 56 Hauptstädten der ganzen Welt, in 219 fremden Botschaftsresidenzen, Konsulaten und Gesandtschaften walteten Schweizer Diplomaten ihres Amtes, von allen kriegsführenden Mächten anerkannt und bevollmächtigt.

Während dieser Zeit wird auch eine schweizerische private Organisation, der nur eidgenössische Bürgerangehören dürfen, zum Symbol der letzten Chance: das Internationale Komitee des Roten Kreuzes (IKRK). Seine Delegierten dringen bis in die gefürchteten NS-Konzentrationslager und in die Kriegsgefangenenlager Japans vor. Im Genfer Hauptquartier erfassen 39 Millionen Karteikarten ungezählte Schicksale, täglich treffen hier bis zu 100'000 Suchanzeigen ein, oft als Ausdruck der letzten Hoffnung und Verzweiflung. Das IKRK hilft wie und wo es nur kann. Für Millionen von Kriegsgefangenen und Deportierten sind seine Lebensmittel- und Medikamentenpakete wie ein kleiner Sonnenstrahl im tristen Alltag.

«Bitte geben Sie uns Ihre geschätzte Bestellung auf», steht in dem Katalog einer Schweizer Uhrenfirma von Weltruf, den Anfang 1943 alliierte Offiziere in deutschen KG-Lagern bekommen, «wir haben jederzeit die Möglichkeit, Sie auch in Ihrem Gefangenenlager zu bedienen. Wir liefern prompt, zahlbar nach dem Kriege.» Der Gag eines Schweizer Werbe-Managers, könnte man meinen, jedoch einer der britischen Offiziere sagt Jahre später aus: «Zu dieser Zeit konnte niemand das Ende des Krieges voraussehen, auch kein Schweizer Uhrenfabrikant. Das gab uns damals einen ungeheuren moralischen Auftrieb, es war ein Lichtblick, ein Hoffnungsstrahl. Die Uhr geht übrigens heute noch auf die Minute...»

Für 65'000 Verfolgte, darunter 20'000 jüdischen Glaubens, bedeutet das Erreichen Schweizer Bo-

dens die Rettung. Auch 104'000 fremde Soldaten, Alliierte, Deutsche, Italiener und Russen, finden hier Zuflucht. Es sind beinahe 300'000 Menschen, die die Schweiz im Laufe des Krieges aufnimmt, was die Taschen der eidgenössischen Steuerzahler um 220 Millionen Franken erleichtert.

Jedoch nicht alle haben das Glück, in der Schweiz Asyl zu finden: Tausende von Juden, die der Gestapo zu entkommen glauben, werden an der Grenze zurückgewiesen. Zwei Juristen sind dafür verantwortlich: Eduard von Steiger, damals Leiter des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements, späterer Bundespräsident, und sein Untergebener, Dr. Heinrich Rothmund, ehemals Chef der Zentralstelle für Fremdenpolizei und Urheber des Sonderkennzeichens «J» für Juden, das auf seine Veranlassung schon vor dem Kriege in deutschen Pässen vermerkt wird.

Im Oktober 1942, auf dem Höhepunkt der Judenverfolgung, lässt Bundesrat von Steiger von der Armee die wichtigsten Fluchtwege mit Stacheldrahtversperren, und Dr. Rothmund instruiert die Grenzoffiziere: «Illegal eingereiste Flüchtlinge sind so zu behandeln, dass sie von selbst wieder zurück wollen.» Das Resultat: Oft als letzten Verzweiflungsakt schneiden sich die Zurückgewiesenen lieber die Pulsadern vor den Augen der eidgenössischen Grenzer auf, als den Chargen der Gestapo wieder in die Hände zu fallen.

Andererseits kümmern sich die eidgenössischen Militärbehörden um die ihnen obliegenden internierten Soldaten, oft in aussergewöhnlicher Art und Weise. So werden z.B. für die polnischen Internierten Gymnasial- und Studentenlager errichtet, in denen viele ihre Berufsausbildung abschliessen können, so «dass die Früchte Generationen überdauern werden», sagt ein polnischer Bericht über diese Hochschullager.

Kurz vor Kriegsende schwillt der Strom der in der Schweiz Schutzsuchenden an. Am 25. April 1945 versucht sogar der gestürzte italienische Diktator Mussolini, begleitet von seiner Geliebten, als Flüchtling in die Schweiz einzureisen. Man weist ihn jedoch zurück. Ausserdem Duce will auch der Ministerpräsident der Vichy-Regierung, Pierre Laval, bei den Eidgenossen Zuflucht suchen, doch dies wird ihm gleich an der Grenze abgeschlagen. Sein Chef, der greise Marschall Pétain, der sich mit seiner Gemahlin nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches aus dem NS-Hausarrest in Sigmaringen nun in der Schweiz auf der Durchreise befindet, könnte sogar hierbleiben, aber der alte Herr wählt lieber die ungewisse Zukunft unter de Gaulle in Frankreich. Auch der Grossmufti von Jerusalem, der in Hitler seinen Bundesgenossen im Kampf gegen die Juden sah, kommt in letzter Minute mit einer Luftwaffen-Maschine als Flüchtling in die Schweiz; man hat ihn sofort über die Grenze zurückbefördert.

Viele Schweizer werden nicht müde, sich für das Schicksal der vom Krieg Betroffenen einzusetzen. Bekannt sind die mit erheblichem persönlichem Risiko verbundenen Bemühungen, die Minister Walter Stucki als offizieller schweizerischer Vertreter bei der Vichy-Regierung im August 1944 unternimmt, damit die Stadt Vichy ohne Kampf und Blutvergiessen an die Franzosen übergeben werden kann.

Dem Diplomaten Charles Lutz, Generalkonsul in Budapest, der als Repräsentant der Schweizer Schutzmacht dreizehn Staaten vertritt, gelingt es wiederum, mit dem Vertreter eines anderen neutralen Landes, dem Schweden Raoul Wallenberg, unter Lebensgefahr etwa 120'000 ungarische Juden durch Schutzpässe vor dem sicheren Tod zu bewahren. «Wegen Überschreitung seiner Zuständigkeit» bekommt Lutz für seine Eigenmächtigkeit vom Politischen Department in Bern eine schriftliche Rüge.

Ebenso setzt sich der schweizerische Generalkonsul in Köln, F. R. von Weiss, persönlich ein, der am 8. März 1945 zwischen dem deutschen und dem amerikanischen Frontkommandanten vermittelt, was noch am gleichen Tag zur kampflosen Übergabe von Bad Godesberg an die US-Truppen führt und so die heutige Diplomatenstadt der Bundesrepublik vor der sinnlosen Zerstörung bewahrt.

Auch die Kapitulation der deutschen Armee in Oberitalien, am 29. April 1945, die nach dem Urteil alliierter Sachverständiger den Krieg in Europa um sechs bis acht Wochen verkürzt hat, ist der anfänglichen privaten Initiative zweier Schweizer, dem Pädagogen Max Husmann und Major Max Waibel vom eidgenössischen Nachrichtendienst, zu verdanken. Die Verhandlungen, die beide in die Wege leiten, übernehmen anschliessend von alliierter Seite aus Allen Dulles und sein engster Mitarbeiter, der Deutsch-Amerikaner Gero von Gaevernitz. Sie bringt fast einer Million Soldaten die Waffenruhe und bewahrt die reichen Industrie- und Kulturzentren Norditaliens vor der Zerstörung.

Der schönste Dank, den der von Bern aus operierende Allen Dulles für sein Unternehmen «Sunrise-Sonnenaufgang» erhält, ist ein Telegramm von General John Magruder: «Viele Tausende von Eltern würden Sie segnen, hätten sie den Vorzug zu wissen, was Sie getan haben.» Major Waibel dagegen muss sich den Vorgesetzten gegenüber wegen Überschreitung seiner Kompetenz verantworten.

Ein anderer Waffenstillstand, der übrigens das Leben Tausender deutscher Soldaten kostet, als die abtrünnigen rumänischen Bundesgenossen die von ihnen gehaltene Frontlinie der sowjetischen Armee öffnen, wird ein Jahr zuvor auch in der Schweiz ausgehandelt. So haben die Russen ihre Bedingungen, mit Zustimmung von England und den USA, den Rumänen bereits Ende April 1944 in der Schweiz übergeben.

Le Reich fait connaître ses revendications

1. — DANTZIG DEVIENDRAIT ALLEMAND
2. — PLÉBISCITE POUR LE "COULOIR"
3. — GDYNIA RESTERAIT POLONAIS

Dans un long communiqué le D.N.B. fait l'historique des récents pourparlers entre Londres et Berlin

Propositions

Le communiqué britannique fait l'historique des récents pourparlers entre Londres et Berlin. Il rappelle que le 23 août, le D.N.B. a fait connaître ses revendications. Le communiqué allemand du 24 août, en réponse, a fait connaître les propositions de la part de Berlin.

Requis

Le communiqué allemand fait l'historique des récents pourparlers entre Londres et Berlin. Il rappelle que le 23 août, le D.N.B. a fait connaître ses revendications. Le communiqué britannique du 24 août, en réponse, a fait connaître les propositions de la part de Londres.

Refus ?

Le communiqué britannique fait l'historique des récents pourparlers entre Londres et Berlin. Il rappelle que le 23 août, le D.N.B. a fait connaître ses revendications. Le communiqué allemand du 24 août, en réponse, a fait connaître les propositions de la part de Berlin.

Le Conseil des ministres réuni hier en fin d'après-midi a été "unanime à maintenir fermement les engagements pris par la France"

Des perquisitions ont été effectuées au siège central du parti communiste

Le communiqué allemand fait l'historique des récents pourparlers entre Londres et Berlin. Il rappelle que le 23 août, le D.N.B. a fait connaître ses revendications. Le communiqué britannique du 24 août, en réponse, a fait connaître les propositions de la part de Londres.

Le Conseil des ministres réuni hier en fin d'après-midi a été "unanime à maintenir fermement les engagements pris par la France"

Des perquisitions ont été effectuées au siège central du parti communiste

Le communiqué allemand fait l'historique des récents pourparlers entre Londres et Berlin. Il rappelle que le 23 août, le D.N.B. a fait connaître ses revendications. Le communiqué britannique du 24 août, en réponse, a fait connaître les propositions de la part de Londres.



Une enquête du "Journal"

Sur les routes d'Italie

En 4^e page, 1^{re} colonne, l'enquête de JEAN OBERLE

Le nouveau chef de l'armée suisse



Les deux Chefs fédéraux, après avoir voté mercredi les lois prévues au gouvernement de la Confédération, ont élu le nouveau chef de l'armée suisse : c'est le général Guisan, qui devient général.

L'admirable spectacle de la capitale polonaise

De notre envoyé spécial ALBUISSE

Une petite affiche blanche

Le communiqué allemand fait l'historique des récents pourparlers entre Londres et Berlin. Il rappelle que le 23 août, le D.N.B. a fait connaître ses revendications. Le communiqué britannique du 24 août, en réponse, a fait connaître les propositions de la part de Londres.

Quarante nouvelles arrestations dont celle de Michel Marty frère du député communiste

Le député Quinet et le maire de Liévin sont écroués à Arras

En cas de guerre

Dans les rues de Varsovie, les soldats polonais sont prêts à défendre leur ville. Les Allemands ont tenté de pénétrer dans la ville, mais ont été repoussés.

QUAND LA VILLE-LUMIERE SE MET EN VEILLEUSE...



Paris réclame ses lumières... Voici une vision nocturne de la place de la Concorde qui, en temps normal, resplendit de mille feux.

LE PACTE GERMANO-SOVIÉTIQUE A ÉTÉ RATIFIÉ HIER SOIR A BERLIN ET A MOSCOU

Berlin, 31. — Le D.N.B. annonce : Le gouvernement allemand a ratifié le pacte germano-soviétique. Le gouvernement soviétique a également ratifié le pacte.

Linke Seite: Le Journal, Paris,
1. September 1939: Neuer
Chef der schweize-rischen
Armee

2. September 1939:
Kriegsmobilmachung



Auf dem Weg zu seiner Ein-
heit: 2. September 1939





Und wieder ein Krieg: Ein eidgenössischer Wehrmann

Bern, September 1939: Rekruten werden ausgerüstet

Rechts oben: Basel, ein sonniger Septembertag 1939: Das Leben geht weiter





Auch hier wird keiner mehr spazierengehen



Der Blick über den Rhein: König George VI. von England auf einer Inspektionsreise, Herbst 1939

Basel, September 1939: An den Ausfallstraßen wächst eine Sperre

Basel, September 1939: Wehrmänner schaffen ein Panzerhindernis



Roger Masson, Chef der Gruppe Nachrichten und Sicherheitsdienst im Armeekommando



Mitte rechts: Dem Agentensender auf der Spur: Eidgenössischer Peiltruppim Einsatz

September 1939: An der Ruhestätte der Ausflugsdampfer den Stacheldraht verhauen





Nähe Basel, 1. November 1939, deutsch-schweizerische Grenze: Eine Linie, die Menschen trennt



11. Mai 1940, die 2. Generalmobilmachung: 450'000 Mann unter den Waffen



Ein alltägliches Bild: Die 2. Kriegsmobilmachung, Bern, 11. Mai 1940

MMH



La Charité-sur-Loire: Deutsche
Luftaufnahme, Mai 1940



17. Februar 1941: Eine Ortswehr-Gruppe bei einer noch unfertigen Panzersperre



17. Februar 1941: Drei Generationen beim ersten Handanlegen an einem Strassenhindernis

17. Februar 1941: Der Bau einer Straßensperre



13. Juni 1941: Frauenhilfsdienst (FHD), Rotkreuz-Kurs





«Jeder FHD macht einen Soldaten für die Front frei» (1941)



Herzliche Teilnahme der Bevölkerung:
Polnische Internierte bei der Mittagspause

Polnische Internierte: Dieselben Reglements
und Gesetze wie für den Schweizer Soldaten

Die Internierten helfen mit, Sumpfland fruchtbar zu machen:
Drainagearbeiten in der Umgebung von Boltingen (Simmental)





Oben: Bern, Juli 1941: Militärrattachés der Achsenmächte bei der Materialvorführung der eidgenössischen Armee

Oben links: Juli 1941, Bern, Bundesrat Kobelt, General Gulsan: Einweihung der Remonten-Depots

Links: Bernard Barbey

Rechts: André Garteiser



1. August 1941, Schwyz, 650-Jahr-Feier der Schweizer Eidgenossenschaft: Der historische Rütli-Schwur



Linkes Bild: September 1941, Zürich: Knabenschiessen



September 1941, Luzern: Pfadfinder beim Geländespiel



Strassenkämpfe im Reduit: eine nicht freigegebene Aufnahme von den Übungen im Jahre 1941



Oben rechts: 5. Oktober 1941, Feldspital
Lenk: Arbeiter Frau in der Armee

Mitte: Schaffhausen, 15. Oktober 1941, vor der Abreise zur Ostfront: 31 Ärzte und 30 Krankenschwestern. **Vorn rechts,** organisatorischer Leiter der Mission Obl. v. Wyttinbach, daneben der deutsche Militärattaché Oberst v. Ilsemann



Unten: Aarau, 15. Oktober 1941: Autokolonne der ersten schweizerischen Ärztemission vor der Abfahrt in Richtung Ostfront





«Nebelspalter»: Januar 1942

Die Polizei verhaftete die Mitglieder einer als Strickkränzchen getarnten Kommunistischen Gruppe. «Wänn de Gopfried na en einzigi Masche falle laa, töf er nüd mit a d Revoluzion!»



«Überschreiten der Grenze verboten. Bei Missachtung dieses Befehls wird von der Waffe Gebrauch gemacht»: tragische Bedeutung für Tausende von Flüchtlingen

Links: Schweizerisch-französische Grenze, Les Brenets (Jura), 30. September 1942, deutscher Grenzposten: «Ausnahmslos zurückzuweisen sind französische Juden, da sie in ihrem Heimatland nicht gefährdet sind»



**WEISUNGEN
AN DIE BEVÖLKERUNG
FÜR DEN KRIEGSFALL**

I. VERTEIDIGUNG.

1. Die Schweiz verteidigt sich bei einem Angriff mit allen Kräften bis zum Letzten.
2. Irgendwelche Nachrichten, die den Widerstandswillen von Bundesrat oder Armeeleitung anzweifeln oder als gebrochen darstellen sollten, sind Erfindungen feindlicher Propaganda und falsch.

II. ABWEHRKAMPF.

3. Bewaffnet kämpfe nur, wer zur bewaffneten Macht gehört.
4. Kampffähige Männer, die nirgends eingeteilt sind, und als Freiwillige am Abwehrkampf teilnehmen wollen, melden sich sofort bei den Ortswehren, deren Kommandanten endgültig über die Verwendung oder Zurückweisung entscheiden.
5. Jedermann unterstütze im übrigen die Aktionen unserer Truppen mit allen Kräften und unterlasse alles, was direkt oder in seinen Auswirkungen unserer bewaffneten Macht schädlich und dem Feinde nützlich sein könnte.
6. Wer ein rechter Schweizer ist, bewahre gegenüber fremden Eindringlingen und Verrätern grösste Zurückhaltung, Stillschweigen, Stolz und Würde.

III. EVAKUATION UND ABWANDERUNG.

7. Die Bevölkerung hat grundsätzlich an Ort und Stelle zu verbleiben. Anderleitende Weisungen sind falsch.
8. Evakuationen kleineren Umfanges sind vorbereitet und finden nur dort statt, wo sie auf Befehl der besonders dazu ermächtigten schweiz. Truppenkommandanten verfügt werden. Anderleitende Weisungen sind falsch.
9. Unsere Truppen werden die Räumung von Strassen und Wegen von zivilen Flüchtlingen rücksichtslos, wenn nötig mit Waffengewalt, durchsetzen.

Der General:



In Namen des schweiz. Bundesrates
Der Bundespräsident:



NOVEMBER 1942

Der Bundeskanzler:



Bild links: General Guisan auf einer Inspektionsreise im Reduit, Frühjahr 1942

«Kampf bis zum Letzten» Eine Weisung aus dem November 1942, die den Ernst der Lage zeigt

15. Juni 1943, Abschnitt Klosters, deutsche und schweizerische Grenzwachposten: EinTreff zweier Soldaten der Gebirgstruppe





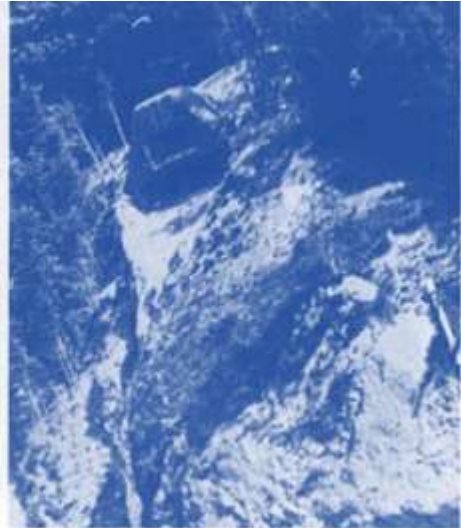
Basel, 14. Juli 1943, belgische Ferienkin-
der: Einen Monat im Paradies



22. Juli 1943. Berühmte E-Lok der schweizerischen Bundes-
bahn (SBB), Typ «Krokodil» auf der Nord-Süd-Strecke:
Tagtäglich 1'800 Güterwaggons von Deutschland nach Italien

22. Juli 1943, Güterzug der SBB:
«Für Hitler von grosser strategischer Bedeutung»





Oben links: 3. September 1943, italienische Grenze: »... und klopft an fremde Türen«

Bild oben rechts. Réduit: eine der bei den deutschen Spionagefindungen

Mitte: 10. September 1943, in der Nähe von Genf: zwei aus dem Regiment »Cavalleria Savoja«



Unten: 4. September 1943, italienisch-schweizerische Grenze: Der Weg in die Freiheit





11. September 1943, Quarantänelager:
italienische Internierte

Biasca, 27. September 1943, Soldaten als
Gärtner: Militärisches Anbauwerk





Ende September 1943, Lager, «Militärflüchtlinge»: nach der Kapitulation Italiens Tausende dem deutschen Zugriff entwichen

38

Herbst 1943, kleine Feriengäste aus Belgien: für ein paar Monate fern vom Krieg



Hohenems (Vorarlberg), deutsch-schweizerisches Grenzgebiet, 7. März 1944, von deutscher Grenzpatrouille festgenommen: «Alle männlichen Flüchtlinge im Alter über 16 Jahre sind zurückzuweisen»





Viano (Puschlav),
4. August 1944,
Zollposten:
Ausschau nach den
Unerwünschten

20. September 1944, ein SS-Mann bringt französische Kinder in die Schweiz: Aus dem Val d'Ossola eintausend Kinder, meistens mit ihren Müttern, aufgenommen

Mitte rechts: 24. September 1944, Landesgrenze: Die Ersten der «Freien Franzosen»-Armee



THE TIMES

THURSDAY AUGUST 15 1940

OVER THE ALPS BY MOONLIGHT

PILOTS' STORIES OF RAID ON ITALY

A pilot tired but smiling after his 1,600-mile flight, during which like the others he had twice crossed the Alps, described his experiences during Tuesday night's bombing raid on Northern Italy.

"From South-Eastern France," he said, "we could from our great height see Switzerland in the distance like a fairyland of bright neutrality in a pool of ink. Geneva and Lake Neufchatel looked wonderfully attractive though far away and as we flew the Alps the Matterhorn, the Jungfrau, and Mont Blanc looked superb in the distance with the moonlight reflected on their snows. The flight was peaceful nor did the Italian defences unduly disturb it."

The bombers were sometimes as high as three miles during the Alpine crossing and the engines of one of them cut out when they were in the middle of the mountains. Just as the crew were thinking of "baling out" the engines came on again and, in the words of the pilot, "we finished the job and came home without mishap."

**Oben: Die umstrittene Reportage in der
»Times« am 15. 8. 1940**

Schweizerische Grenze (Jura), Ende
Oktober 1944: In einem Monat kommen
14'000 französische Kinder und 2'000
Mütter in die Schweiz



Genf, November 1944, jüdische Kinder beim Gebet: Wer nicht älter als 16 Jahre ist, darf als Flüchtling in der Schweiz bleiben

41



Grenzposten Lysbüchel (Basel), 25. November 1944: Deutsche Truppen suchen Rettung in der Schweiz

Dezember 1944: »Es befinden sich über 100 000 Flüchtlinge in der Schweiz«





Wächter-Ruf

Hört ihr Leut und lasst euch sagen:
Drüben hat es Zwölf geschlagen,
Bleibet wach und löscht das Licht
Hinächt noch ein Weilchen nicht,
Am Viertel über Zwölfi
Erscheint vielleicht ein Dölfi !

«Nebelspalter» April 1945

Oben rechts: März 1945, Autokolonne
des IKRK auf der Fahrt nach Deutsch-
land: Gegen Hitlers Befehl, mit geheimer
Zustimmung Himmlers, werden 8'000
Tonnen Lebensmittel in die KG- und KZ-
Lager gebracht

Monte Rosa, April 1945, italienische
Bergführer: Hunderten von Flüchtlingen
in die Schweiz verholfen



Links: Bei Ramsen, 23. April 1945: Ein französischer Soldat an der Landesgrenzmarkierung

Rheineck, 20. April 1945: Vertreter der Schweiz in der Reichshauptstadtkehren heim

Unteres Bild: Zollamt Barga (Schaffhausen), 22. April 1945, nördlichster Grenzposten: Französische Truppen des General de Lattre de Tassigny in Sicht



Kreuzlingen, 23. April 1945, Nordgrenze:
«Eiserner Vorhang» auf Schweizerisch



Schweiz, Vallorbe, 26. April 1945:
Marschall Pétain und Gattin auf dem Wege
nach Frankreich



Bei Büsslingen, 27. April 1945, schweizerische
Grenzler, deutsche Soldaten: «Unwürdigen
Zutritt verwehren»





Bild oben: Nähe Hallau (Schaffhausen), 28. April 1945:
Das gesamte Bodenpersonal eines benachbarten Flugplatzes
Begehrt Einlass

St. Margarethen, 1. Mai 1945, aus Deutschland auf dem Weg nach
Hause: Ehemalige französische Kriegsgefangene

Unten: Stein am Rhein, 28. April 1945, deutsche Soldaten:
Milch für die geschlagene Armee

Rorschach (Bodensee), 1. Mai 1945, Schweizer Wachtposten: 1'200 deutsche Flüchtlinge kamen mit dem Ausflugsdampfer



4. Mai 1945, schweizerisches Nordgrenzgebiet: Deutsche Internierte





Staatsgrenze, 15. Mai
1945: Italienische
Soldaten kehren heim



Genf, 25. Mai 1945,
IKRK-Autobusse:
Die Flüchtlinge fahren
nach Hause

**Bahnhof Basel,
28. Mai 1945: Mit Lie-
besgabenpaketen
nach Deutschland**

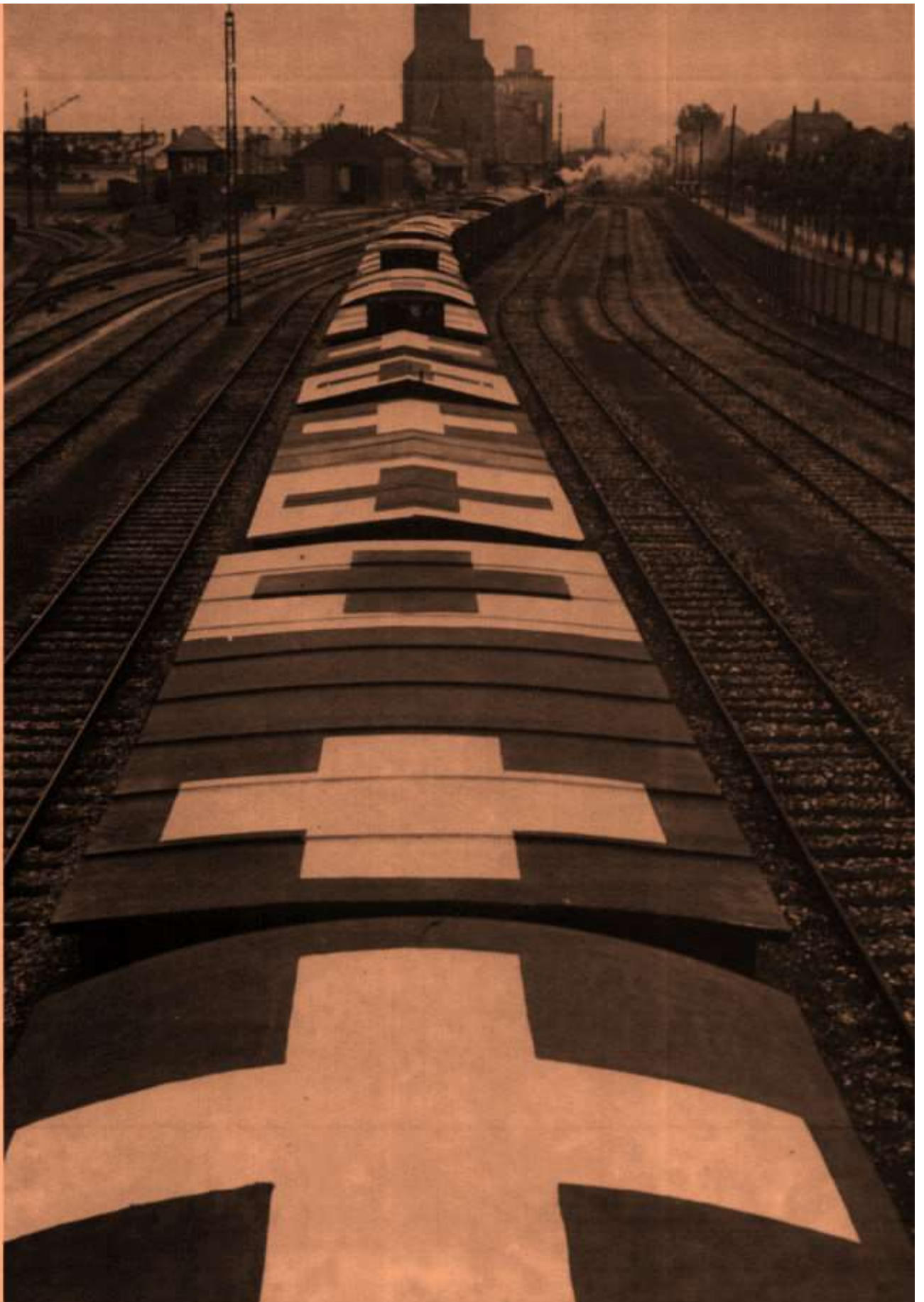


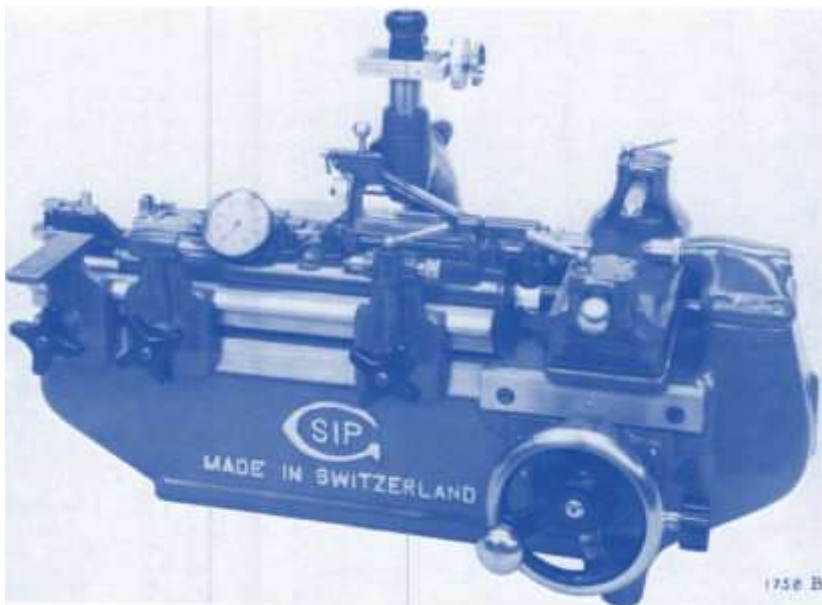
Bild oben links: Aus der Grammophone-Kiste: Wellington-Bombenwinden



Bild oben rechts: Britischer Luftattaché, Air-Commandore F. West

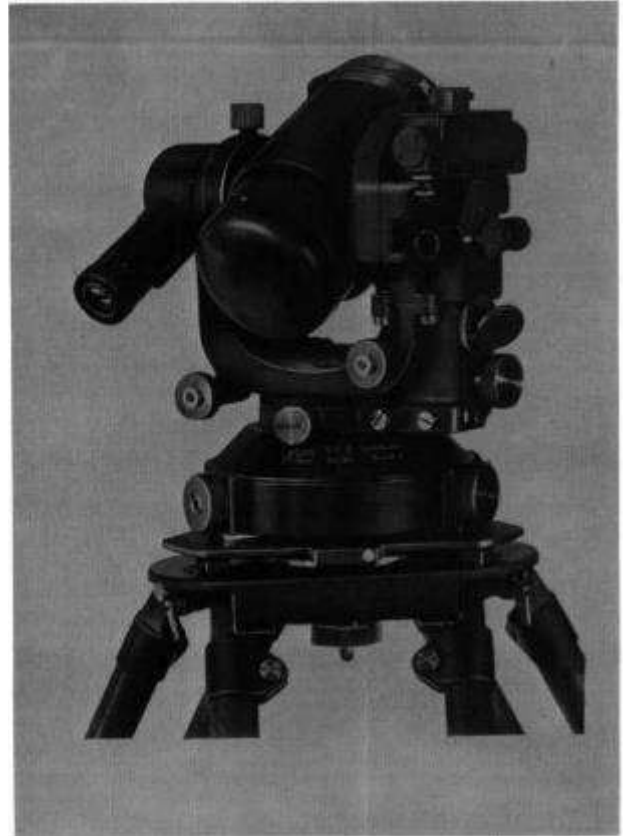


Bild unten links: Mangelware in Grossbritannien: Längenmessmaschine Typ MU-100 (1933)





Ein Schweizer Diamantenschleifer bei der Arbeit



Für den Bau von Luftstützpunkten unentbehrlich: ein Triangulations-Theodolit

In einem Schweizer Präzisionsmechanik-Werk



Zur Kontrolle nach Gibraltargebracht: eine neutrale Frachtauf dem Wege von Genua nach Lissabon



In den Mittagsstunden des 17. Juni 1940 trifft im Führerhauptquartier ein Funkspruch ein. General Guderian gibt soeben die neueste Lage seiner Panzer-Truppe durch. Hitler antwortet ihm erobert: «Meldung beruht auf einem Irrtum. Gemeint ist wohl Pontailier-Sur-Saône.» Guderian, schon um 120 km weiter vorgerückt, als der Führer glauben will, funkt umgehend zurück: «Kein Irrtum. Bin selbst in Pontarlier an der Schweizer Grenze.»

So findet der «Fall Gelb», eines der grössten Täuschungsmanöver des Zweiten Weltkrieges, der entscheidend die französische Niederlage heraufbeschwor, und in dem das Oberkommando der Wehrmacht der Schweiz eine grosse Rolle zugeordnet hat, sein Ende.

Fall Gelb

September 1939. Ein schöner Spätsommertag. An der Brücke von Chalempé zählt eine Gruppe französischer Soldaten die Waggonen des auf der anderen Rheinuferseite ratternden Eisenbahntransports. «Niemand hatten wir so viele Züge in Richtung Saar, Pfalz und des Landes Baden an dem rechten Ufer gesehen. Zahlreiche Soldatengruppen kampierten hinter den Linien. Und hartnäckige Gerüchte waren im Umlauf, dass man neue Abteilungen erwarte. Es gab kaum ein Dorf auf der anderen Flussseite, in dem nicht Räume beschlagnahmt wurden. Unsere Vorposten an der Maginot-Linie bemerkten häufig Motorenlärm. Und unser Abhördienst stellte eine ungewöhnliche Funktätigkeit fest.» erinnert sich Colonel Marcel Picard.

Ein genauer Beobachter könnte jedoch feststellen, dass viele Transporte leer fahren, dass die Truppenteile, die durch die Dörfer ziehen, oft nur bunt zusammengewürfelte Arbeitsdienst

kolonnen sind und dass der Motorenlärm vielfach lediglich von einfachen Traktoren stammt. Die Tätigkeit der Funker, der Artillerie und die häufigen Patrouillen sollen in Wirklichkeit die eigentliche Schwäche der deutschen Divisionen verschleiern, die entlang des Rheins, an Mosel und Mosel liegen. Doch diese Kriegslüge verfehlt nicht ihre Wirkung: Hinter dem Schutz der Maginot-Linie halten beinahe dreissig französische Divisionen, darunter die besten, Wache.

Am 9. Oktober 1939 befiehlt Hitler die Vorbereitung eines Angriffs. Sein Ziel: die Zerschlagung der französischen Kräfte und die Eroberung Hollands, Belgiens und Nordfrankreichs, als Ausgangsbasis für einen Schlag gegen England.

Die Planung der Operation übernimmt das Oberkommando des Heeres (OKH). Ihr Deckname: «Fall Gelb». Für den Einsatz sind drei

Heeresgruppen vorgesehen, die Heeresgruppe B (Generaloberst von Bock) am rechten Flügel, die Heeresgruppe A (Generaloberst von Rundstedt) in der Mitte und die Heeresgruppe C (Generaloberst Ritter von Leeb) am linken Flügel. Gelingt es den Alliierten jedoch, an der Maas rechtzeitig genügend Abwehrkräfte zu sammeln, wird die Lage für die deutsche Armee dort äusserst kritisch.

Um dies zu vermeiden, müssen starke französische Truppen an der Maginot-Linie gebunden werden, damit sie nicht zur Abwehr der deutschen Offensive an der Maas eingesetzt werden können. Da ein frontaler Angriff auf die Maginot-Linie sowieso keinen Erfolg verspricht, wird eine Offensive des linken Flügels (Heeresgruppe C) nie in Erwägung gezogen. Und daher beschliesst man, einen Schlag gegen die Maginot-Linie vorzutäuschen: Der französische Generalstab soll überzeugt sein, dass die Wehrmacht am Oberrhein eine Offensive plant. Mit der Durchführung dieser Täuschungsoperation beauftragt man Generaloberst Ritter von Leeb. «Seine Heeresgruppe C wird mit einem Mindestmass an Kräften die Befestigungen in ihrem Abschnitt zu halten haben. Über Vortäuschen von Angriffsabsichten ergeht gesonderter Befehl.» Als Täuschungsmassnahmen sind vorgesehen: «Erhöhte Gefechtsstätigkeit im Bereich der Heeresgruppe C von einem durch das OKH noch festzulegenden Zeitpunkt an. Vortäuschen des Auftretens stärkerer Kräfte im Gebiet der Heeresgruppe C.»

Um eine grössere Anzahl von Truppen, als die Heeresgruppe C tatsächlich hat, vorzutäuschen, werden die Einteilungsnummern der Einheiten während der Umgruppierung im Oktober ausgetauscht. Die Zeit ist knapp. Bereits bis zum 1. November 1939 sollen beim OKH die Vorschläge für weitere Täuschungsmassnahmen eintreffen. Da Hitler den 12. November als ersten vorläufigen Angriffstermin im Westen

bestimmt hat, muss das gesamte Täuschungsprogramm vom 5. November an startbereit sein.

Während die Übermittlung von Nachrichten an das Ausland auf dem Agentenwege dem OKH obliegt, ist die erhöhte Gefechtsstätigkeit und das Vortäuschen stärkerer Kräfte Aufgabe der Heeresgruppe C. Die erhöhte Gefechtsstätigkeit sowie verstärkte Aufklärung, Einsatz von Luftwaffe und Stosstrupunternehmen richtet sich hauptsächlich gegen die Maginot-Linie; im unmittelbar nördlich der Schweiz gelegenen Raum zwischen Basel und Bodensee wird dagegen das Vortäuschen stärkerer Kräfte angewandt.

Auch die Täuschungsmanöver entlang der Schweizer Nordgrenze sind dem französischen Generalstab zugeordnet: Man nimmt an, dass die Ergebnisse der Schweizer Beobachtungen kurze Zeit später auf den Schreibtischen des 2^e Bureau in Paris landen werden, was sich übrigens auch als richtig herausstellt. Ein anderer Vorteil: Allein die Bestätigung französischer Beobachtungen durch Berichte des eidgenössischen Nachrichtendienstes steigern die Glaubwürdigkeit auch der kleinsten Täuschungsaktion erheblich. Ein weiteres Ergebnis ist die heftige Reaktion der Schweiz auf diese vorgespiegelten Tatsachen, die wiederum die französische Beurteilung der Lage beeinflusst; als man nach Monaten bemerkt, Opfer einer List geworden zu sein, die das französische Oberkommando zu entscheidenden strategischen Fehlern verleitet hat, ist es bereits zu spät.

Unter grösster Verschwiegenheit läuft die Operation nun an: Nur Generäle und deren engste Mitarbeiter in den Stäben sind über den eigentlichen Zweck der Planung unterrichtet. Generaloberst von Leeb verbietet strengstens, selbst den Ausdruck «Täuschung» in irgendeiner Form zu verwenden, und weist im selben Befehl

darauf hin, dass die Einheiten unbedingt wirkliche Angriffsvorbereitungen glauben müssen. «Truppen von geringer Angriffskraft muss gesagt werden, dass an ihrer Stelle aktive Truppen eingesetzt werden, die z. Z. im rückwärtigen Gebiet für diese Aufgabe besonders geschult werden ... Auf keinen Fall dürfe der Eindruck entstehen, es handle sich lediglich um einen zweitrangigen Auftrag.»

Nur die Divisionskommandanten und ihre Stabschefs sind über den wahren Sachverhalt orientiert. Unverzüglich nehmen die Stäbe ihre Arbeit auf und unterbreiten im November erste Täuschungsvorschläge. Der Gen. d. Art. Dollmann, Oberbefehlshaber der 7. Armee, geht wie vorgesehen darauf ein, weist allen Ernstes einzelne Vorschläge zur «Überarbeitung» zurück, nimmt «Umdispositionen» vor oder verspricht, die gestellten Forderungen «um Zuteilung stärkerer Kräfte» zu prüfen. Das gesamte Täuschungsmanöver droht im Sande zu verlaufen, falls es nicht gelingt, die französische Heeresleitung durch einen starken Aufmarsch am linken deutschen Flügel zu beunruhigen. Dabei ist das OKH nicht einmal in der Lage, irgendwelche Verstärkungen durchzuführen, und Generaloberst von Leeb sieht sich gezwungen, die Franzosen nicht über die Stärke, sondern vielmehr über die Schwäche seiner Heeresgruppe C zu täuschen.

So werden selbst die Umgruppierungen nach dem Polenfeldzug zu einem Täuschungsmanöver ausgenutzt: Die Verbände, die am Polenfeldzug teilgenommen haben und für die Heeresgruppen A und B bestimmt sind, werden zuerst durch Süddeutschland, wo die Heeresgruppe C liegt, geleitet.

Leutnant H. Schneider: «Die neu ankommenden Einheiten wurden demonstrativ nahe an die Front gefahren, damit die Franzosen von unserer Anwesenheit Kenntnis bekamen. Dies fand weisungsgemäss bei Tage statt. Für einen anderen Einsatz

vorgesehene Verbände wurden ausschliesslich während der Nacht wegtransportiert.» Dadurch soll verheimlicht werden, dass die Heeresgruppe C ständig geschwächt und nur durch Truppen geringeren Wertes ergänzt wird. In der Nacht werden unbeladene Züge und Lastwagenkolonnen auf Umwegen in Frontnähe verschoben und damit das Ausladen von Soldaten vorgetäuscht.

Freiburg im Breisgau und Konstanz dienen als Ausladebahnhöfe. Unzureichend ausgerüstete und kriegsuntaugliche Einheiten, Landeschützen und Wachbataillone fahren tagsüber in Richtung Grenze, und bei Dunkelheit marschieren sie dann wieder landeinwärts. So kommt es wiederholt vor, dass ein einziges Bataillon in wenigen Tagen das Eintreffen einer ganzen Division vortäuscht. Das bevorzugte Gebiet dafür liegt nördlich der Schweizer Grenze; die zahlreichen zum Rhein hin offenen Seitentäler sind dafür geradezu geeignet, und so werden in Sichtweite der Schweizer Beobachtungsposten Marschhalte eingelegt.

«In den bekannten Kurorten, durch die wir auf unserer Fahrt durch den Schwarzwald zum Bodensee kamen, hatte sich mancherlei verändert», erinnert sich Hauptmann K. «Viele der grossen Hotels wurden Sitz militärischer Stäbe. Meldefahrer preschten heran und bremsten ihre dreckbespritzten Maschinen hart vor den grossen Portalen ab. Da stand nicht mehr der würdevolle Portier in seiner Phantasieuniform, ein Posten im Militärmantel hatte ihn abgelöst. Und in den Lesezimmern klapperten die Schreibmaschinen militärische Befehle.»

Die eidgenössischen Grenzposten verfolgen aufmerksam die Geschehnisse auf der anderen Grenzseite. Bereits Mitte September 1939 werden Geschützstellungen im Schwarzwald gemeldet, und gegen Ende des Monats berichtet das Stadtkommando Basel: «Auf den Tüllinger Höhen intensiver Stellungsbau beobachtet.»

Die zahlreichen Posten berichten, dass Artillerieabteilungen eingerückt und Vermessungen festzustellen sind. Tatsächlich, um die Angriffsvorbereitungen der Heeresgruppe C zu unterstreichen, wird eine rege Aktivität der spärlichen Artillerieverbände zur Schau gestellt, häufig mit solchen Einsätzen, zu denen gar keine Geschütze notwendig sind. Vermessungstrupps bevölkern die grenznahen Gebiete, man fotografiert mit auffallend grossen Teleobjektiven Planquadrat um Planquadrat die Zielgelände, und das alles in Sichtweiteder-Schweizer Beobachtungsposten, die jede Einzelheit in ihre Meldebücher eintragen.

An den französischen Grenzabschnitten allerdings ist man gründlicher, mit diesem Land führt man schliesslich den Krieg. Hier werden eifrig Dutzende von Artilleriestellungen ausgehoben, einzelne Geschütze eingerichtet und Ziele vermessen. Ab und zu führt man auch ein «planmässiges Einschliessen der Ziele im Vorfeld der Maginot-Linie» durch.

Das alles spielt sich natürlich dort ab, wo die Stellungen aus der Schweiz gut zu sehen sind. Auf den Strecken in Rheinnähe tauchen immer wieder Züge mit auf der Plattform aufgebauten Geschützen grösseren Kalibers auf, deren Mannschaften mit auffallender Sorgfalt die Ziele vermessen. Dass es sich dabei jeweils um denselben Zug handelt, bemerkt auf der anderen Seite niemand.

Die Propaganda-Kompanien der Wehrmacht berichten nun ausführlich in Wort und Bild vom Alltag der an der Oberrheinfront «massierten» Truppen, was für die fremden Nachrichtendienste eine zusätzliche Informationsquelle bedeutet. Auch die deutsche Wochenschau, die sich in der neutralen Schweiz wegen ihres Niveaus grosser Popularität erfreut, bringt in regelmässigen Abständen Neues vom Oberrhein oder aus Süddeutschland. So ist es selbst in kleinsten Schweizer Ortschaften mög-

lich, die Begrüssung der neuen Regimenter in einem Schwarzwalddorf oder gross angelegte Panzerübungen auf der Leinwand mitzuerleben, die, wie der Kommentator schildert, «irgendwo am Oberrhein stattfinden».

Von einem auf den anderen Tag, wie aus dem Boden geschossen, künden Hinweistafeln von Luxemburg bis Basel von einer gewaltigen Militär-Sperrzone. Wassich dahinterverbirgt, kann jeder nach seiner eigenen Phantasie vermuten. Die von der Heeresgruppe C verbreiteten Gerüchte deuten auf neu eingerichtete Luftstützpunkte, Munitions- und Treibstoffdepots als erste Vorboten einer grossangelegten Offensive.

Da der Angriff der Heeresgruppe C auf die Maginot-Linie erst nach dem Rheinübergang an mehreren Stellen gleichzeitig möglich ist, spielen auch die Pioniere mit ihrem Gerätepark in dem Täuschungsmanöver eine wichtige Rolle.

Die 7. Armee befiehlt den ihr unterstellten Einheiten, die Altwasserstellen am Rhein zu erkunden, «die sich dazu eignen, Fahr- und Fährenbauübungen mit polnischem und tschechischem Brückenbaugerät durchzuführen». Verzeichnet der Schweizer Nachrichtendienst. Und Ende Oktober ordnet die Heeresgruppe C das Bereitlegen von Brückenbaumaterial und Hilfsmitteln an. Sie sollen zunächst «nicht direkt am Rhein, aber dennoch dem Feind sichtbar» lagern. Auch werden Pioniereinheiten den Oberrhein entlang verlegt.

Ihre Übungen in den grenznahen Ortschaften, vor allem der Brückenbau und die Flussüberquerungen, sind nicht nur eine willkommene Abwechslung für die Dorfkinder. Die Posten der Grenzkommandos auf der französischen oder der schweizerischen Seite registrieren sorgfältig die Zahl der eingesetzten Soldaten, die Art des Übersetzgerätes und die Zeitdauer des Brückenaufbaus. Einige Stunden später treffen die Berichte beim eidgenös-

sischen Armeestab ein und kurz darauf bei den zuständigen Offizieren des 2^e Bureau in Paris.

Der Angriff im Westen ist auf den 12. 11. 39 angesetzt, eine Viertelstunde vor Sonnenaufgang. Da veranlasst plötzlich einsetzender Regen einen Aufschub der Offensive. Hitler verlangt gutes Wetter, «damit Luftwaffe und Panzer die gleichen hervorragenden Erfolge buchen können wie in Polen». Der Herbst 1939 ist aber scheusslich. Im November beginnt es in Strömen zu regnen, die Flüsse schwellen an und die überschwemmten Ebenen bilden weitausgedehnte Hindernisse für die Panzer. Der Angriffstermin wird zum erstenmal auf den 15. November verlegt, um dann beinahe jede Woche von einem Termin auf den anderen verschoben zu werden, insgesamt 29(!) mal, bis es endlich am 10. Mai 1940 losgeht.

Nachdem Mitte November auf französischer Seite nördlich von Basel vermehrter Eisenbahnverkehr beobachtet wird, hält man dies in der Heeresgruppe C «für eine Auswirkung der über die Schweiz nach Frankreich gelangten planmässig ausgestreuten Gerüchte über bevorstehende Belegungen der Ortschaften im Bereich der 7. Armee».

Bereits Ende November wird eine Heranführung der Division hinter den Südabschnitt vorgeschlagen, «weil der Gegner dort infolge der Nähe der Schweizer Grenze nach den bisher gemachten Erfahrungen für Täuschungsmassnahmen besonders empfänglich ist». Die Posten der Schweizer Grenzbrigaden beobachten besonders die Bahnhöfe von Singen und Konstanz, die als Zielstationen der Verschiebungen erkannt sind. Und der allnächtlich andauernde Lärm der Rangiermanöver ist für sie ein klarer Beweis dafür, dass dort pausenlos Truppen ausgeladen werden. Auch in die Schweiz einreisende Personen, routinemässig befragt, berichten von starken Truppenausladungen bei Donaueschingen und Freiburg im Breisgau.

Als man die Beweise für den «verstärkten Aufmarsch nach Süden» zu haben glaubt, wird den Ereignissen im benachbarten Grenzgebiet wachsende Aufmerksamkeit geschenkt. Schon Ende September lassen Meldungen über die Anbringung von Tafeln und Hinweisschildern der deutschen Wehrmacht im Raum Sigmaringen beim eidgenössischen Armeestab vermuten, dass dort demnächst Truppen zu erwarten seien. «Nach Singen sollen 5'000 Mann verlegt werden», berichtet im Oktober ein Grenzbataillon.

Am 10. November erhält wiederum die Schweizer Grenzbrigade 4 die Nachricht: «Alle Schulen in Badisch Rheinfeldern werden als Unterkünfte für die Truppeneingerichtet.» In den deutschen Städten und Dörfern dicht an der Schweizer Grenze erscheinen tatsächlich Quartiermacherkommandos des Heeres. Die Meldungen über ankommende Truppen werden bei Landwirten, Stadt- und Gemeindebehörden vorgelegt. Danach müssen die örtlichen Behörden die Räumung von Ställen, Garagen und Schulen, als Magazine oder Truppenunterkünfte vorgesehen, durchführen. Noch bevor die angekündigten Einheiten in den Ortschaften erscheinen, werden an Strassenecken und Kreuzungen Schilder mit taktischen Zeichen angebracht.

An einem bestimmten Tag marschieren mit Pauken und Trompeten von den Einwohnern begeistert begrüsst, lange Truppenkolonnen ein. Und schlagartig verändert sich das Bild der bisher stillen Gegend. Die Trosse rappeln durch verschlafene Dörfer, Kradmelder rasen hin und her, die Nachrichtenkompanien legen Telefonkabel aus und Soldaten beleben die schmalen Gassen. Am Abend sind die Dorfschenken brechend voll. Es wird getrunken, gejedelt und geflirtet. Sonntags veranstalten Militärkapellen auf den Märkten Platzkonzerte, wochentags geben die gelegentlichen Inspektionsbesucher der Generäle Anlass zu im-

provisierten Paraden, an denen die gesamte Bevölkerung regen Anteil nimmt.

«Vor dem ‚Gasthaus zum Bären‘ wartete der Omnibus. Musiker in der Uniform der Gebirgsjäger, die hier in Quartier lagen, stiegen mit ihren blitzenden Instrumenten ein. Im Nachbardorf sollte es heute ein Konzert geben. Als erste Zuhörer fanden sich die Kinder des Dorfes ein, die «Grossen» waren noch bei der Arbeit auf dem Feld. Rasch wurden die Pulte aufgestellt. Auf ein knappes Zeichen des Obermusikmeisters flatterten die Töne des Eröffnungsmarsches über den Platz und drangen bis zum letzten Haus des Dorfes. Auf der anderen Seite der Strasse blinkte ein metallenes Becken in der Sonne, der Friseur hatte da seine Wirkungsstätte im Dienst der Verschönerung. Die Tür seines Ladens stand offen, die Kunden, die unter dem Rasiermesser sasssen, sollten das Konzert auch hören.

Ein grosses Scheunentor wurde aufgestossen, und Soldaten quollen aus dem behelfsmässigen Unterrichtsraum, in dem gerade Appell «in allen Sachen» abgehalten wurde. Jetzt rasselten die Ackerwagen über die holprige Strasse. Die Pferde mussten sich sputen, denn keiner wollte das Konzert versäumen. Es dauerte nicht lange, bis sich auch die «holde Weiblichkeit» eingefunden hatte. Die Gruppen lösten sich nun zwanglos auf, man promenierte gemächlich auf und ab, von der Apotheke bis zum Bäcker und wieder zurück.

Aus den Instrumenten lösten sich nun die sanften Klänge eines Walzers. Der Obermusikmeister wusste, wie er sein Konzert wunschgemäss gestalten sollte. Es dauerte auch nicht lang, da hatten sich ein paar Landser und ein paar Mädels gefunden, die auf der Strasse einen Walzer versuchten, als hätten sie den Boden eines Tanzsaales unter ihren Stiefeln. «Wie im Manöver», schwärmte ein alter Bauer neben mir.

Aber schliesslich konnte auch der stärkste Beifall das Ende des Konzerts nicht mehr hinauszögern.

Der Herr Bürgermeister lud die Musik rasch noch zu einem Glas Bier ein. Die im Dorf liegenden Soldaten machten sich auf, um ihre Abendration abzuholen. Heimwärts rollte der Omnibus, morgen soll ein anderes Dorf besucht werden», berichtet die Zeitschrift «Die Wehrmacht» im Februar 1940. Und während die Einzelheiten über diese «Truppenansammlungen» in die Schweiz und von dort nach Frankreich durchsickern, schrumpft die Soldatenzahl ganz unauffällig; ohne grosses Aufsehen werden sie an ihre Sammelstellen zurückbeordert. Eine Achillesferse der Heeresgruppe C ist das Fehlen jeglicher Kampfwagen, und ein misstrauischer Zuschauer würde genügen, um den gesamten präzise aufgebauten Täuschungsplan zu durchkreuzen, denn seit dem Polenfeldzug weiss man, dass die Panzer eine der wichtigsten deutschen Offensivwaffen sind.

Zum Vortäuschen grösserer Panzerkräfte bedient man sich einiger raffinierter Mittel. So erscheinen im Oktober 1939 bei der Heeresgruppe C zahlreiche Offiziere in den Uniformen der Panzergruppe. «Erwünscht wäre ferner», kabela Generaloberst von Leeb, «die Zuteilung wenigstens einzelner nicht mehr voll verwendungsfähiger Panzerkampfwagen.» Der 7. Armee (Gen. d. Art. Dollmann) wird der Befehl, die «Panzeroffiziere» bei Aufklärungsunternehmen einzusetzen, erteilt, und im November bekommt die 7. Armee überraschend einige Panzer. Kurz darauf melden eidgenössische Posten erstmals einzelne Panzer in Grenznähe. Es handelt sich dabei um Panzerspähwagen, die, wie man in der Schweiz weiss, nur in den Armeekorps und in Panzerdivisionen eingesetzt werden. «Ferner sind aus Lörrach taktische Zeichen an Quartieren gemeldet worden, die die Anwesenheit der Panzertruppen bestätigen.» Auch in Zell sind Panzerereinheiten aufgetaucht, was auf einen grösseren Panzerverband im Raum Wiesenthal, nahe Basel,

schliessen lässt. Gleichzeitig werden aus der Umgebung von Sigmaringen Panzertruppen signalisiert; dort sind häufig Männer in den schwarzen Uniformen gesehen worden.

«Im Kandertal oder Wiesenthal scheint noch immer eine Abteilung Panzertruppen untergebracht zu sein. Leichte Panzerwagen (Typ I) wurden wiederholt auch von schweizerischem Gebiet aus beobachtet», berichtet am 11. Dezember der eidgenössische Nachrichtendienst. Und einige Wochen später erfährt er aus verschiedenen Quellen, dass den Rhein entlang grössere Mengen Pioniermaterial transportiert werden, darunter auch Pontons und Schlauchboote. An einigen festen Brücken in Grenznähe werden gleichzeitig mit Panzern Belastungsproben vorgenommen. Das Stadtkommando Basel meldet im gleichen Monat: «Durch zuverlässige Grenzbewohner erfahren wir, dass sich bei Rührberg zwei grosse Artilleriestellungen befinden. Diese Stellungen sind direkt auf die Rheinbrücke von Rheinfeldern gerichtet, die in der Distanz von 6 km gut sichtbar ist.» Nachdem der Angriffstermin gegen Frankreich endgültig auf das Frühjahr verschoben worden ist, ergibt sich Ende Januar 1940 für die Heeresgruppe C eine völlig neue Situation. Ihre Aufgabe war bis jetzt lediglich die Unterstützung der scheinbar unmittelbar bevorstehenden Offensive. Damit hatte sie einen ausgesprochen taktischen Charakter von kurzer Dauer, langfristige Massnahmen waren nicht vorgesehen.

Nun liegt das Gros der zum Angriff bestimmten Heeresgruppe A (Generaloberst von Rundstedt) und B (Generaloberst von Bock) bereits in ihren Ausgangsstellungen. Da die Irreführung bis zum Start der Offensive durchgeführt wird, lautet jetzt die neue Aufgabe der Heeresgruppe C: Die Illusion eines starken linken Flügels muss über Monate hin aufrechterhalten werden, und erst im passenden Augenblick soll sie mit vermehrter Aktivität

einen kurz bevorstehenden Angriff vortäuschen: «Die Täuschungsaktion hat daher nur Sinn und lohnt nur den Einsatz und unvermeidliche Belebung der Front, wenn es gelingt, namhafte Feindkräfte so lange vor der Front der Heeresgruppe C zu fesseln, dass sie im Wettlauf zur belgischen Front zu spät kommen.»

Nach dem neuesten Manstein-Plan kann die Spitze des deutschen Panzerkeils etwa am 4. Operationstag die Maas erreichen. Deswegen müssen bis zu diesem kritischen Zeitpunkt möglichst grösste gegnerische Kräfte an der Maginot-Linie gebunden werden. Folglich soll die Täuschung ihren Höhepunkt bereits vor dem Beginn der Offensive erreichen. Die Bedrohung von Seiten der Heeresgruppe C muss daher unbedingt bis zum X + 4 (4. Operationstag) aufrechterhalten werden. Dann ist die Entscheidung an der Westfront gefallen.

Bald bilden sich im Raum der Heeresgruppe C zwei klar abgegrenzte Abschnitte, in denen jeweils verschiedene Arten von Täuschungsmanövern eingesetzt werden. Der erste Abschnitt: gemeinsame Rheinfront mit Frankreich. Der zweite: die Gegend nördlich der Schweiz. An der Frankreichfront wird überwiegend die Gefechtstäuschung eingesetzt, an der Grenze zur Schweiz wiederum der Transport und das Bereitstellen von Kriegsmaterial vortäuscht. Gewaltsame Aufklärung und kleinere Stosstrupunternehmungen sollen die Franzosen auf einen bevorstehenden Angriff im Oberrheingebiet hinweisen.

Am linken Flügel der deutschen Front steht gemäss Aufmarschanweisung für den Westfeldzug die Heeresgruppe C (Oberbefehlshaber Generaloberst Ritter von Leeb), welcher die 1. und die 7. Armee unterstellt sind. Die 1. Armee (Generaloberst von Witzleben) ist im Raum Saarbrücken, die 7. Armee (Gen. d. Art. Dollmann) zwischen Karlsruhe und der Schweizer Grenze eingesetzt.

Das Hauptquartier der 7. deutschen Armee liegt in Freiburg, nur 50 Kilometer von der Schweizer Grenze entfernt.

Seitdem betreibt man die Täuschungsmassnahmen mit noch grösserem Aufwand. Das Lärmen der Rangierzüge in den langen Winternächten sowie das Rasseln der vorbeifolenden Panzer und das Heulen der schwer beladenen LKW-Kolonnen, das die lauschenden Grenzposten so beeindruckt, hat übrigens eine sehr friedliche Ursache: Essigtonbänder mit Geräuschkulissen, die je nach Wahl abgespielt werden.

Im Februar 1940 macht das Oberkommando der 7. Armee eine bemerkenswerte Feststellung: «Die Durchführung der T-Massnahmen in den vergangenen Wochen hat den Beweis erbracht, dass militärische Bewegungen grösseren Umfangs oder auch Gerüchte über geplante militärische Massnahmen aus dem Raum südlich der Linie Freiburg-Donaueschingen binnen 2-3 Tagen über die Schweiz zur Kenntnis des französischen Nachrichtendienstes gelangen.» Auch die Auslandspresse wird in die Täuschungsmanöver eingespannt. Selbst an der vordersten Linie sieht man häufig Luxusomnibusse, mit denen das Oberkommando des Heeres Front-Rundfahrten für ausländische Journalisten veranstaltet. Den Presseleuten stehen als «Fremdenführer» Offiziere der Heeresgruppe C zur Seite, die dafür Sorge tragen, dass sie sich, den Erfordernissen des «Fall Gelb» entsprechend, ein Bild machen. Da die Eindrücke der Journalisten weitgehend mit den Meldungen der Schweizer und französischen Nachrichtendienste übereinstimmen, ergänzen sie das Bild vom deutschen «Aufmarsch».

«BESUCH AN DER OBERRHEINFRONT»

«Die südliche Hälfte der deutsch-französischen Grenze, die mit Geschützen gespickt ist, erinnert wohl überall an den Krieg, aber man hört keinen

Kanonendonner. Wir unternahmen auf der deutschen Seite dieses Gebietes von Basel bis Lauterburg bei Karlsruhe, 200 Kilometer am Rhein entlang, eine zweitägige Fahrt... Unsere Omnibuskarawane bog plötzlich von der Chaussee ab, um in eine schmalere Strasse einzubiegen, die unmittelbar auf eine 500 m breite, ans Flussufer grenzende Ebene hinabführte. Wir verliessen die Fahrzeuge in einer aus Bäumen gebildeten Deckung, und nun ging es in zwei Meter tiefe Laufgräben hinein, die so breit waren, dass zwei Männer darin nebeneinander stehen konnten.

Um uns herum, in unregelmässigen Abständen von 30 bis 60 Metern, tauchten Maschinengewehrnester auf, die die zweite Verteidigungslinie bildeten. Der Graben, in dem wir aufrecht gehen konnten, ohne von drüben gesehen zu werden, führte uns in die vorderste Linie des Rheinufer. Wir bekamen dort einen ersten Gesamteindruck von der Rheinfront.

Als wir vorsichtig den Kopf über die Tarnung, die sich über dem Graben erhob, hinaussteckten, sahen wir rechts und links eine Reihe niedriger Befestigungen, von den Deutschen Bunker genannt. Sie waren zahlreicher als die französischen Befestigungen dieser Art, etwa im Verhältnis von 3:1. Die Deutschen sagten, dass die französischen Verteidigungen nicht so widerstandsfähig wären wie ihre eigenen. Sie versicherten, dass ihre Verteidigungslinie uneinnehmbar sei.» («La Libre Belgique» Brüssel, 15. März 1940)

Zwar stellt etwa Mitte März der Schweizer Nachrichtendienst fest, dass die befürchtete Konzentration deutscher Kräfte in grenznahen Gebieten vorläufig ausbleibt, lediglich kleinere Einheiten auftauchen und sogar die Quartiermacher unter Zurücklassung der Hinweisschilder sowie Freigabe der beschlagnahmten Räume nach und nach verschwinden, allerdings werden daraus keine Schlüsse gezogen.

In den letzten Märzwochen und im April beobachtet man von der Schweiz aus, dass der Militärverkehr auf der anderen Grenzseite erheblich schwächer wird, jedoch Ende April wieder überraschend anschwillt: Die Anzahl der Züge und motorisierten Kolonnen verdoppeln sich. Massive Truppenverlegungen scheinen im Gange zu sein. In der Regel sind die Wagenfenster verdeckt und das Material auf den offenen Güterwagen unter Planen. Das Gros der Truppentransporte geht in Richtung Süden. Und man glaubt nun, dass der Aufmarsch gegen die Schweiz anrollt.

«Vorbereitung von Grossquartieren für 80'000 Mann, Bayern und Tiroler, ausgebildete Truppen. Bodenseeegend und Vorarlberg im Allgemeinen sollen stark belegt sein», heisst es in dem Bericht der Schweizer 5. Division, die entlang der deutschen Grenze liegt. In der für den Generalstab angefertigten Lagemeldung des Oberst Masson, Chef des eidgenössischen Nachrichtendienstes, steht: «Die Gegend von Tuttlingen und das Hegau sind verhältnismässig dicht belegt und die dort eingetroffenen Vorkommandos lassen vermuten, dass in nächster Zeit noch weitere Truppen dort erscheinen werden.» In den ersten Aprieltagen wird im Weichbild von Lörrach sogar eine Anzahl von Geschützen verschiedenen Kalibers in festen Stellungen gemeldet. In Berlin erfährt der schweizerische Militärattaché vertraulich aus «ganz zuverlässiger Quelle», dass das OKH den höchst eiligen Auftrag zur Herstellung von Kartenmaterial des gesamten Grenzgebietes zwischen Schaffhausen und Basel, «die für Artillerieeinheiten bestimmt sind», vergeben hat. Gleichzeitig beobachten die eidgenössischen Posten eine starke Tätigkeit der deutschen Vermessungstrupps entlang der Grenze.

Im gleichen Monat signalisiert das Territoriale Regiment 73 aus dem Grenzgebiet bei Chrischona: «Im südwestlichen Teil des Waldes, in ungefähr

50 m Höhe, befindet sich eine gewaltige Befestigung in Beton. Diese ist von Nordosten erkennbar, da der ganze vordere Teil mit Erde bedeckt ist. Diese Befestigung, wahrscheinlich für Artillerie, kann bei einem Angriff gegen die Schweiz Verwendung finden oder für die Beschiessung von Basel.» Und die Grenzwachtkommandos haben wieder eine Nachricht aus «sicherer Quelle»: «Die deutschen Vermessungsarbeiten sind rein militärischen Charakters und sind ein Teil der schiess-technischen Vorbereitungen.»

Das gleiche Täuschungsmanöver, das bereits im Oktober durchexerziert wurde, wendet das OKH auch im April an: Um weitere Verstärkungen bei der Heeresgruppe C vorzuspielen, werden bei den Verbänden des XXXIII. Armeekorps, die im süddeutschen Raum liegen, neue Einteilungsnummern ausgegeben. Kurz darauf erhalten die eidgenössischen Grenzkommandos, der Nachrichtendienst und sogar der Militärattaché in Berlin Berichte von weiteren Truppenverlegungen in Richtung Süden: «Der deutsche Aufmarsch nördlich der Schweiz sei in vollem Gange.»

Der eidgenössische Nachrichtendienst ist davon überzeugt, dass im Umkreis von etwa 30 Kilometern nördlich der Schweizer Grenze wenigstens zehn kriegsstarke Divisionen liegen. In Wiesenthal, in der Gegend von Basel, vermutet er vier Divisionen, dazu zahlreiche Einheiten von nicht festgestellter Grösse im Raum Säckingen-Waldshut. östlich und nördlich des Kantons Schaffhausen sollen sogar vier oder fünf Divisionen, darunter mindestens eine vollmotorisierte, liegen.

Insgesamt sind, als Ergebnis der vorzüglichen Täuschung, im süddeutschen Raum zwischen 23 und 25 vollwertige Divisionen gezählt worden, also beinahe das Dreifache dessen, was sich dort an kampfschwachen Truppen tatsächlich befindet. In Wirklichkeit ist die Rheinfront auf der deutschen

Seite im Frühjahr 1940 nicht mehr als eine dünne Postenkette, und die 7. Armee (Gen. d. Art. Dollmann) wird zu keiner noch so begrenzten Offensivhandlung imstande sein. Sie zählt zu dieser Zeit lediglich vier neu aufgestellte Divisionen, grösstenteils mit tschechischem und polnischem Beutegerät, dazu noch völlig ungenügend ausgestattet.

Hitler unterrichtet die Generale Keitel und Jodl am 27. April davon, dass er den Angriff gegen Frankreich, den «Fall Gelb», für die Zeit zwischen dem 1. und 7. Mai vorgesehen habe. Alles ist bereit. Und der Plan zeigt eine bemerkenswerte Nüchternheit und Klarheit. Die Heeresgruppe C (v. Leeb, mit 19 Divisionen) hat weiterhin die passive Front zwischen Luxemburg und der Schweiz zu halten, während die beiden anderen Heeresgruppen, B (v. Bock) und A (v. Rundstedt), aktiv eingreifen sollen. Dabei wird die 7. Armee (Gen. d. Art. Dollmann) angewiesen, parallel zu dem Angriff im Norden der Westfront die Täuschungsmänöver vorzubereiten, von dem das deutsche Oberkommando überzeugt ist, dass es den Franzosen und Schweizern die Offensivmassnahmen der Heeresgruppe C beweist.

«Im Gebiet von Wehr im Wehratal beobachtete man verschiedentlich Panzerwagen. Da diese zwar stationär sind und nur verhältnismässig kurze Zeit am gleichen Ort bleiben, ist es möglich, dass sie nur für Übungszwecke bestimmt sind», meldet am 3. Mai die eidgenössische 5. Division. In den nächsten Tagen stellt man auch einzelne Panzerspähwagen am nördlichen Rheinufer fest. Dieses urplötzliche Auftauchen von seit mehreren Monaten nicht mehr gesichteten Panzern gibt im Schweizer Generalstab Anlass zur Sorge. Die Panzer, von einer grenznahen Ortschaft zur anderen fahrend, sollen wiederholte Verlegungen von starken Panzerverbänden in diesem Raum vortäuschen. Dieselbe 5. Division berichtet eine Woche

später, am 8. Mai, von einer getarnten Haubitzenbatterie bei Oberbargen, von der man annimmt, dass ihre Schussrichtung auf die Rheinbrücken von Schaffhausen liegt.

Tatsächlich stehen weiterhin im Raum nördlich der Schweiz Truppen von geringerem Wert: Sie verfügen weder über Panzer noch überschwere Waffen und sind teilweise nur mangelhaft ausgerüstet. Das Armeeoberkommando 7 (Dollmann) hat beispielsweise für den rund 150 km langen Frontabschnitt lediglich die vier erwähnten Stellungendivisionen, nach späteren übereinstimmenden deutschen Aussagen ohne jeglichen Angriffswert, zur Verfügung. Hinzu kommen nur noch die im Raum der 7. Armee zwischen der Schweizer Grenze und Stuttgart stehenden zwei Divisionen der 3. Welle, eine Division 4. Welle, eine Division 7. Welle und eine Polizeidivision.

Dies bestätigt auch, dass das OKW im Mai 1940 in Wirklichkeit gar keinen Angriff gegen die Schweiz vorhatte. Selbst für den Fall, dass der Vorstoss der Heeresgruppen A (v. Rundstedt) und B (v. Bock) an der Maas zum Stehen kommen sollte, hat man keine Alternativlösungen zur Hand. Dazu fehlen nicht nur die aktiven, kampfstarken Divisionen mit Panzern und Artillerie, es existieren auch keine logistischen Vorbereitungen hierfür. Selbst eine Verschiebung anderer, in Süddeutschland stehender Truppen ist kurzfristig keineswegs möglich, da bei der Heeresgruppe C ein akuter Mangel an Transportmitteln herrscht.

Am Donnerstag, dem 9. Mai, einige Stunden vor der deutschen Offensive, besitzen die Alliierten 144 Divisionen, davon stehen an der Maginot-Linie und an der Schweizer Grenze insgesamt 37 französische Verbände. Also liegt fast ein Drittel der gesamten Streitkräfte gegenüber der deutschen Heeresgruppe C mit ihren 19 mittelmässigen Infanteriedivisionen.

Truppen, die im Norden dringend gebraucht würden, um den deutschen Vormarsch in Belgien zu stoppen, hält man längs der Schweizer Grenze Gewehr bei Fuss in Bereitschaft: Selten haben die westlichen Geheimdienste so gründlich versagt wie im «Fall Gelb». Auch der sonst so präzise arbeitende Schweizer Nachrichtendienst wird diesmal hinters Licht geführt.

«Den Deutschen standen, wie man wusste, drei Möglichkeiten offen», notiert W. Churchill, «erstens konnten sie den Versuch unternehmen, durch die Schweiz in Frankreich einzufallen. Diese Lösung erlaubte ihnen, die Maginot-Linie südlich zu umgehen, bot aber zahlreich geographische und strategische Schwierigkeiten.

Die zweite Möglichkeit wäre eine Offensive an der gemeinsamen Grenze. Ein solches Vorgehen war aber unwahrscheinlich, da man annahm, dass die deutsche Armee für einen schweren Angriff auf die Maginot-Linie nicht ausreichend bewaffnet und ausgerüstet sei.

Der dritte Fall war die Invasion Frankreichs durch Holland und Belgien.»

Hitler zieht diese dritte Möglichkeit vor: Am 10. Mai 1940, um 5 Uhr³⁵, beginnt die deutsche Offensive im Westen von der Nordsee bis zur Südgrenze von Luxemburg, unter Verletzung der Neutralität der Niederlande, Belgiens und Luxemburgs.

Am Morgen des 10. Mai trifft gleichzeitig mit den Berichten über die ersten Erfolge der Wehrmacht bei der seit ein paar Stunden rollenden Westoffensive im Schweizer Generalstab eine alarmierende Nachricht ein. Sie kommt vom 3. Armeekorps: «Im Tägerwilermoos bei Konstanz, an der Strohmeierstrasse, bauen Deutsche eine grosse Pontonbrücke (mit Eisenschienen verbunden). Beide Ufer sind dort deutsch, aber man ist sofort im Schweizergebiet. 1 Ponton ist bereits auf der Südseite.»

Gerade dieses Täuschungsmanöver erreicht sofort die beabsichtigte Wirkung. Der Brückenbau bei

Konstanz und Meldungen über die Bereitstellung von Pioniergerät für eine Rheinüberquerung werden vom eidgenössischen und vom französischen Stab als einwandfreie Offensivmassnahmen gewertet.

Die Schweizer Gesandtschaft in Berlin soll noch am selben Tage Auskunft über den Einsatz der Pioniere der 7. Armee verlangen. «Das deutsche Oberkommando versichert, dass die Pontonbrücken nur Übungsarbeiten eines dort liegenden Pionierbataillons und in keiner Weise gegen die Schweiz gerichtet seien», lautet die Antwort aus der Reichshauptstadt.

«Am Morgen des 10. Mai 1940 fuhr ich mit dem Wagen von München über Ulm, Ravensburg nach Bregenz», berichtet der Schweizer Gesandte in Berlin, Fröhlicher. «Diese Strasse hatte übrigens schon von Nürnberg an eine militärische Bezeichnung, ein H, was Helvetia bedeuten konnte. Während nun aber auf den Flugplätzen schon um 5 Uhr morgens Hochbetrieb war, sah ich auf dieser Anmarschstrasse gegen unser Land keine Truppen.

Als ich um 8 Uhr an der Grenze anlangte, erklärte man mir, sie sei seit heute früh gesperrt. Aus dem Wachlokal ertönte die Stimme Goebbels, der den Überfall auf Holland und Belgien damit begründete, dass die Presse dieser Länder unneutral gewesen sei! In der Schweiz war Generalmobilmachung, und meiner Meldung, dass meine Beobachtungen nicht auf einen bevorstehenden Angriff schliessen lassen, glaubte man offenbar nicht. Schon am Morgen darauf fuhr ich von Bern nach Berlin zurück, und zwar bis Nürnberg über die ‚Helvetiastrasse‘, und wieder hatten sich offenbar die anmarschierenden Divisionen vor mir versteckt...»

Am Samstag, dem 11. Mai, einen Tag nach Beginn der deutschen Offensive im Westen, wird in der Schweiz die Generalmobilmachung angeordnet.

Die Einheiten unterbrechen ihre Ausbildung in den Kasernen und beziehen die vorbereiteten Stellungen. Die Soldaten, die daheim und an ihrem Arbeitsplatz sind, legen ihre Uniform an und stossen zu ihren Einheiten. An festgelegten Punkten wird Munition ausgelagert. Die Grenzwatchen sind erheblich verstärkt worden, die Soldaten fassen Verpflegung für mehrere Tage. Diese Vorbereitungen für den Ernstfall, dazu eine Welle von Gerüchten und Spekulationen, schaffen eine echte Panikstimmung gerade in der Nordostschweiz.

Die gleichzeitig mit der Westoffensive erfolgte Verschärfung deutscher Massnahmen und die Grenzsperrung zur Schweiz hin entzieht dem Schweizer Nachrichtendienst schlagartig die Möglichkeit, der Heeresgruppe C über die Schulter zu schauen, und vor allem die Möglichkeit, die ohnehin spärlichen Informationen zu überprüfen. Man nimmt aber an, dass der Transportverkehr im bekannten Ausmass weiterläuft und die Quartiermacherkommandos ihren Einsatz in gleicher Stärke fortführen. Eine Besorgnis erregende Schlussfolgerung, da die beiden deutschen Aktionen nun auf einen unvermindert starken Aufmarsch an der Schweizer Nordgrenze hindeuten.

Am 12. Mai heisst es in den rosa Blättern der internen Lagebeurteilung des eidgenössischen Nachrichtendienstes: «Am Hornberg wurden schwere Feldhaubitzen festgestellt. Die Entfernung vom Rhein und die Möglichkeiten der Beobachtung würden die Beschiessung unserer Bunker am Rhein gestatten.»

Die im Rahmen des «Fall Gelb» unternommenen Täuschungen erreichen zwischen dem 10. und 15. Mai ihren Höhepunkt. Während die Panzerrudel des Generaloberst v. Rundstedts sich an der Maas erste Entscheidungen erkämpfen, wächst schlagartig die Aktivität der an der Schweizer Grenze von Basel bis zum Bodensee stehenden deutschen Truppen. Besonders aus dem Raum Freiburg-Do-

naueschingen übermitteln eidgenössische Grenzposten beunruhigende Meldungen.

Mit der Kulmination der deutschen Täuschungsmanöver steigert sich zugleich die Nervosität in der Schweiz.

Eines grösseren Effektes wegen schaltet das OKW die diplomatischen Kanäle ein, um auf diesem Wege weitere falsche Informationen im Ausland zu lancieren. In den Hauptstädten Europas lässt die Abwehr ihre Agenten und V-Männer mit allen möglichen Gerüchten ausschwärmen. So erfährt beispielsweise in Rom der Schweizer Botschafter Rüeegg von dem Vertreter der USA, der gerade ein Gespräch mit Italiens Aussenminister Ciano geführt hat, dass ein deutsches Vorgehen nicht nur am rechten, sondern auch am linken Flügel (Heeresgruppe C) zu erwarten sei, und dass die Schweiz nur noch durch ein Wunder vom Krieg verschont bleiben werde.

Am 11. Mai treffen neue Meldungen über beträchtliche Verstärkung der Schweizer Grenze liegenden deutschen Streitkräfte ein: «Am Rhein sind Vorbereitungen, Brücken über den Fluss zu schlagen, beobachtet worden. Im deutschen Grenzgebiet sollen Wegweiser durch Tafeln, die zwar keine Ortsnamen, dafür jedoch die genauen Entfernungen zur Schweiz angeben, ersetzt werden.»

Aus Paris sendet der eidgenössische Militärattaché nach Bern die Nachricht, die ihm der Chef des französischen Nachrichtendienstes, Colonel Gauché, soeben durchgegeben hat: «An zuständiger Stelle herrscht um das Schicksal der Schweiz grösste Sorge. Die Befürchtungen stützen sich auf die festgestellten Truppenkonzentrationen in Wiesenthal und im Schwarzwald.»

Am Sonntag, dem 12. Mai, treffen in der Schweiz Berichte aus Berlin ein: «Unter Diplomaten werden die Chancen der Schweiz nicht besonders gut be-

urteilt», und am Montag, dem 13. Mai, erklärt Goebbels in seiner Rede, dass es in Europa innerhalb von 48 Stunden keine neutralen Staaten mehr geben wird. Zu diesem Zeitpunkt kann nur noch die Schweiz als neutral angesehen werden.

Wie ernst die Alliierten die Situation in diesen Tagen einschätzen, zeigen die Evakuierungsvorbereitungen in der englischen und französischen Botschaft in Bern.

Der Einsatz deutscher Pioniereinheiten an Bodensee und Oberrhein, die raffiniert vorgetäuscht, in Frankreich und der Schweiz abgehörten Funkgespräche, die «unmissverständliche Beweise für die deutschen Absichten» liefern, und die durch die Grenzposten gemeldete Munitionsverteilung bei den deutschen Streitkräften tragen dazu bei, dass sowohl im eidgenössischen Armeestab wie bei den Truppen und der Zivilbevölkerung die Beunruhigung von Stunde zu Stunde wächst. Die Bahnüberführungen und Brücken werden vermint, Sprengkommandos stehen, die Hand auf dem Druckhebel, bereit. Trotz aller Verbote verlässt die Bevölkerung jedoch in Massen das Grenzgebiet. Binnen Stunden sind in Basel sämtliche Rucksäcke und Leiterwagen ausverkauft, Matratzen werden als Expressgut aufgegeben, alle Züge in die Innerschweiz und an den Genfer See sind restlos überfüllt, die Autostrassen verstopft.

Die Kolonnen der in Panik geratenen Flüchtlinge aus der Nordostschweiz, die sich Hals über Kopf mit Hab und Gut – selbst die Badewanne auf dem Autodach fehlt nicht – in die Westschweiz oder die Bergtäler des Landesinneren ergiessen, üben gewiss keinen positiven Einfluss auf die Truppe und noch viel weniger auf die zurückbleibende Zivilbevölkerung aus.

In Bern steigen aus den Schornsteinen der Botschaftsgebäude der Alliierten blaue Qualmwolken auf. Auch in der Nachrichtensektion des eidgenössischen Armeestabes beginnt man bereits am frü-

hen Nachmittag alle nicht unbedingt notwendigen Geheimakten zu verbrennen. Zwar hat man für den Fall eines deutschen Angriffs geplant, die Bevölkerung der Grenzgebiete ins Innere des Landes in Sicherheit zu bringen, und Räumungskommandos haben die Evakuierung bereits mehrfach geübt. Jedoch im letzten Augenblick trifft ein Gegenbefehl ein: «Die Armee braucht freie Strassen.» Man kennt das Gespenst der blockierten Wege während des Polenfeldzuges und jetzt in Frankreich, die Truppenbewegungen unmöglich machen. Und man weiss auch, dass das Erzeugen von Panik zu den Praktiken der Deutschen gehört.

Der General lässt in diesen Tagen vorsorglich 72'000 Gewehre an die Ortswehren verteilen, was jedoch nicht publik gemacht wird. Und die Ereignisse der nächsten Tage sind so schwerwiegend, dass weder der Bundesrat noch die Armeeführung es verantworten wollen, die Bevölkerung über den vermeintlichen Ernst der Lage zu informieren. Am 14. Mai befiehlt General Guisan, mitten in der Panik und Verwirrung, die demonstrative Verstärkung der Grenzstellungen. Artilleriekolonnen rollen auffällig Tag und Nacht nordwärts durch Städte und Dörfer, Infanterie folgt in Eilmärschen. Dieses Täuschungsmanöver ist nicht nur für die Deutschen, sondern vielmehr für die eigene Bevölkerung gedacht. Es soll betonen, dass die Armee die Situation fest im Griff hat und auch die Möglichkeit besitzt, sich dem Feind entgegenzustellen. Gleichzeitig wird ein Durchhaltebefehl an alle Truppen erlassen, sein Inhalt ist in erster Linie als Warnung an Hitlers Hauptquartier gedacht.

Aufgrund vertraulicher Mitteilungen ist der deutsche Angriff in «der Nacht vom 14. auf den 15. Mai geplant». Interessanterweise können jedoch weder der eidgenössische Nachrichtendienst noch das recht zuverlässig arbeitende Hausamann «Privat-Geheimdienst-Büro Ha» auch nur eine einzige

vorlegen, die den leisesten Hinweis auf die Absichten der Wehrmacht im süddeutschen Raum oder den wahren Zweck des «Aufmarsches» der Heeresgruppe C gibt.

Lediglich das 2^e Bureau des französischen Generalstabs weiss über den neuesten Stand der Dinge aus Paris zu berichten: «On signale une forte concentration à Tuttlingen, Une division de parachutistes est partie de Stuttgart direction du sud. D'après une personnalité suisse bien informée, l'attaque aurait lieu le 15 mai à 2 heures du matin.»

«Wir müssen also davon ausgehen, dass stärkere deutsche Kräfte in der Nähe unserer Grenze versammelt sind ...», stellt Oberst Masson am folgenden Tage fest, nachdem der für die Nacht angekündigte deutsche Angriff ausbleibt. Aus Paris kabela der Gesandte Stucki: «Noch am Donnerstag, dem 16. Mai, seien sämtliche französische Stellen der festen Meinung gewesen, der deutsche Vormarsch sei an der Maas aufgehalten worden, weshalb mit einer südlichen Umgehung der Maginot-Linie jederzeit zu rechnen sei.»

Einige Tage danach teilt Colonel Gauché, Chef des 2^e Bureau, dem eidgenössischen Militärattaché vertraulich mit: «Wir wissen aus absolut sicherer Quelle, dass der deutsche Angriff gegen die Schweiz für den 16. bzw. 17. Mai morgens beschlossene Sache war.»

Für die Schweizer Armee bleiben alle diese Irrtümer ohne praktische Folgen. Für die alliierte Führung hat er jedoch verhängnisvolle Konsequenzen: Das minutiös vorbereitete und unter strikter Geheimhaltung durchgeführte Täuschungsmanöver der Heeresgruppe C verhindert sowohl einen französischen Flankenstoss gegen den Vormarsch der Panzerarmeen v. Rundstedts (Heeresgruppe A) als auch ein rechtzeitiges Eingreifen der Reserven des General Gamelin im kritischen

Augenblick an der Maas. Somit gelingt eine monstros strategische Überraschung, die entscheidend zur Zerschlagung der französischen Armee beiträgt.

Die französischen Truppen werden am Oberrhein und nördlich der Schweiz bis zum 16. Mai, also so lange, wie es die deutschen Strategen als notwendig erachten, in höchstem Alarmzustand gehalten. Erst als zwischen Maas und Nordsee die Entscheidung gefallen ist und die am rechten Flügel liegenden französischen Reserven die sich anbahnende Niederlage nicht mehr aufhalten können, wird nach dem 23. Mai der Abtransport starker deutscher Truppenkontingente vom Oberrhein und der Schweizer Grenze beobachtet.

Mit Verblüffung muss der eidgenössische Nachrichtendienstchef, Oberst Masson, jedoch am Dienstag, dem 4. Juni, feststellen: «Die Anzeichen dafür, dass erhebliche Verstärkungen im Oberrheingebiet im Gange sind, mehren sich. Grosse Truppen- und Materialtransporte sind aus dem Inneren Deutschlands kommend über Ulm-Stuttgart in den Raum Karlsruhe-Basel geführt worden.»

Am 15. Juni, gleichzeitig mit Paris, fällt Verdun, die 1916 so schwer umkämpfte Festung, jetzt beklagen die Deutschen hier nur sieben Tote. Damit steht der Feind nun im Rücken der Maginot-Linie. Die 1. Armee (Generaloberst von Witzleben), die zur Heeresgruppe C gehört, konzentriert sich zu einem Sprung über den Rhein. Nun, was man weder in Bern noch in Frankreich weiss, diesmal ist es jedoch ernst gemeint. In den Morgenstunden des 16. Juni geht es los. Bei Colmar überschreitet die 1. Armee an mehreren Stellen den Rhein, 24 Stunden später gelingt gegen äusserst geringen Widerstand der Durchbruch an der «uneinnehmbaren» Maginot-Linie.

Und als am Tage darauf die Vorhut der Panzergruppe Guderian die Schweizer Grenze erreichen, ist damit die gesamte Maginot-Linie umgangen

und vom restlichen Frankreich abgeschnitten. Die Masse des noch vorhandenen französischen Heeres, beinahe eine halbe Million Mann, sitzt nun an der Maginot-Linie und in Lothringen, wo sie immer noch in Erwartung eines Angriffs der Heeresgruppe C ausharrt, hoffnungslos in der Falle.

Einen Frontalangriff gegen die Linie selbst, ausser lokalen Attacken, hat es nicht gegeben. Erst als die französischen Truppen hinter der Linie desorganisiert sind, kommt es zu zwei begrenzten Durchbrüchen, und nureineinzigesgrosses Fort, Haute Poirier, fällt in die Hand der Deutschen.

Noch liegen die Verteidiger, gut bewaffnet und versorgt, in Stellungen, die sie für unangreifbar halten. Als sie über Funk die ersten Nachrichten vom Waffenstillstand hören, glaubensieaneine Feindsendung, eine Täuschung der Deutschen, die versuchen, sich der Linie durch diesen Trick kampflös

zu bemächtigen. Die Offiziere wollen sich nur auf Funkmeldungen hin nicht ergeben, sondern verlangen das Erscheinen persönlicher Bevollmächtigter der neuen Regierung Pétain.

Noch am 3. Juli, acht Tage nach abgeschlossenem Waffenstillstand, meldet Colonel Marion, dass sämtliche grossen «ouvrages» mit einer einzigen Ausnahme, Fort Haute Poirier, allen feindlichen Angriffen siegreich widerstanden und bis zu diesem Zeitpunkt alle Aufforderungen zur Übergabe von Seiten deutscher Emissäre zurückgewiesen haben.

Die Besatzungen der Maginot-Linie weigern sich, ihren Kommandeuren zu gehorchen, und kämpfen weiter, bis ihnen General Huntziger den kategorischen Befehl erteilt, die weisse Flagge zu hissen. «Diese Kapitulation befestigter Plätze, die nicht erobert worden waren», bemerkt Colonel Lyet hierzu, «lief aller militärischen Tradition zuwider.»

«Fall Gelb» beginnt:
An einem sonnigen Herbst-
tag, Ende September 1939,
treffen im oberrheinischen
Schliengen erste Truppen
ein



September 1939:
Entlang der Grenze zur
Schweiz und Frank-
reich zieht sich jetzt
ein breites Sperrgebiet





Oberrhein, Ende September 1939: Es gibt kaum eine Ortschaft, in der keine Truppen sind

Ende September 1939: Eine Kradschützenkompanie zwingt sich durch die engen Gassen eines kleinen Städtchens am Oberrhein

Alfred Ernst, Chef des «Büro D»
(Nachrichtenauswertung Deutschland)



Schweizerischer
B-Posten, Rheinfel-
den, September
1939: grösste
Sorge an zuständi-
ger Stelle»



Foto mit einer fran-
zösischen Fernka-
mera aufgenom-
men: «Ein planmä-
ssiges Einschies-
sen»,
Oberrhein-Gebiet,
Herbst1939





Die, die den «Fall Gelb» zu einem perfekten Täuschungsmanöver machen: Propaganda-Kompanie (PK) der 7. Armee: Altburg, Schwarzwald, «Pension zum Lamm», Anfang Oktober 1939

Altburg, Schwarzwald, «Pension zum Lamm». Oktober 1939: Unteroffizier K. von der Propaganda-Kompanie hat guten Grund zum Lachen. Es klappt alles. Im Hintergrund die Karte des Oberrheingebietes



Oberrhein, Oktober 1939: Die Schulen werden zu Soldatenunterkünften





Kostprobe aus der Gulaschkanone: Oberrhein, Oktober 1939

Oberrhein, Oktober 1939, Artilleristische Vorbereitungen:
«Vermessen der Ziele»

70

Rheinfront, Oktober 1939: Motorenlärm als Geräuschkulisse





Ein vorgeschobener französischer B-Posten bei Kembs, Oktober 1939: »Starke deutsche Truppen im Aufmarsch«



Oberrhein, Oktober 1939: Mit lichtstarken Teleobjektiven verfolgen Franzosen die Truppenansammlungen auf der anderen Flussseite



Waldau, Oktober 1939: «In Wirklichkeit kampfschwache Division der 4. Welle»

«Ein einziges Bataillon kann den Antransport einer ganzen Division vortäuschen»: Kandern, Schwarzwald, Oktober 1939



Schwarzwald, Oktober 1939, Platzkonzert: Die beste Methode, seine Anwesenheit in der Umgebung kundzutun



Oberrhein, Raum Breisach, Oktober 1939, Artillerietäuschung: Photographierendes «Zielgeländes»





Linkes Bild: Oberrhein, Raum Breisach, Oktober 1939, Artillerietäuschung: Vermessung des «Zielgeländes»

Nachrichtentruppen überziehen das Rheinland mit einem Netz von Fernsprechkabeln: Oktober 1939

Oberrhein, Oktober 1939: «Im Raum Singen rund 18'000 Mann erwartet»





Oktober 1939, Nähe Weil am Rhein. Ein Teil der Grenzbevohner wird ins Hinterland abgeschoben: «Die Fiktion über Monate aufrechterhalten»



Nähe Basel, 1. November 1939, an der Grenze: «Latente Bedrohung»

74

Laufenburg, November 1939, schweizerische B-Posten mit Fernkameras: «Angriff für 12. November befohlen»

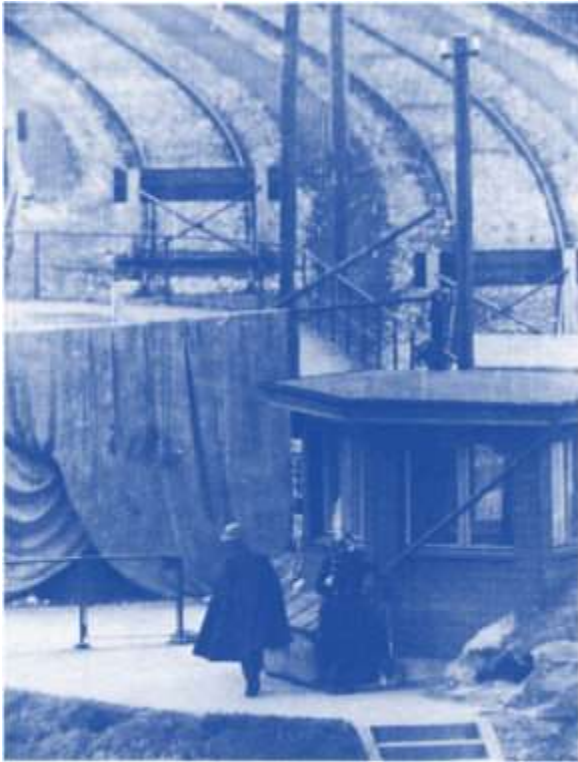




Nacht auf dem Rangierbahnhof von Singen, November 1939, Tonwagen: Die Geräuschkulisse des Bahnhofs aus dem Tonband



Rheinau, November 1939, französischer B-Stand: „... erhöhte Gefechtstätigkeit im Bereich der Heeresgruppe C“



Bei Schaffhausen, November 1939: Eidgenössischer Grenzposten
(deutsche Tele-Aufnahme)

Schwarzwald, November 1939, Fliegerschutz der Heeres-
gruppe C: «... sonst die Glaubwürdigkeit gefährdet»

76





Laufenburg, November 1939: Deutsche Posten am anderen Rheinufer (schweizerische Tele-Aufnahme)



Seelbach, November 1939: «Angriffsabsichten am linken deutschen Flügel»

Oberrhein, November 1939, Reichspropaganda-Ministerium spielt mit: Ein Besuch der ausländischen Presse bei der Heeresgruppe C



Appenweier, Ende November 1939: «Fall Gelb» für das Familienalbum



Raum Saarbrücken, Dezember 1939: Riesige Sperrgebiete sollen die Stärke der Heeresgruppe C vortäuschen





Schwarzwald, Dezember 1939, bespannte Artillerie: «Starke Truppenkonzentration auf unserer Nordgrenze»



Schwarzwald, Dezember 1939, bespannte Artillerie: «Bodensee-gegend stark belegt»



»Bereits im Januar 1940 im Raum Haltlingen am Oberrhein Pioniermaterial gemeldet«

Januar 1940: »Auf den Tüllinger Höhen intensiver Stellungsbau beobachtet«





Januar 1940: «Bei Röhrberg 2 grosse Artillerie-Stellungen direkt auf die Rheinbrücke von Rheinfelden gerichtet»



Eines der effektvollen Täuschungsmanöver: Militär-Orchester auf dem Weg zum Einsatz, Kleinkems, Oberrhein, Februar 1940



Schwarzwald, Raum Lörrach, Februar 1940: «Der Truppenaufmarsch nördlich der Schweiz war in vollem Gange»

Stähling, Februar 1940, vor der Schweizer Grenze: Auch «NBC», die amerikanische National Broadcasting Company, wird ohne ihr Wissen in die deutschen Täuschungsmanöver eingeschaltet



Bei Oberbargen, Februar 1940: «Glänzend getarnte Batterie mit Schussrichtung auf die Brücke von Schaffhausen erkannt»



Gut sichtbar für französische Aufklärer: Ungetarnte, riesige Nachschubdepots am Oberrhein, Februar 1940





Blick von Küssaburg auf die Schweiz,
Februar 1940: «Mit einem Durchmarsch ist
zu rechnen»



«Die Vorbereitungen sollten in aller Offenheit
geschehen, und die Zivilbevölkerung Kenntnis
bekommen»: Grissheim, Februar 1940



Vorarlberg, März 1940, Grenzfluss: «Deutsche
überall aktiv»



Raum Feldberg, März 1940: »Die Lage verheißungsvoll«

Oberrhein, März 1940: Ein Spähtrupp der Waffen-SS





Strecke Offenburg-Freiburg,
März 1940: «Umfangreiches
Material unter Planen
verborgen»



Strasse Lörrach-Basel,
März 1940: Eines der zahl-
reichen Munitionslager



Badisch-Rheinfelden, März 1940: «Sämtliche Schulgebäude belegt»



Mülheim, Oberrhein, eine 8,8-Flak-Batterie, März 1940:
«Es gilt, dem Gegner den Einblick zu verwehren»

«Schwergewicht des Aufmarsches nach Süden verlegt»:
Blumberg, Baden, März 1940

86





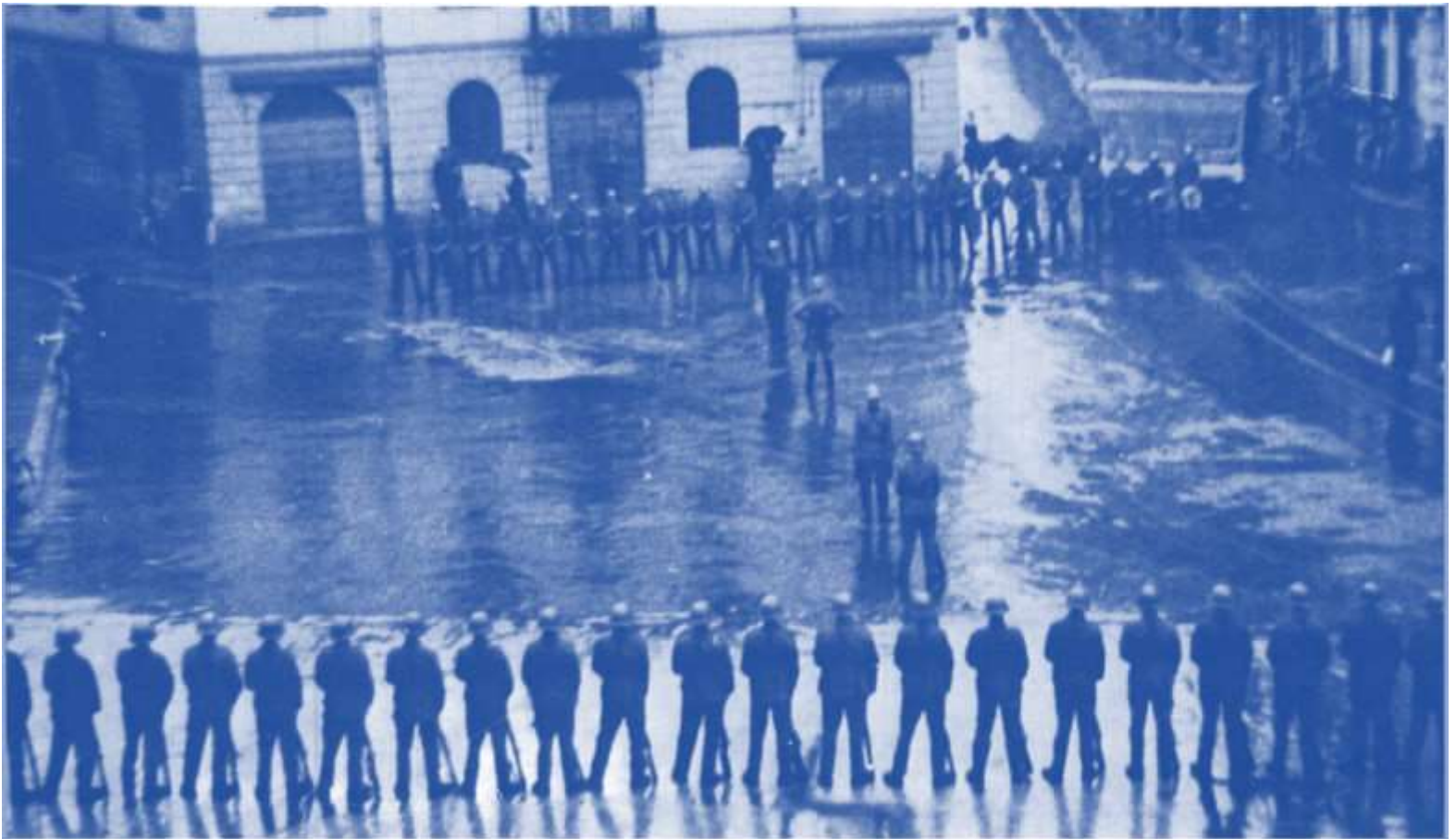
Ende März 1940: «Im Grenzabschnitt Basel vermehrt einzelne Kampfwagen aufgetaucht»



Wiesental, Ende März 1940, Geländeübung: «Es scheint sich die Anwesenheit von mindestens zehn kriegsstarke Divisionen zu bestätigen»

20. März 1940: Wachaufzug in einer Grenzstadt

87





Oben: «Der Gegner soll mechanisierte Kräfte beobachten können»:
Deutsch-schweizerisches Grenzgebiet bei Singen, Ende März 1940

Unten: Wiesental, Ende März 1940, deutscher Panzerspähwagen bei
der Geländeübung: «... wiederholt auch von schweizerischem Gebiet
aus beobachtet»





Oberrhein, Frühjahr 1940, deutsche Offiziere an der Grenze: «... um möglichst starke Feindkräfte zu binden»



Kehl, Frühjahr 1940, hoher Besuch: Oberbefehlshaber des Heeres, Gen. Oberst v. Brauchitsch inspiziert die Heeresgruppe C, daneben Gen. Oberst Ritter v. Leeb



Schwarzwald, Frühjahr 1940, Ob.d.H. Gen. Oberst v. Brauchitsch bei der Heeresgruppe C: « Französisches Oberkommando-zuentscheidenden strategischen Fehlern verleitet »



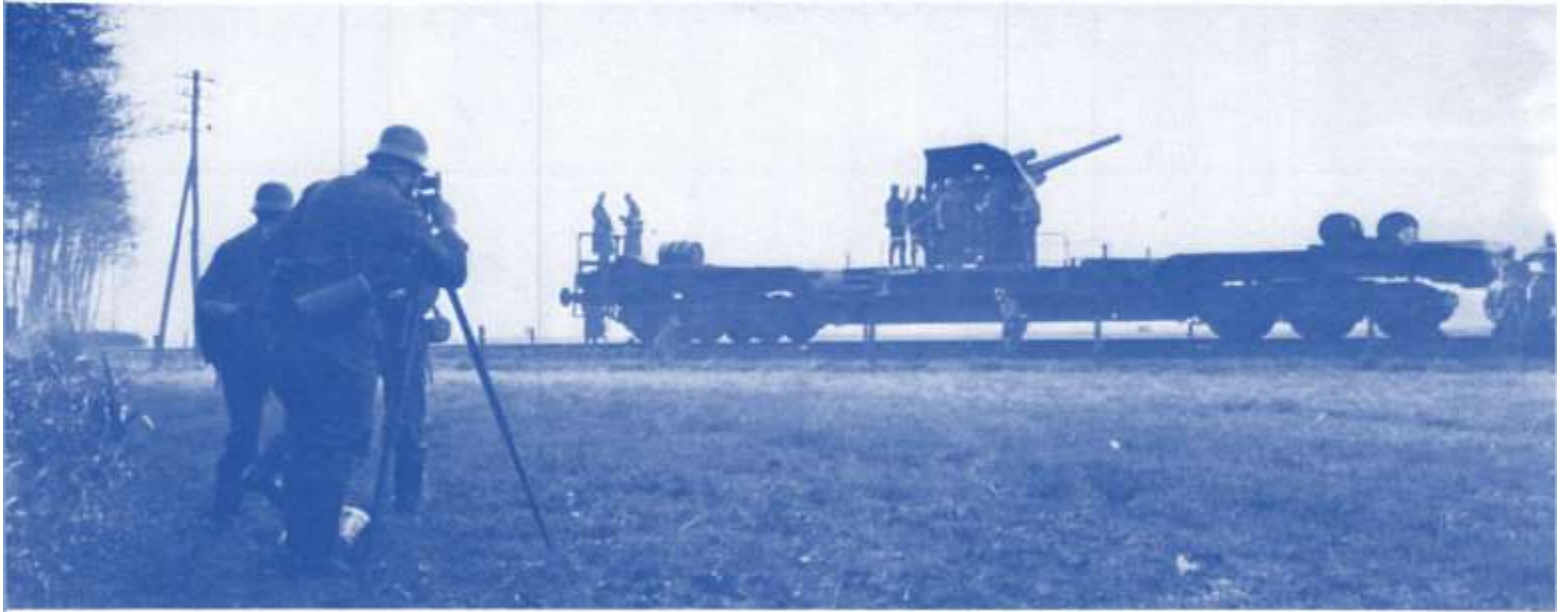
Wehratal, Frühjahr 1940, mittlere Feldartillerie: «... das ideale Gelände für diese Täuschungsart»



Breisach, Frühjahr 1940: Oberbefehlshaber des Heeres, v. Brauchitsch, auf Inspektionsreise bei der Heeresgruppe C

Zielgelände. Vermessung einer Eisenbahngeschütz-Batterie bei Weil, Ende März 1940: «... damit sowohl französisches wie schweizerisches Territorium beschossen werden konnte»





Bei Weil, Ende März 1940, deutsches Eisenbahn-Geschütz: an der gesamten Grenze Vermessungen registriert»



Oberrhein, zwei deutsche Generale, ein getarntes, mittleres Feldgeschütz, April 1940: «... zurbesseren Beherrschung des Raumes Basel»



Schwarzwald, Grenzgebiet, April 1940, Quartiermacher-Kommandos: «... fördert das Entstehen von Gerüchten»



Deutscher B-Posten bei Breisach, April 1940: «Die Reaktion entsprach den deutschen Wünschen»

92

Oberrhein, April 1940: Ausländische Presse beim Besuch der Heeresgruppe C



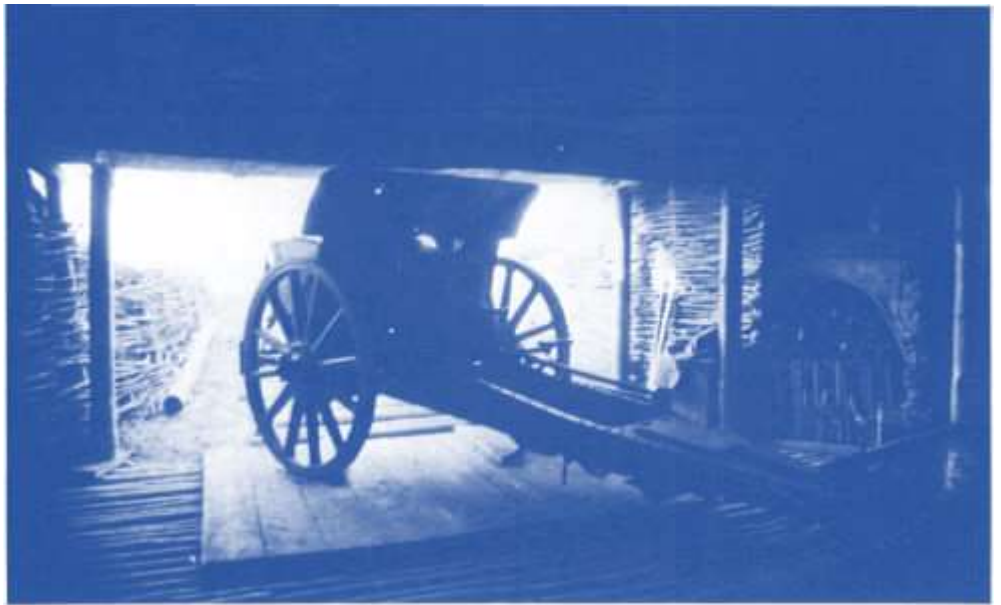


Schwere Eisenbahn-Geschützstellung, Raum Kandersteg, April 1940, ausländische Journalisten: «Binnen 2-3Tagen zur Kenntnis des französischen Nachrichtendienstes»



Französischer B-Posten bei Kembs, Sundgau, April 1940: «... südliche Umgehung der Maginot-Linie nicht ausgeschlossen»

Säckingen, April 1940, deutsches Feldgeschütz: «... würdendie Beschiessung unserer Bunkeram Rhein gestatten!»



Mittleres Feldgeschütz in dem Wald am Kaiserstuhl, Ende April 1940: «Krasse Überschätzung»



Anfang Mai 1940, Raum Freiburg, 7. Armee, Propaganda-Kompanie: Warten auf den Einsatzbefehl





Schwarzwälder Mädels
und MG-Schützen, Kandern,
Anfang Mai 1940:
«Grossangelegter Auf-
marsch»



Mai 1940, verminte Stras-
sen, Wachposten:
Ob im Flachland...



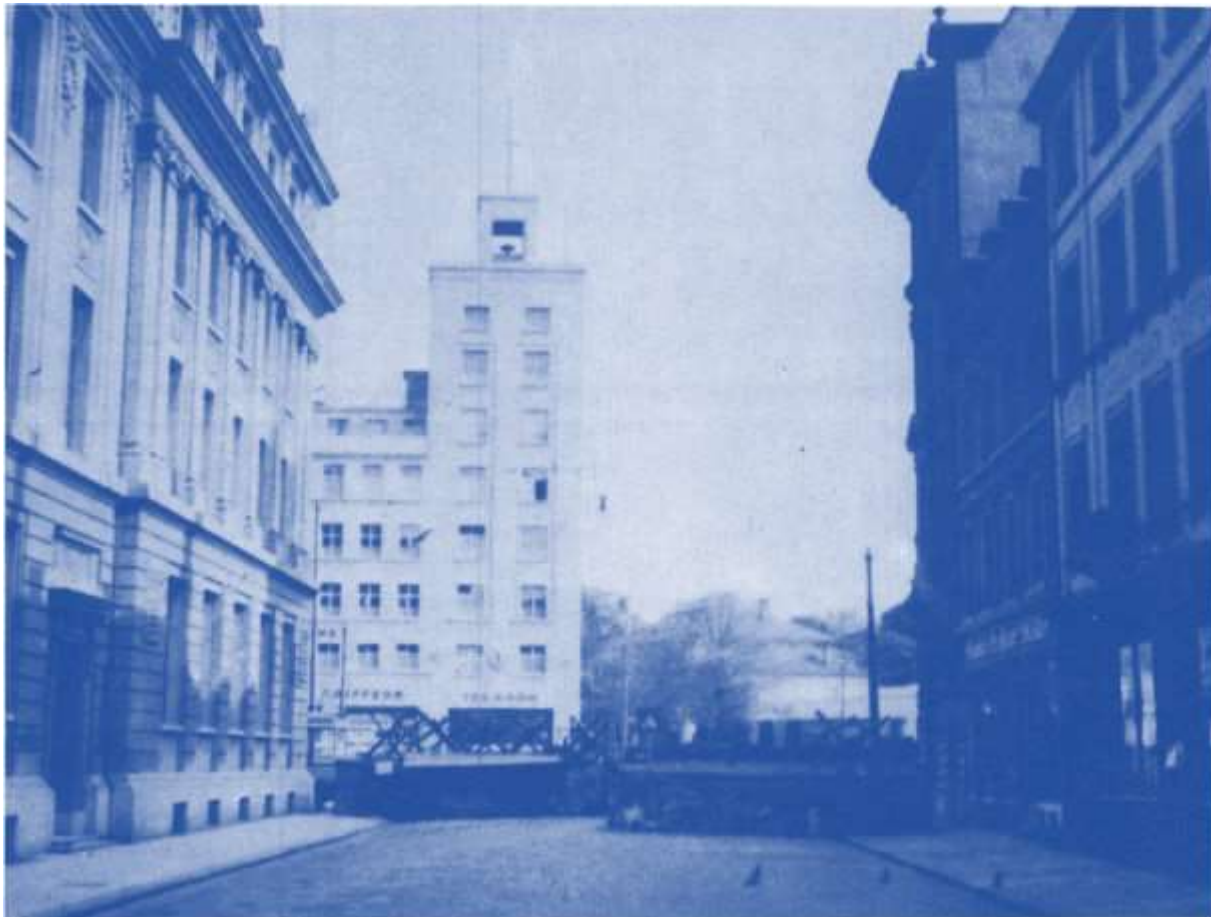
... oder in den Bergen

11. Mai 1940: Erhöhte Alarmbereitschaft an allen Straßen





Neunburg, 11. Mai 1940, Übersetzungsmaterial: «Unmissverständliche offensive Massnahme»



Basel, 11. Mai 1940: Strassensperren im Stadtzentrum



Wehra, 11. Mai 1940, Pioniere beim Bau einer Pontonbrücke: «Nur Übungsarbeiten»



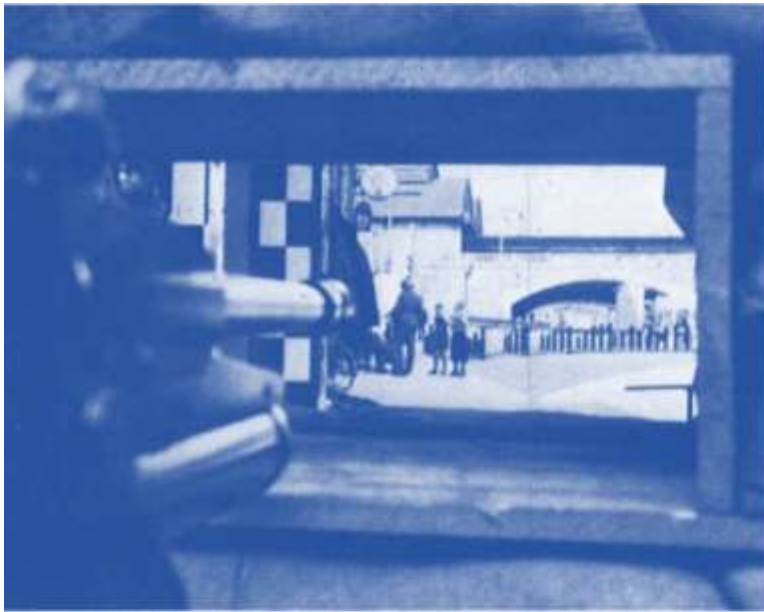
Raum Waldshut Wutach, 11. Mai 1940, Übersetzungsübungen: «Vorspielfür eine Offensive?»



11. Mai 1940, in allen schweizerischen Grenzstädten: Improvisierte Verteidigungsmassnahmen



11. Mai 1940: Panzerhindernisse an einer Ausfallstrasse in RichtungGrenze



Basel, 11. Mai 1940: Eine Geschützstellung sichert das Bahnhofs-gelände



Schweizerische Panzer: Eigene Stärke vorgetäuscht



16. Mai 1940, Basel, Bunker: Erhöhte Bereitschaft an der Landesgrenze



12. Juni 1940, Grenze, schweizerische Offiziere, deutsche Gebirgsjäger: Strategische Überraschung geglückt

9272

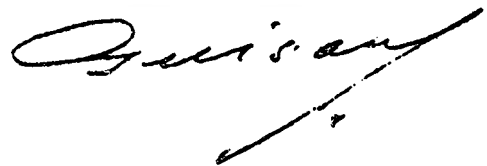
A r m e e b e f e h l
=====

Die neuesten Kriegsereignisse bestätigen, dass dort, wo selbst wenige entschlossene Kämpfer genügt hätten, das feindliche Vorwärtskommen zu verunmöglichen, deren Versagen dem Feind gestatteten, zunächst in die so entstandenen Lücken einzudringen, sie rasch zu erweitern und sodann vorwärts zu stoßen. Dieses Versagen Einzelner ist mit die Ursache des täglichen Vordringens gewisser Truppen.

Ich erinnere an die hohe Pflicht des Soldaten, an Ort und Stelle erbittert Widerstand zu leisten. Verzögerungskampf führen nur zum vornherein und durch besondern höheren Befehl bestimmte Truppen. Ueberalldort, wo **H a l t e n** befohlen ist, macht es sich jeder Kämpfer, auch wenn er auf sich allein angewiesen ist, zur Gewissenspflicht, auf der ihm zugewiesenen Stelle zu kämpfen. Die Schützentrupps, ob überholt oder umzingelt, kämpfen in ihrer Stellung bis keine Munition mehr vorhanden ist. Dann kommt die blanke Waffe an die Reihe..... Die Mitrailleure, die Kanoniere der Schweren Waffen, die Artilleristen, ob im Bunker oder auf dem Feld, verlassen ihre Waffen nicht und zerstören sie, bevor sich der Gegner ihrer bemächtigt. Dann kämpfen Bedienungsmannschaften weiter wie Schützentrupps. Solange ein Mann noch eine Patrone hat oder sich seiner blanken Waffen noch zu bedienen vermag, ergibt er sich nicht.

Damit weiss jeder, was ich von ihm erwarte und was sein einziger Gedanke sei: bereit zu sein, das Leben einzusetzen, dort, wo ihn die Pflicht hingerufen hat.

Der General.



Ist allen Kampftruppen
sofort zur Kenntnis zu
bringen.



Schweiz, 15. Juni 1940: Französische Flüchtlinge



Gerettet: Schweiz 18. Juni 1940, französische Flüchtlinge

Gegenüberliegende Seite: Der Armeebefehl des General Guisan in den heissen Maitagen des Jahres 1940: «... kämpfen bis keine Munition mehr vorhanden ist, dann kommt die blanke Waffe an die Reihe»

101

Ander Schweizer Grenze, 18. Juni 1940, französische Flüchtlinge: Eidgenössischer Wehrmann ist Kavalier



Schweiz, 20. Juni 1940: Erste warme Mahlzeit nach der Flucht aus Frankreich



Oberkommandierender der französischen
Armee: Gen. M. G. Gamelin



Gen. A.J. Georges: Oberbefehlshaber der
französischen Nordost-Front



Am Sonntagnachmittag, dem 16. Juni 1940, erreichen fünf Panzerspähwagen einer deutschen Aufklärungsabteilung ein verträumtes französisches Städtchen an der Loire. Als sie am Bahnübergang eintreffen, eröffnet einer von ihnen das Feuer auf die gerade unter Dampf stehende Lok eines französischen Militärtransportes. Der Schütze hat wahrscheinlich nie erfahren, dass er damit eine Entwicklung in die Wege geleitet hat, die die Existenz der neutralen Schweiz zutiefst bedrohen sollte.

Dossier Suisse

In der renommierten Pariser literarischen Zeitschrift «Revue Hebdomadaire» erscheint am 22. Februar 1936 – anlässlich des zwanzigsten Jahrestages der Offensive von Verdun – ein Artikel mit der Überschrift «Vingt ans après». Er entstammt der Feder des Redaktionssekretärs Bernard Barbey, eines in Paris wohnenden Schweizers.

Dieser Aufsatz des ehemaligen Kavallerie-Offiziers fällt derart aus dem Rahmen, dass er erst General de Castelnau, dann General Gamelin und zuletzt selbst den Sieger von Verdun, Marschall Pétain, zur Stellungnahme bewegt.

Gerade in jenen Tagen, als Hitler am 7. März 1936 die entmilitarisierte Zone des Rheinlandes besetzen lässt, befürchtet man an der Seine, das Dritte Reich könne womöglich überschweizerisches Territorium einen Überraschungsangriff auf die französische Ostflanke und den kurz vor dem Abschluss stehenden wichtigen Bauabschnitt der Maginot-Linie unternehmen. Und als Marschall Pétain den Autor des Artikels «Vingt ans après», den Schweizer Barbey, vor sich hat, versichert er

Ihm vertraulich: «La question de votre défense nationale m'intéresse en soi et pour nous; et je me propose de la suivre. Dans ce sens, nous pouvons faire quelque chose pour vous...»

Der greise Feldherr ahnt gewiss nicht, dass ein Bericht über sein Gespräch mit dem Redaktionssekretär der «Revue Hebdomadaire» bereits am 30. April 1936 – via schweizerische Gesandtschaft in Paris – den zuständigen Stellen in Bern mit dem Vermerk «confidentiel» vorliegt. Und gerade seine letzten Worte: «La France se verrait obligée d'envisager la prolongation jusqu'à Lyon de la ligne Maginot si nous ne prenions pas de mesure décisive pour nous opposer à cette manoeuvre», lassen die pedantisch um die Wahrung ihrer Neutralität bedachten Eidgenossen aufhorchen.

Ein Jahr danach, im September 1937, weilt Marschall Pétain bei den Herbstmanövern der Schweizer Armee, geleitet von dem Kommandanten des 1. Armeekorps, Oberstkorpskommandant Henri Guisan. «Pourquoi la mission militaire française

était si colossal cette année?» – wundert sich der deutsche Militärattaché, Oberstleutnant von Ilse- mann, dem nicht unbekannt ist, dass bereits im Er- sten Weltkrieg zwischen französischen und Schweizer Generalstäben enge Kontakte bestan- den, die 1917 in beiderseitig ausgearbeiteten Ko- operationsplänen ihren Höhepunkt fanden. Nun, Marschall Pétain und seine Begleiter wollen die schweizerische Flankendeckung des so neuralgi- schen Abschnitts der französischen Ostgrenze ge- nau in Augenschein nehmen.

Einige Tage, nachdem die in der Gegend von Lausanne durchgeführten Manöver zu Ende sind, reist am 11. September 1937 der Oberstkorps- kommandant Guisan in Richtung Normandie ab, um dort den von General Héring geführten franzö- sischen Herbstmanövern beizuwohnen. Hier trifft Guisan den Oberbefehlshaber der französischen Streitkräfte, General Gamelin, und General Georges, der im Jahre 1939/1940 die gesamte franzö- sische Nordfront befehligen wird. Im Sommer 1938 erscheint recht unauffällig ein hoher Besuch aus Frankreich, General Georges, im Domizil des Oberstkorpskommandanten Guisan, Verte-Rive in Pully.

Einige Wochen danach, während die Wolken am politischen Firmament immer dunkler werden, be- steigt in Bern ein sonnengebräunter, energisch aussehender Herr den Express nach Strassburg. Es ist der Chef des 1. Armeekorps, Oberstkorps- kommandant Henri Guisan, der jetzt inkognito die Maginot-Linie auf ihrem für die Schweiz wichtigen Abschnitt zwischen Strassburg und Schlettstatt, der im Kommandobereich General Georges liegt, besichtigen will. Auf dem Plan des einsamen Rei- senden stehen auch die zukünftigen Stellungen der französischen 3. Armeegruppe in Belfort und im Jura. Von Strassburg aus begleitet ihn der Chef des Stabes des dortigen Kommandanten General

Héring, der damals noch unbekanntes junge Colo- nel Jean de Lattre de Tassigny.

Zur Zeit, als sich die Sudetenkrise ankündigt und Hitlers Absichten immer klarer werden, weiht Henri Guisan Major i. G. Samuel Gonard und ein paar ihm ergebene Offiziere seines Stabes in sein Ge- heimvorhaben ein: die Idee einer französisch- schweizerischen Militärkonvention. Gonard, der die französische «École Militaire» mit Auszeich- nung absolviert hat, ist Feuer und Flamme. Oberst i. G. Claude Du Pasquier, Professor der Rechte, wird beauftragt festzustellen, wie weit sich die neu- trale Schweiz auf diesen Weg überhauptwagen darf, und Guisans Stabschef Oberst i. G. Edouard Petitpierre, ein erfolgreicher Geschäftsmann mit guten Verbindungen in der französischen Haupt- stadt, soll die diskreten Kontakte zum französi- schen Generalstab pflegen. Auch dem Oberstleu- nant Albert de Tscharnier, der sich bei der Légion Étrangère höchste Meriten erworben hat und nur- weil er sich weigerte, die französische Staatsbür- gerschaft anzunehmen, dort nicht zum General befördert worden ist, hat Guisan seine Idee anver- traut.

Zu jenen, die das streng gehütete Geheimnis ken- nen, gehören auch Oberst Masson, Chef des Eid- genössischen Nachrichtendienstes, und höchst- wahrscheinlich Bundesrat Rudolf Minger, der Ver- teidigungsminister. Ebenfalls zum Kreis der Eingeweihten zählt der Mann, der den Stein ins Rollen brachte: Schriftsteller Bernard Barbey.

In Barbey's Arbeitszimmertauscht von Zeit zu Zeit ein unscheinbarer Herr auf, der für die «Revue Heb- domadaire» mit «Michael Cart» unterzeichnete Ar- tikel schreibt. Seine Essays über Militärwesen und Politik weisen auf präzises Wissen hin: Der Autor heisst André Garteiser, seine Stellung bei der Compagnie Générale d'Électricité ermöglicht ihm ausgedehnte Auslandsreisen und viele interes- sante Kontakte. Und es ist nicht auszuschliessen,

dass dieser lebensprühende Reserve-Oberstleutnant auch für den französischen Nachrichtendienst arbeitet.

Im Frühsommer des ereignisreichen Jahres 1939 fährt Oberst Edouard Petitpierre nach Paris. Hier macht Barbey seinen Landsmann mit André Garteiser bekannt. Durch Oberst Petitpierre lernt Garteiser bei seiner nächsten Reise in die Schweiz dessen Chef, Oberstkorpskommandant Guisan, kennen.

Die drohende Kriegsgefahr bringt beide Seiten näher, und am Montag, dem 31. Juli 1939, einen Monat vor Hitlers Überfall auf Polen, weilt Oberst Petitpierre in einer geheimen Sondermission in Paris. Diesmal, um im Namen des Armeekorpskommandanten Guisan entscheidende Gespräche mit General Gamelin zu führen. Anwesend sind General Georges und Oberstleutnant Garteiser, der jetzt zum Stab von General Georges gehört und dessen Verbindungsoffizier zur Armee General Garchery ist, die an der Schweizer Grenze den rechten Flügel der französischen Verteidigung bildet. Petitpierre soll in Erfahrung bringen, in welcher konkreten Form Frankreich an einer Unterstützung der Schweiz interessiert wäre. Und erträgt die Wünsche des Henri Guisan für den Fall eines deutschen Angriffs auf die Schweiz vor. General Georges schildert seinerseits die Massnahmen zur Durchführung des Planes, diese Heeresgruppe beabsichtigt, um der Schweiz zu Hilfe zu kommen. Die Kooperationsentwürfe nehmen jetzt fest umrissene Formen an und werden schriftlich fixiert: Die Franzosen sind bereit, in dem Raum um Basel und in dem Gebiet des Grossen St. Bernhard zu intervenieren. Es ist auch vorgesehen, eidgenössische Streitkräfte mit Flugzeugen und Geschützen auszustatten. Die Schweiz soll für geeignete Luftstützpunkte und deren Abwehr vor Bombenangriffen Sorge tragen.

Die entworfene militärische Konvention hat natürlich einen rein defensiven Charakter, und man ist sich einig, dass jegliche Intervention der französischen Streitkräfte keinesfalls automatisch stattfinden darf, sie soll erst nach einem schweizerischen Hilfs-gesuch in Kraft treten. Selbst eine so ausgelegte Kooperation ist für eine neutrale Politik recht fragwürdig. Man verspricht sich auf jeden Fall gegenseitig strengstes Stillschweigen und verabredet mit Garteiser das nächste Treffen in der Schweiz.

Am 31. August 1939 wird Guisan von der Bundesversammlung zum General, dem Oberkommandierenden der Armee, gewählt. Einige Stunden danach erscheint Garteiser als einer der ersten Gratulanten in der Villa Verte-Rive in Pully. Noch am selben Abend führen General Guisan, Oberst Gonard und Garteiser ein ausgedehntes Gespräch.

Gonard und Garteiser sollen nämlich einen gemeinsamen französisch-schweizerischen Operationsplan entwerfen, der auch von General Georges gebilligt werden muss. Der Plan sieht unter anderem vor: Im Falle einer Aggression der Schweiz wird General Guisan in den obersten Alliierten Rat aufgenommen, und die Sonder-Verbindungsstäbe sollen eine reibungslose Koordination der Streitkräfte beider Ländersichern. Die französische Armee wird beider Evakuierung Basels behilflich sein. Eine eidgenössische Division unter Du Pasquier soll auf dem Plateau von Gempfen mit den von den Franzosen gelieferten Geschützen das Vorrücken der französischen Divisionen abschirmen. Die 8. Armee unter General Garchery wird von Basel bis Ergolz mit den ihr unterstellten eidgenössischen Streitkräften vereinigt, die den Deutschen die Verbindungslinie nach Delémont und Liestal abschneiden sollen. Der rechte Flügel der 8. Armee soll wiederum durch die den Genfer See entlang vorstossende französische 6. Armee abgelöst werden, dann in Richtung auf die Festung

Olten vorgehen und mit seiner Artillerie das eidgenössische 2. Armeekorps unterstützen.

In den letzten Septembertagen 1939 meldet sich bei Oberstleutnant André Garteiser in dessen Pariser Büro am Quai Branly ein Zivilist. Bernard Barbey, jetzt engster Mitarbeiter des Generals Guisan im Armeestab, kommt in einer äusserst delikaten Mission, mit der ihn General Guisan betraut hat. Von seiner Reise wissen nur ein paar Eingeweihte. Obwohl es eigentlich nichts besonderes ist, wenn ein in Paris lebender Intellektueller von Bern in die Seine-Metropole reist, lässt man doch äusserste Vorsicht walten.

Der Schriftsteller im Majorsrang soll die von General Guisan bereits seit einiger Zeit geknüpften Verbindungen zum französischen Generalstab weiterführen. Das Ergebnis dieser Visite: Festlegen eines unkomplizierten Codes, «so dass man den anderen jederzeit rufen, nach Paris oder Bern holen oder ihn irgendwo auf halber Strecke treffen kann». Der Code soll der Entwicklung jeweils angepasst – drei Alarmstufen enthalten.

Barbey und Garteiser treffen sich zwischen September 1939 und Juni 1940 nicht weniger als 28 mal, also beinahe in jeder Woche, unter Einsatz aller erdenklichen Täuschungsmassnahmen und mit «halsbrecherischen Verwandlungskünsten» (Barbey).

Bereits am Montag, dem 9. Oktober 1939, kommt Oberstleutnant Garteiser nach Spiez, um mit General Guisan die Ergebnisse der Pariser Gespräche zu beraten. General Guisan ist bestrebt, der Schweiz im Falle eines Angriffs durch die deutsche Übermacht eine reelle Chance zur Selbstbehauptung zu geben. Er muss trotzdem jederzeit darauf gefasst sein, dass er dieses Wagnis mit einem hohen Preis zu bezahlen haben würde. Seine Bemühungen um eine militärische Rückversicherung in Frankreich geschehen nämlich ohne Wis-

sen des Generalstabs und der eigenen Landesregierung. Denn der Bundesrat hätte seine Einwilligung aus politischen Gründen verweigern müssen.

Zwei Wochen später, am Montag, dem 23. Oktober, sitzt Barbey mit Garteiser in dessen Bureau am Quai Branly über den Karten des französisch-schweizerischen Jura-Grenzgebietes. Das Thema dieses Treffs: «...die quantitative und qualitative Hilfe, die Frankreich in einem ersten «Schritt» – nach einem Ausdruck von Gamelin – auf die Bitte der Schweiz leisten könnte.» Barbey informiert seinen Partner zugleich über den Zustand des Strassennetzes im Jura sowie über die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnlinien; er gibt ihm wertvolle Tips aus den ersten Schweizer Erfahrungen mit den Urlaubsfragen und der Teildemobilisierung, für den Fall, dass die französische Armee den Winter über, Gewehr bei Fuss, in Stellungen ausharren muss, mit der Aufrechterhaltung des Kampfgeistes und Problemen des Bunkerbaus bei starkem Frost.

Noch am nächsten Abend bringt ein dicker Panther die beiden Herren über Dijon nach Besançon. Am Tag darauf gelangen sie über Clervac in den Raum Belfort. Hier sollen sie, in der sogenannten Operationszone, ihren Plan mit dem Terrain konfrontieren.

Barbey kann sich an Ort und Stelle davon überzeugen, dass es der französische Generalstab mit einer Unterstützung der neutralen Schweiz ernst meint. So stellt er beispielsweise in den Wäldern bei Neuwiller eine Batterie von vier mächtigen 240-mm-Geschützen auf, die «nur wenig eingegraben und getarnt auf die Brücken von Basel zielen». Die Batteriesoll im Falle eines deutschen Handstreichs die wichtigsten Rheinüberquerungen zerstören, um dem Angreifer nicht die Möglichkeit zu geben, über Schweizer Gebiet hinter dem Rücken der Marginot-Linie in den Sundgau einzufallen.

Samstag, 26. November 1939. Im Morgengrauen

führen Garteiser und Barbey eine Erkundung auf der Schweizer Seite in der Nähe von Allschwil durch. Hier, im Weichbild von Basel, soll auf Vorschlag Garteisers die französische Armee Anschluss an die Schweizer Waffenbrüder finden. Die oberhalb Dörnachs von eidgenössischen Pionieren gebauten ersten Bunker beurteilt Garteiser als «gut gelegen und sehr solide gebaut», die Sperren in den Ortschaften als «klug errichtet...» Seine Besorgnis erregen jedoch eine Handvoll Bataillone, die dieses breite, gebirgige, recht zerklüftete und von Wäldern überzogene Plateau wirksam schützen sollen. Er möchte hier unbedingt einen grossen französischen Verband plazieren und sieht für diesen Raum und das benachbarte Ergolzthal eine Verteidigungstreitkraft in Armeekorpsstärke vor.

Am Montag, dem 27. November, bringt Garteiser Barbey zum Chateau Vincennes, dem Sitz des Generals Gamelin, des Oberkommandierenden der französischen Armee. Gamelin bedankt sich für die Botschaft General Guisans und betont nochmals die Verschwiegenheit der ganzen Angelegenheit.

Am 29. November fährt Garteiser mit Barbey nach La Ferté-sous-Jouarre, einer kleinen Ortschaft im Marnetal, in der Nähe von Meaux. Hier, in einem geräumigen Château inmitten eines alten Parks, befindet sich das Hauptquartier Nordost von General Georges. In La Ferté sollen auch laut Befehl Gamelins die Einzelheiten der französischen Intervention geprüft werden. General Georges teilt Barbey mit, dass er damit die Heeresgruppe 3 dem General Besson, «einem der besten, vorsichtigsten und methodischsten Generäle der französischen Armee», anvertraut habe. Von der Marne geht es in rasendem Tempo nach Dole im Jura, zum Hauptquartier des Generals Besson.

Der gepriesene General hat ebenfalls eine klare Vorstellung von dem deutschen Angriff gegen die

Schweiz: «Die Wehrmacht wird überraschend, mit Unterstützung von Artillerie und Luftwaffe, den Rhein in Basel und bei Hardwald überschreiten, um so die Stadt im Osten zu überrollen. Dadurch würden die Deutschen versuchen, den Zusammenschluss der französischen und der Schweizer Armee zu vereiteln.» Besson kennt auch das nötige Zeitmass für die Bewegungen seiner Heeresgruppe: «Maximal vier Stunden, wenn alles gut rollt, bis zum Stellungsbezug im ersten Detachement.» Er empfiehlt den Schweizern eine starke Sperrzone aus Minen, Bunkern, Wolfsgruben und Stacheldrahtverhauen, die die Bewegungen der französischen Streitkräfte sichern sollen.

Ein andererseits aus dem Kreis der engsten Mitarbeiter General Guisans, Jules Sandoz, verbringt währenddessen die beiden letzten Monate des Jahres 1939 mit dem französischen Luftattaché Thiébaud auf gemeinsamen Reisen kreuz und querdurch die Schweiz. Ihr Ziel: die Suche nach geeigneten Landplätzen für französische Jagdstaffeln.

General Guisan ahnt wohl, dass es unmöglich wäre, die Verbindungen, so verschwiegen sie auch sind, auf die Dauervöllig zu verheimlichen. Zur Ablenkung entschliesst sich Guisan zu einem Schachzug: Bereits im Herbst 1939 ordnet er die Ausarbeitung von zwei parallelen Studien an, die bei einem Angriff auf die Schweiz die Zusammenarbeit mit dem Alliierten Hauptquartier oder gegebenenfalls mit dem deutschen OKW erleichtert hätten.

Oberst Paul Logoz, ein Genfer Jurist, untersucht mit seiner Gruppedietheoretischen Möglichkeiten einer französisch-schweizerischen Konvention für den Fall eines deutschen Angriffs. Major Hans Berli dagegen soll eine Studie über die Kooperation mit der Wehrmacht für den umgekehrten Fall vorlegen. Nun, während die beiden Studienteams ihre Hypothesen aufstellen, führt die eingeweihte dritte Gruppe in völliger Verschwiegenheit ihre

Vorbereitungen weiter durch. So kann Barbey, offiziell der «französischen» Logoz-Gruppe zugeteilt, ohne deren Wissen die dort erarbeiteten Ergebnisse vorzeitig für seine Besprechungen mit Garteiser verwerten.

Selbst der eigene Generalstabschef erfährt nicht, was sich in seinem Stab in dieser Hinsicht abspielt. Auch der Bundespräsident und gleichzeitige Aussenminister Pilet-Golaz fällt der Täuschung zum Opfer: Als er sich nach der Übernahme des höchsten Amtes über den Stand der Vorbereitungen für eine eventuelle Zusammenarbeit mit einer fremden Streitmacht informieren will, kommt er am 31. Januar 1940 höchstpersönlich ins Armeehauptquartier nach Langnau. «Der Chef ist aus mir nicht bekannten Gründen bei der Unterredung nicht anwesend», notierte Barbey damals. Pilet-Golaz wird von Oberst Logoz und Major Barbey prompt über die offiziell im Generalstab erarbeiteten Studien der beiden Teams orientiert – von den stattfindenden geheimen Gesprächen mit den Franzosen erfährt der Bundespräsident allerdings kein Wort.

Am 14. März 1940 wird ein weiterer Schritt der Zusammenarbeit zwischen Schweizer und französischem Militär getan: Barbey und Gonard stellen eine Liste der eidgenössischen Offiziere zusammen, die sofort nach Ausbruch der Feindseligkeiten mit dem französischen Generalstab in Verbindung treten sollen.

Bereits im Frühjahr 1940 scheint der deutsche Geheimdienst von «schweizerisch-französischen Kontakten» und nicht näher bezeichneten «militärischen Verabredungen» zu wissen. Der deutsche Gesandte Köcher wird deshalb veranlasst, sich bei Bundespräsident Pilet-Golaz danach zu erkundigen. Pilet-Golaz, am 20. März 1940 von dem Gesandten Köcher darüber befragt, betont ausdrücklich, «er habe sich bei Antritt seines Amtes als Bundespräsident Anfang Januar sehr genau

über die bisherigen Massnahmen des Armeestabes orientieren lassen. Es bestünden keinerlei Verabredungen, gegen die Deutschland irgendwelche Einwendungen erheben könne». Noch einen Monat später bestätigt der Bundespräsident dem durch Gerüchte argwöhnisch gewordenen Köcher erneut, dass mit Frankreich «nicht die geringsten militärischen oder politischen Abmachungen» getroffen worden seien.

Kurz vor Ostern, am 21. März, erscheint Barbey nochmals bei General Gamelin: «Ich empfangen Sie unter vier Augen, für den Fall, dass Sie vertrauliche Fragen besprechen möchten.» Barbey: «Es ist nicht nötig.» In Anwesenheit von Garteiser erzählt Gamelin voller Stolz: «Es wird Sie freuen, nun zu wissen, dass ich in der Gegend von Belley jene Schützenbrigade stationiert habe, die als Vorhut des finnischen Expeditionskorps gedacht war. Sie wäre wohl imstande, nötigenfalls am Grossen Sankt Bernard einzugreifen.»

Etwa zur gleichen Zeit erfährt Garteiser eine alarmierende Nachricht: Von seiner geheimen Mission haben anscheinend einige Aussenstehende irgendetwas erfahren. Die undichte Stelle befindet sich beim Stab der Heeresgruppe 3 des Generals Besson in Dôle. Im dortigen Offizierskasino sind einige äusserst bissige Anspielungen auf den «Colonel, der die Verbindung zur helvetischen Armee besorgt», gefallen.

Nachdem der Winter vorbei ist, wird auf dem Plateau Gempen in Eile gearbeitet, über tausend eidgenössische Pioniere sind hiermit dem Bau von Stellungen beschäftigt. Garteiser liefert dafür die technischen Zusammenstellungen der französischen Artillerie und die Massangaben der für die 75er Kanonen vorgesehenen Unterstände. Bei einem nächtlichen Geheimgespräch dicht an der französischen Grenze in der letzten Märzwoche händigt Garteiser seinem Partner ein Kuvert aus. Es

enthält die neuesten Anweisungen der französischen Generäle Georges und Besson über deren Intervention in der Schweiz, dazu «sehrstichhaltige Bemerkungen über den Geist und die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen den beiden Armeen».

23. April 1940 – zu dieser Stunde stehen im fernen norwegischen Hafen von Narvik Deutsche und Engländer in wechselvollem Kampf-, da erscheint im Kommandoposten (KP) von General Guisan in Gümligen der Chef der Spionageabwehr, Oberst Jaquillard. Er bringt die Nachricht von der möglichen Gefahr eines Handstreichs des als Touristen getarnten deutschen Sonderkommandos auf Regierungsstellen in Bern und den KP Gümlingen. Guisan ordnet sofort Vorsichtsmassnahmen an: Die Verbindung zu französischen Militärs betreffenden Dokumente, die sich bis jetzt in der Obhut von Oberstleutnant Gonard befinden, sollen weggeschafft werden. Barbey bringt sie nach Montcherand auf seinen Familiensitz.

Inzwischen erhält die deutsche Abwehr vom italienischen Konsul in Lausanne eine Mitteilung, die sie aufhorchen lässt: Einer der führenden Männer der rechtsextremen «Nationalen Front» habe ihm vertraulich von einem merkwürdigen Ereignis berichtet: «Oberstleutnant Gonard hat am 17. April auf meiner Kommandostelle die Uniform abgelegt, um die französische Grenze zu überschreiten, wie ich selbst habe sehen können. Auf der anderen Seite erwartete ihn ein französischer General... Hohe französische Offiziere begleiteten ihn wieder, als er am 27. April zurückkehrte.»

Am 10. Mai 1940, mit dem ersten Sonnenstrahl, beginnt die deutsche Offensive im Westen. Während sich Guderians Panzerspitze über die Waldpfade der Ardennen wälzt, sammeln sich am Samstag, dem 11. Mai, in der Schule des Dorfes Langnau die Schweizer Offiziere, die die Verbindungen zur französischen Armee übernehmen sol-

len, falls die Schweiz eine Intervention verlangen werde. Am nächsten Tag erscheint Garteiser gutgelaunt in Fribourg und versichert nochmals: «An den Interventionsplänen im Falle eines Angriffs gegen die Schweiz wurde nichts geändert. Auch die Heeresgruppe 3 General Bessons wird nicht reduziert. In diesen Tagen machen sich im KP Gümligen die Täuschungsmanöver der im Schwarzwald konzentrierten deutschen Heeresgruppe C unter Generaloberst Ritter von Leeb bemerkbar. Die zweite Schweizer Mobilmachung und die Truppenzusammenziehung rollen an.

In Langnau verstaut Barbey inzwischen sämtliche für die Verbindungstätigkeit vorgesehenen Dokumente und Karten in Stahlkoffern. Der leicht lädierte Packard bringt ihn und die «Schatzkiste» in die Gegend von Neueneegg, wo sie in aller Eile vor dem erwarteten Ansturm der Invasoren versteckt wird.

In der Morgendämmerung des 15. Mai 1940, um 4 Uhr, taucht an der Schweizer Grenze bei Lucelle eine motorisierte französische Aufklärungsabteilung der 27. Division als Vorhut der 3. Heeresgruppe des Generals Besson auf mit der unmissverständlichen Absicht, nach Basel vorzustossen, das eine Meldung bekommen habe, nach der die Deutschen in die Stadt eingedrungen seien. Der eiligst herbei geholte eidgenössische Grenzabschnittsoffizier wendet sich um Weisung an seine Vorgesetzten, diese dann an das Oberkommando. Hier erfahren sie, es handele sich um ein Missverständnis, «eine Einmischung der Franzosen sei zu verhindern, notfalls mit Gewalt. Die ganze Angelegenheit sei absolut geheimzuhalten.» Das Detachement macht kehrt und fährt zu seiner Ausgangsposition nahe der Grenze zurück, wo ansehnliche französische Truppen für den Fall einer deutschen Invasion der Schweiz bereitstehen.

Es ist nicht abzusehen, wie sich die Ereignisse überstürzt hätten, wäre nicht der unbekannt geblie-

bene Grenzzoffizier so energisch vorgegangen. «Ich könnte mir vorstellen», meint nach dem Kriege der deutsche Generalmajor a. D. Ulrich Liss, ehemals Chef der Abteilung «Fremde Heere» im OKH, der für die Feindaufklärung im Westen zuständige Offizier, «dass er (Hitler) in einem ersten Wutanfall einen Bombenangriff auf die Basler Rheinbrücken angeordnet hätte... Das Einrücken französischer Truppen und ihr Vorgehen auf Basel hätte der Neutralität ein Ende bereitet und den Krieg mit Deutschland bedeutet.»

Am Freitag, dem 17. Mai, besetzen deutsche Truppen Brüssel, der Panzerkeil des Generaloberst von Rundstedt erreicht die Oise östlich St. Quentin. Im KP Gümüngen macht man sich zu dieser Zeit Sorgen darüber, dass die nicht unbedeutenden Teile der Heeresgruppe 3 unter General Besson womöglich jetzt nach Norden verlegt werden. Man bezweifelt auch, dass die 6. Armee des Generals Touchon, die der Schweiz notfalls zu Hilfe kommen soll, «dann noch einsatzfähig sein wird».

Guisan ahnt jedoch nicht, dass es mit den Truppen des Generals Besson schlimmer steht, als er gedacht hat. Die Heeresgruppe 3 wird mit der Armee Touchons an die Nordfront verlegt, auch das 7. Armeekorps hat man abgezogen. Was übrig bleibt, ist lediglich das 45. Armeekorps des Generals Daille, zusammengestellt aus der Spahibrigade, einer polnischen und einer drittrangigen französischen Division.

Am 28. Mai, dem Tage der belgischen Kapitulation, fährt Barbey mit der Tscharnener und Sandoz nach Neuenegg. Die Stahlkiste mit den Kooperationsplänen wird aus dem «sicheren» Depot geholt. Die drei Offiziere bringen sie schnellstens auf Schloss Wallenried im Fribourger Land, das dem betagten Adeligen Albert de Castella gehört. Ein passendes Versteck ist rasch gefunden: hinter einem stilechten Himmelbett.

De Castella, ein Kavallerist der alten Schule, beruhigt die drei beim Abschied: «Im Falle der Gefahr können Sie auf mich zählen. Ich bin noch stark genug, um den Koffer hochzustemmen und ihn bis zum Teich zu tragen.» Nun sind die geheimen Papiere zunächst, soweit es die Schweizer Seite betrifft, in guten Händen. Das versiegelte Kuvert mit den allerwichtigsten Dokumenten liegt weiterhin auf dem väterlichen Gut des Majors Barbey in Montcherand.

Am Nachmittag des 6. Juni fährt Barbey, der soeben in Paris zu seinem letzten Besuch eingetroffen ist, mit Garteiser nach Vincennes, wo in dem düsteren Château, dem Sitz des Französischen Oberkommandos, jetzt – anstelle des abgesetzten Gamelin – General Weygand residiert. Der 73jährige oberste Chef der französischen Armee, abgesehen, jedoch in makellos sitzender Uniform, schildert dem Schweizer Emissär die äusserst kritische Lage. «Vervielfachen Sie Ihre Panzerabwehrstellungen», rät er zum Schluss. «Haben Sie einen Wunsch?» will er noch wissen. Barbey: «Ja, Herr General! Die Bewahrung des Geheimnisses.» Weygand: «Ich werde mein Möglichstes tun.»

Eine Woche später, am 13. Juni, räumt die französische Armee kampflos Paris.

Noch am Morgen des 10. Juni arbeitet General Georges in La Ferte-sous-Jouarre an der Marne in seinem Quartier, dem hübschen Château des Bondons, weiter, obwohl deutsche Panzerspitzen bereits in das nur 30 km entfernte Cotterêts vordringen. Lediglich die Bureaus und das Personal des Stabes, die sich auf dem rechten Ufer des Flusses befanden, sind in der vorangegangenen Nacht auf das westliche Marneufer verlegt worden.

Am Nachmittag des 10. Juni verlässt General Weygand mit seinem Stab das Grand Quartier Général in Vincennes, um sich mit dem Zug nach Briare zu begeben. Mit dem Stab gehen alle wichtigen Geheimarchive auf Reisen, die bis dahin in dem Ver-

dem Verlies des Château Vincennes ruhten, unter anderem auch die Akten der «Section' Interalliée du Cabinet du Général Gamelin».

«Wenn eines dieser Dokumente in die Hand des Feindes fallen sollte», schreibt General Gamelin noch am 12. Mai 1940 – eine Woche vor seiner Absetzung – bei der Anordnung der strengsten Vorkehrungen für die Geheimhaltung seines Archivs, so würde das deutsche Oberkommando «allein schon hierdurch eine politische Handhabe erhalten, die es gegen die Alliierten auswerten könnte...»

Bei der «Section Interalliée» mündete nämlich alles, was die Beziehungen Frankreichs mit alliierten oder neutralen Staaten auf militärischem Sektor betraf. Ihr oblag unter anderem die Führung der Korrespondenz mit dem Verteidigungsministerium. Sie archivierte auch äusserst wichtige Akten wie zum Beispiel die Protokolle von Besprechungen der Oberbefehlshaber, der Comités de Guerre oder der Conseils Suprêmes, also der höchsten alliierten Militärstellen. Über diese Sektion ging auch der streng geheime diplomatische Schriftwechsel, der die alliierte Aussenpolitik betrifft: Berichte und Korrespondenzen mit den Militärattachés oder den Kommandierenden der französischen Streitkräfte ausserhalb des Mutterlandes. Und der «Section Interalliée» hatte man auch die Akten der französisch-schweizerischen Militär-Kooperation anvertraut.

Aus psychologischen Gründen zögert die französische Armeeführung bis zuletzt mit der grossangelegten Absetzbewegung. So weist Weygand General Georges erst am 12. Juni an, den Rückzugsbefehl auszuführen. Inzwischen ist die Front vom Kanal bis an die Maas eingestürzt. Und unter dem furchtbaren Druck des südwärts brandenden deutschen Heeres, das nur noch das natürliche Hindernis der Loire vor sich hat, bleibt Weygand keine andere Lösung. General Georges: «Es handelte

sich um eine schwierige, um nicht zu sagen ver-zweifelte Unternehmung.»

Zwischen dem 10. und 13. Juni treffen in Briare und seiner Umgebung die Stäbe von General Weygand, General Georges und Reste des ehemaligen Stabes von Gamelin aus Vincennes zusammen. Der Gamelin-Stab spielt, nachdem man den General selbst am 19. Mai seines Postens als Oberbefehlshaber enthoben hat, keine aktive Rolle mehr und besteht nur noch aus drei Restsektionen mit ein paar Mann, darunter die «Section Interalliée», dieweiterhinda das gesamte Archiv des ehemaligen Oberbefehlshabers verwaltet und auf dem Rückzug mitnimmt.

Nach kaum hundert Stunden emsigen Dienstbetriebes in Briare wird es am frühen Nachmittag des 14. Juni dringend notwendig, für die Stäbe eine neue Verlegung anzuordnen. Die Deutschen sind bereits in Sens eingedrungen und ihre motorisierte Aufklärung zielt in Richtung Nevers.

Am Abend des 14. Juni werden Befehle erteilt, das neue Hauptquartier in Vichy vorzubereiten. Die Verlegung soll zum Teil mit LKW für das Personal der Stäbe mit Arbeitsunterlagen und Archivmaterial erfolgen, der Rest, also alles, was zum «L'echelon lourd», dem schweren Tross, gehört, wird mit der Eisenbahn von dem Briare nächstgelegenen Bahnhof, von Châtillon-sur-Loire aus, in vier Zügen mit Material und Büroausrüstung, Nachrichtentrupps und deren Geräten, transportiert. Die ganze Bewegung ist für die Nacht von Samstag, den 15., auf Sonntag, den 16. Juni, vorgesehen, wird jedoch wegen der gebotenen Eile – die deutschen Panzerdivisionen nähern sich bedrohlich der Loire – auf persönlichen Befehl von General Georges bereits auf Samstagnachmittag von 16 Uhr bis Mitternacht vorverlegt. Noch an diesem Nachmittag hält General Georges in Briare mit mehreren Generalen, darunter die Kommandeure der 3. und 4. Armeegruppe, Besson und Huntzi-

ger, eine Besprechung ab. Die Lage ist verzweifelt. Die Panzergruppe Kleist hat Clamecy und Montbard erreicht und stösst auf Nevers, Dijon und La Charité-sur-Loire vor. Um 17 Uhr verlässt General Georges mit seinem Wagen Briare und fährt zum neuen Quartier nach Vichy.

Der General hat natürlich keine Ahnung, alser in Vichy «nach endloser Fahrt durch Flüchtlingsgewimmel und vorbei an den fremdartigsten Truppen» um 22 Uhr eintrifft, dass der letzte der vier Züge den Bahnhof von Châtillon-sur-Loire wegen des von deutschen Luftangriffen verursachten Verkehrschaos erst am Sonntagmorgen, dem 16. Juni, um 7 Uhr 45 verlassen wird. Zu dieser Zeit sind die von Clamecy-sur-Nevers vorstossenden Spitzen der 9. Panzerdivision weniger als 40 km entfernt. Das Unglück will es, dass durch einen Irrtum, den man später nie aufklären kann, zwei grosse Ladungen mit den allerwichtigsten Akten der «Section Interalliée» des ehemaligen Hauptquartiers von General Gamelin nicht auf LKW verladen wurden, die Briare am Samstagnachmittag in Richtung Vichy verlassen haben, sondern bei dem schweren Tross bleiben und indem letzten Zug des Grand Quartier Général verstaubt werden, der erst am Sonntagmorgen Châtillon-sur-Loire verlassen soll. Der Mann, der sich um diese wichtigsten Akten hätte kümmern sollen, der Chef der Section Interalliée, befindet sich seit ein paar Tagen im Stab des in Bordeaux weilenden Generals Weygand. Und weder der Transportführer, noch andere verantwortliche Offiziere, die den Zug begleiten, kümmert das Vorhandensein des streng geheimen Archivmaterials in einem der Güterwagen.

Corporal Tillon: «Der Zug bewegte sich nur mühsam vorwärts, vor und hinter uns die endlose Schlange der anderen Züge, und stoppte unter beinahe jedem Haltesignal. Wir erwarteten jeden Augenblick einen Bombenangriff auf unseren Zug

oder die Eisenbahnstrecke vor uns. Bei jedem Anhalten des Zuges stürmten Zivilisten, Frauen und Kinder in die Waggonen. In Cosne verbot sogar der Transportchef anzuhalten, als er die Massen der Flüchtlinge auf dem Bahnhof sah. Von weither konnte man immer deutlicher die Artillerie hören. Gegen 15 Uhr erreichten wir mit Mühe und Not den Bahnhof von La Charité-sur-Loire. Der Stationsvorsteher erklärte uns, dass die Eisenbahnbrücken über die Loire von deutschen Bomben zerstört wären und die ganze Strecke blockiert sei.»

Am frühen Sonntagmorgen, dem 16. Juni, erhält das zur 9. Panzer-Division gehörende Aufklärungsregiment 9, von Sens aus über Courtenay vorstossend, den Auftrag, La Charité zu erreichen und die Loire-Brücke möglichst unzerstört in Besitz zu nehmen und zu sichern.

Um 6 Uhr setzt sich das Regiment in Marsch und bekommt gegen 7 Uhr 45 kurz vor Courtenay, etwa 250 Meter westlich der Strasse, Feindberührung, dabei fallen einige Gewehrschüsse. Nachdem der Bahnübergang passiert ist, stösst man auf eine Strassensperre, die von Pak, Panzerkampfwagen und mehreren französischen Soldaten besetzt gehalten wird. Während die Vorhut mit der Bekämpfung der Hindernisse beschäftigt ist, gerät sie plötzlich unter heftigen Beschuss aus der Gegend nördlich Courtenay. Erst nach Eintreffen mehrerer Panzerspähwagen gelingt es, in die Stadt selbst einzudringen. Am Westrand von Courtenay muss dann die nächste, eilig errichtete Sperre beseitigt werden. Kurz darauf fällt der Spitzeein mit französischen Soldaten voll besetzter LKW in die Hände. Dann geht es weiter in Richtung Clamecy, etwa 55 km vor La Charité. Hier gerät der Vormarsch ins Stocken: Endlose Flüchtlingskolonnen und zahlreiche, am Strassenrand versteckte, feindliche Heckenschützen zwingen zu häufigen Marschunterbrechungen.

Erst hinter Clamecy kann die Vorausabteilung zü-

gig nach vorn rollen, streckenweise sogar bis zu 70 km pro Stunde. Zwar taucht ein Schwarm von französischen Jagdmaschinen auf und feuert im Tiefflug auf die vorpreschenden Panzerspähwagen, man schenkt ihnen jedoch keine grössere Aufmerksamkeit. Etwa um die Mittagszeit erreicht die Panzerspitze der Befehl, das kleine Waldgelände etwas nördlich von Raveau zu besetzen und von dort einen Spähtrupp an die Loire-Brücke von La Charité zu entsenden.

Der Spähtrupp stellt fest: am Bahnübergang am Ostrand von La Charité eine Pak-Stellung, am Bahnhof selbst mehrere mit französischen Soldaten besetzte Personenzüge. Inzwischen trifft auch der Kommandeur des Aufklärungs-Regiments 9, Oberstleutnant Vichytil, bei Raveau ein und gibt den Befehl zur Bekämpfung der auf dem Bahngelände befindlichen Soldaten und zur Eroberung von Stadt und Brücke.

Die Mannschaft des Eisenbahntransportes wird immer unruhiger. Korporal Tillon: «Wir überlegten fieberhaft, was man tun könnte, da wir bereits von ferne, aber immer deutlicher werdend, MG-Geknatter vernahmen. Wir konnten natürlich nicht viel machen, da jeder der Begleitmannschaften des Grand Quartier Général nur fünf Patronen pro Gewehr hatte. Es wurde beschlossen, dass unser Zug und einige andere wichtige Transporte so weit wie möglich weiter vorfahren sollten. Wir nahmen in den Waggonen Platz, als plötzlich deutsche Panzerspähwagen auftauchten und das Feuer eröffneten. Unser Transportchef befahl, aus Rücksicht auf die Flüchtlinge, die sich in unseren Waggonen drängten, keinen Widerstand zu leisten.»

Fünf Panzerspähwagen der 6. Kompanie unter Hauptmann Waldemar Mayer rollen auf der Route Nationale 151 dereinsamen Pak-Stellung entgegen, die am Stadtrand von La Charité an der Kreuzung der Ausfallstrasse Avenue Gambetta und Avenue de la Gare den vor ihr liegenden Bahn-

übergang schützt. Sie sind gerade am Bahnübergang, als einer der Panzerspähwagen-Schützen bemerkt, dass der vordere Zug soeben im Begriff ist, sich in Bewegung zu setzen. Geistesgegenwärtig eröffnet der Schütze das Feuer und erkennt noch im Vorbeifahren, wie die schwere Lok, von Geschossen seiner 2-cm-Kanone getroffen, in einer riesigen Dampfwolke verschwindet.

Hauptmann Mayer fährt mit seiner Panzerspähwagen-Kolonnen durch die Rue C. Barrère an der Kirche Sainte Croix de Notre Dame vorbei, als er ein dumpfes Grollen hört: Die mittelalterliche Brücke über die Loire fliegt in die Luft.

Der Schauplatz der Kämpfe, das im Jahre 1052 gegründete, etwa 5'000 Einwohner zählende, malerische Städtchen La Charité-sur-Loire, liegt in der Niederung des Nivernais. Sein Name entstammt einer der bedeutendsten Priorate der Benediktiner-Abtei Cluny. Von der einst mächtigen Stadtmauer und Prioratskirche, die in den Wirren der Religionskriege zerstört wurden, sind die Ruinen der Kirche mit ihrem ansehnlichen Turm erhalten geblieben. Sie zählt zu den imposantesten Zeugnissen der romanischen Baukunst im zentralen Frankreich. Jetzt knallen in den gewundenen, schmalen Seitengassen der Altstadt vereinzelt Schüsse.

Nach einem kurzen Scharmützel mit französischen Soldaten erreicht Hauptmann Mayer mit dem inzwischen eingetroffenen Abteilungsführer, Hauptmann Bentele, das Loireufer, um festzustellen, dass von der Brücke ein recht ansehnlicher Teil der 3. Brückenbogen fehlt, und das vor allem an der wichtigsten Stelle, hart am Ostufer des Flusses. Nachdem die sich auf dem gegenüberliegenden Ufer in Sicherheit wiegende französische Infanterie unter massives Feuer genommen worden ist, «erfolgt die Brückenkopfbildung mit Pioniermitteln». (Hptm. Mayer)

Auch auf dem Bahngelände von La Charité bleibt

man nicht untätig. Oberleutnant Carl Hans Hermann: «Hinter dem Zug mit der zerschossenen Lok wareine endlose Schlange von Militär- und Zivilistenzügen aufgefahren. Am Horizont tauchten immer neue Züge auf in der Hoffnung, unserem Vorstoss noch entkommen zu können. So bildete sich aus Richtung Mesves-sur-Loire ein Stau von etwa 25 km Länge. Wir hatten alle Hände voll zu tun, da selbst nach der Einnahme des Bahnhofs, auf dem sich etwa 200 französische Soldaten ergaben, jeder neu ankommende Zug weitere Feindkräfte enthielt. Als sie ihre kritische Lage erkannt hatten, suchte ein Teil von ihnen das Weite, die anderen hoben die Hände hoch. Es war eine ausserordentlich kitzlige Situation. Zu allem Überfluss tauchte plötzlich eines unsrer He111-Kampflugzeuge auf und kreiste über dem Bahnhof. Unter den Flüchtlingen, die zu Hunderten in den Waggonen bis jetzt noch ruhig ausgeharrt hatten, brach eine Panik aus. «Des avions! Des avions!» hörte man überall rufen, und die verzweifelten Menschen rannten in Erwartung eines Bombenangriffs kopflos hin und her. Als noch irgendwo Infanteriefire kleckerte, wurde auch ich von einer Menschenwoge erfasst.

Es musste sofort etwas geschehen. Ohne weiter zu überlegen, riss ich einer neben mirstehenden jungen Französin ihrZweijährigesausdemArm und stellte mich mit dem Ruf «Pas de peur!» den vor Angst schier besinnungslosen Flüchtlingen entgegen. Schlagartig änderte sich die Szene. Im Nu wurde ich umringt und ein allseitiges «Embrassez mon enfant!» zeigte die in Sekunden umgeschlagene Stimmung, die unendliche Erleichterung. Die Eskalation war vermieden, die Zuspitzung gemindert. Es wurde rasch ruhiger, und die Flüchtlinge kehrten zu ihrer Habe in den Zügen zurück.»

Kurz darauf erschüttert eine Detonation die Luft: Die Pioniere des Aufklärungsregiments 9 sprengen kurz vordem Bahnhof dieGeleise, um den

Transporten die letzte Chance zur Weiterfahrt zu nehmen. Das Gelände wird gesäubert; die Zivilisten machen sich auf den Weg in die Stadt. Stunden vergehen.

Als es dämmt, erscheint auf dem Regimentsgefechtsstand der Oberfunkmeister Balzereit vom Regimentsnachrichtenzug. Mit geheimnisvoller Miene weist er auf die mitgebrachten Zeltbahnen. Er erinnert sich: «Nachdem der Bahnhof vom Feind gesäubert war, ging ich durchs Gelände, um mich zu orientieren. Als ich am vorderen Zug entlangschlenderte, fiel mir ein Spezialwagen durch seine besondere Bauart auf: Er hatte Schiebetüren, schien jedoch «panzersicher» zu sein. Mit einigen meiner Männer brach ich ihn, neugierig geworden, auf und stand unerwartet vor einem regulären «Archiv». Feuersichere, metallene Rollschränke, die fest eingebaut waren. Ich mobilisierte meine Sprachkenntnisse aus der Obersekunda und begann indem Inhalt der Schubladen und Fächer zu lesen. «Très secret!» «Secret!» «Confidentiel!» «Par avion!» Kein Zweifel! Das war ein wichtiger Fund, Schriftverkehr hoher Kommandobehörden, wie allein aus den Briefköpfen hervorging. Unverzüglich packten wir 2-3 Zeltbahnen voll, als «Probe», und brachten sie schleunigst zum Ordonnanzoffizier des Regiments. Aber dieser zeigte, im Moment jedenfalls, keinerlei Interesse. Er hatte auch Dringenderes zu tun: Die Erkundung zum Flussübergang, die Bereitstellung unserer Kradschützenabteilung zum nächtlichen Handstreich über die Loire lief nämlich.»«

Tatsächlich dringt vom Ufer Gefechtslärm herüber. Nach der ersten Erschütterung kommen die Franzosen schnell wieder zu sich und sind nun entschlossen, den Deutschen einen Zugang überden unzerstörten Brückenteil, derdie Loireinsel La Chappelle-Montlinard, gegenüber La Charité gelegen, mit dem Westufer verbindet, so langewiemöglichzu verwehren. Deshalb setzt der Komman-

deur die 1. Abteilung seines Regiments mit 3. und 4. Kompanie, unterstützt von 1 Batterie des Artillerieregiments 102 und 1 Batterie Flak 94, zum Angriff an. Um 21 Uhr 45 ist die Bereitstellung beendet.

«Die Franzosen hatten sowohl die Brücke als auch das Westufer noch in ihrem Besitz», berichtet Oberleutnant Claus Ruppert, Pionierzugführer im Aufklärungsregiment 9. «Ich erhielt den Auftrag, in einem Handstreich nachts die Loire in Flosssäcken zu überschreiten, und zwar einige hundert Meter unterhalb der Brücke, um dann den Gegner von der Flanke her aufzurollen. Unter dem Feuerchutz der am Ostufer in Stellung gegangenen Teile, unterstützt durch schwere Waffen und Artillerie, die auch den Feind von unserem Vorhaben ablenkten, überquerten wir in Flosssäcken die Loire, warfen den Gegner im Häuserkampf zurück, der sich dann, bedingt durch die Flankenbedrohung, auch von dem Brückenkopf und über die Brücke zurückzog. Die Aktion war erfolgreich, die Szene sehr gespenstisch, da der am westlichen Ufer gelegene Ortsteil an allen Ecken brannte und wir zusätzlich zur Gegenwehr des Feindes auch noch vom östlichen Ufer aus von unseren eigenen Leuten beschossen wurden, die im Dunklen nicht ausmachen konnten, wie weit wir inzwischen zur Brücke hin vorgedrungen waren. Nach beendetem Einsatz erhielt ich für die erfolgreiche Durchführung des Handstreichs das EKI.»

So kommt es, dass erst in der Nacht der Ic der Division die Meldung des Aufklärungsregiments 9 über denselben Fund erhält. Erlässt keinen Zweifel daran, dass höheren Orts grösstes Interesse an ihm besteht, und das Regiment sagt die schnellstmögliche Vorlage einer Probe zu.

Daher wird im anbrechenden Morgen des 17. Juni Oberleutnant Hermann zum Kommandeur befohlen, erhält eine Auswahl der Beuteakten ausge-

händigt und zugleich die Order, sie schnellstens beim Ic der 9. Panzerdivision abzugeben. Hermann sagt darüber:

«Natürlich war ich mir des Gewichts der Angelegenheit bewusst. Darum packte ich alles auch unverzüglich in meinen Steyr 220. Doch zu einem liess ich mir Zeit: zu einem Schnappschuss wenigstens eines Beweisstückes, das mir zur Erinnerung besonders geeignet schien. Es handelte sich um eine grosse Lagekarte, aus der – ein Bonbon erster Klasse! – die «grosse Gliederung» des deutschen Westtheeres, von den Heeresgruppen B und A und bis zu den Divisionen herunter, hervorging. Unsere Division war vor Clermont eingezeichnet, also stammte die Karte aus der Zeit unseres Durchbruchs durch die Weygandlinie, der am 9. Juni erfolgt war. Ich war dem 2. Bureau des französischen Generalstabes sehr dankbar, dass es mich kriegsgeschichtlich so umfassend orientiert hatte. Dann aber rauschte ich ab, Richtung Süden.»

Am 18. Juni übernimmt die 205. Infanteriedivision den Abschnitt. Das Aufklärungsregiment 9 löst sich vom Feinde und stösst einen Tag später über Nevers auf Roanne vor.

Es stellt sich bald heraus, dass die von Evakuierungszügen völlig verstopfte Strecke von La Charité ein wahres Dorado für die nach französischen Geheimakten Suchenden ist.

In derselben Nacht nämlich, als der Regimentsstab des Oberstleutnants Vichytril die ihm von Balzereit übergebenen Akten studiert, trifft gegen 2 Uhr 30 im etwa 65 km entfernt gelegenen Clamecy beim Stab der 2. Armee ein Melderein und überreicht dem Offizier vom Dienst drei graue Ordner mit der Überschrift «Grand Quartier Général» und den Stempeln «Très secret» oder «Secret». Major i. G. Irkens, der für die Feindaufklärung zuständige Ic-Offizier der 2. Armee, wird alarmiert. Kurz darauf klingelt es bei Major Erwin F. Kaffke. Er soll sich der Sache sofort annehmen. Kaffke stellt fest, dass

die Akten aus einem zerstörten Güterwagen, der kurz vor dem Bahnhof von La Charité liegt, stammen. Eine Stunde später, etwa um 3 Uhr30, rast Major Kaffke an der Spitze einer Autokolonne trotz der sehr schlechten Wegstrecke im Morgengrauen in Richtung La Charité, und zwar in Begleitung von Rittmeisterd. R. Neinhaus, dem ehemaligen Oberbürgermeister von Heidelberg, sowie Oberleutnant d. R. Karsch und Oberleutnant d. R. Graf Fossifedrigotti, zur Zeit Legationsrat im Auswärtigen Amt und spezialisiert auf die Sicherstellung von Werten in Kirchen und Klöstern; ausserdem ist ein gewisser Dr. Wienhold dabei. Das weitere Gefolge bilden Direktor Trost, Kommissar Degenhardt, dazu Dolmetscher und einige Männer der Geheimen Feldpolizei. Die ganze Kavalkade trifft etwa um 5 Uhr auf dem Bahngelände von La Charité ein.

Ein trüber Tag, Montag, der 17. Juni, bricht an. In Bordeaux, wo sich beinahe alle französischen Politiker und Militärs von Rang und Namen versammelt haben, schlägt nun die Stunde der Entscheidung für die Grande Nation.

Auf dem nahegelegenen Flugplatz Mérignac wirft der Pilot einer leichten Maschine den Motor an, und während das Flugzeug langsam zu rollen beginnt, springt im letzten Augenblick ein hochgewachsener französischer General hinein, zum Erstaunen der Wachtposten, die ihn mit offenem Munde nachstarren, ehe die Maschine am Horizont verschwindet. «De Gaulle nahm in diesem kleinen Flugzeug die Ehre Frankreichs mit sich», notiert später Churchill.

Zur gleichen Stunde, als es General de Gaulle gelingt, die Posten auf dem Flugplatz zu überlisten, um nach London zu entkommen, rast im Morgengrauen von La Charité aus über die Route Nationale 151 ein grauer Steyr 220-PKW zum Stab der 9. Panzer-Division. In dem offenen Cabriolet, das an der Seite zwei kleine weisse XX, die dama-

ligen taktischen Zeichen der deutschen 9. Pz.-Division, trägt, sitzt hinter dem Lenkrad ein junger Offizier. Oberleutnant Hermann will die brisante Ladung, die unter der Plane im Fond seines Wagens liegt, schnellstens abliefern.

Am Abend dieses 17. Juni kommt aus Bordeaux der Chef der «Section Interalliée» nach Vichy und fragt sofort nach seinem Archiv, erhält jedoch die Antwort: «Die LKW aus Briare können nicht ausgeladen werden, sie müssen weiterfahren, da um 17 Uhr auf Befehl des Generals Georges das Hauptquartier von Vichy nach Saint-Sauve und Bourboule verlegt werden soll.»

Erst am Morgen des 18. Juni, nachdem die LKW in Saint-Sauve endlich entladen werden, stellt man fest: Das Archiv der «Section Interalliée» ist nicht da!

Am Tag darauf, dem 19. Juni, überschreitet das 45. Armeekorps des Generals Daille, darunter die 67. Division, die 2. Polnische Jäger-Division und die Spähbrigade, alles in allem 42'000 Mann, 6'000 Pferde und 2'000 Fahrzeuge, die im Notfall der Schweiz zu Hilfe eilen sollten, tatsächlich die eidgenössische Grenze zwischen Ajoie und Doubs, allerdings, um hier Zuflucht vor Guderians 29. Infanteriedivision (mot) und ihrem Stoss von Pontarlier Richtung Delle zu finden.

Die Männer, die Major i.G. Irkens im Morgengrauen zum Bahnhofsgelände nach La Charité jagt, haben eine so glückliche Hand, dass Major Irkens zwei Ju52-Transportmaschinen braucht, um die französischen Geheimakten nach Forges in Südbelgien, in das zur Zeit dort liegende Oberkommando des Heeres zu bringen. Hier werden sie von einem Stab von Spezialisten und Dolmetschern im Eilverfahren gesichtet.

«Der Inhalt wurde durch den Ic des Armeekommandos 2, Major i. G. Irkens, dem OKH zugeleitet und hier persönlich durchgesehen, eine Arbeit, die mich noch wochenlang beschäftigt hat»,

berichtet im Jahre 1967 Generalmajor a. D. Ulrich Liss, ehemals Chef der Abteilung «Fremde Heere West» im OKH. «Ich fand in den Akten zu meiner Überraschung eine zwischen hohen militärischen Stellen der französischen und der eidgenössischen Armee abgeschlossene Militärkonvention... An Einzelheiten erinnere ich mich nicht mehr, sehe aber noch die sauber ausgearbeiteten vielen Schreibmaschinenseiten vor mir. Auffallend war, dass der Name des französischen Verhandlungspartners einen alemannischen Klang hatte – Gar-teiser.»

Nach der Verlegung des OKH am 1. Juli 1940 von Forges nach Fontainebleau in der Nähe von Paris werden die Beuteakten ebenfalls nach dort verlagert. Am 21. Juli wird ein Teil der Dokumente dem Chef des Generalstabes des Heeres, Generaloberst Halder, präsentiert. Es ist anzunehmen, dass Hitler die erste Zusammenstellung der Dokumente bereits am 29. Juli vorgelegt wurde.

Inzwischen läuft seit Anfang Juli ein gewaltiger Propaganda-Feldzug: Am Mittwoch, dem 3. Juli, öffnet sich wie an jedem Tag pünktlich um 11 Uhr im Reichspropagandaministerium die Verbindungstür von Goebbels' Arbeitszimmer, und der Minister betritt, adrett wie immer, den Saal. Die streng geheime tägliche Ministerkonferenz, «eine Art zentrale Befehlsbühne der deutschen Propagandakriegsführung» beginnt.

Chef der Auslandspresseabteilung, Prof. Dr. Börner, berichtet über einen Dokumentenfund, den ein deutscher Gefreiter im Kampfgebiet an der Loire gemacht hat . . . Die Dokumentensammlung, die an sensationellem Inhalt alle bisherigen ähnlichen Funde bei Weitem übertrifft, soll ab morgen früh fortlaufend der Öffentlichkeit übergeben werden...

Schon am Nachmittag bringt die »Neue Zürcher Zeitung« in ihrer Abendausgabe Nr. 955:

«Berlin, 3. Juli – ag (DNB) Das Deutsche Nachrichtenbureau teilt mit: Wie amtlich verlautbar wird, hat ein deutscher Nachrichtentrupp in dem kleinen Städtchen La Charité an der Loire in einem halbzerstörten Zug die politischen Geheimakten des französischen Generalstabes erbeutet. Die hier gefundenen Dokumente sind, wie in der amtlichen Verlautbarung festgestellt wird, von solcher Bedeutung, dass ihre Veröffentlichung schlechthin als die grösste Sensation dieser Art bezeichnet werden muss. Sie enthüllen mit beispielloser Eindeutigkeit die Kriegsausweitungspläne Englands und Frankreichs ... Das Auswärtige Amt hat jetzt in seinem Weissbuch Nr. 6 eine Zusammenstellung dieser Akten vorgenommen. In Anbetracht der ungeheuren Bedeutung wurde aber bereits heute vor Erscheinen des Weissbuches damit begonnen, diese Dokumente in einer fortlaufenden Folge zu veröffentlichen.»

Doch weder jetzt noch den späteren Meldungen des Deutschen Nachrichtenbureaus können die Eingeweihten in der Schweiz und in Frankreich entnehmen, ob sich unter den Beuteakten auch die Dokumente der geplanten Kooperation befinden. Man erfährt lediglich am 17. Juli 1940, einen Monat nach den Ereignissen in La Charité, was sich dort auf dem Bahnhof abgespielt hat, und das aus einer Sendereihe des Reichsrundfunks «*Die Stunde der Soldaten*». Diese Sendung wurde im Quartier von Major Kaffke im Château Livry, in der Nähe von Paris, von dem Mitarbeiter der Propagandaeinheiten des Reichsrundfunks, K. Einhold, aufgenommen. *Einhold:*

«In den Tageszeitungen, zugleich mit der Ankündigung des bevorstehenden, nächsten deutschen Weissbuches, ist eine Anzahl von Geheimdokumenten des französischen Generalstabes veröffentlicht worden. Ihnen allen werden die Veröffentlichungen in Erinnerung sein, denn sie haben nicht nur im Reich, sondern in der ganzen Welt unge-

heures Aufsehen hervorgerufen. Wir suchten heute den Stab auf, der die Akten in dem kleinen französischen Ort La Charité an der Loire erbeutet und sichergestellt hat, und sprechen mit den unmittelbar dem Fund beteiligten Offizieren.

Herr Major Irkens, wie kam nun eigentlich dieser Fund zustande? Konnten Sie zunächst annehmen, dass sich gerade in La Charité irgendwelches Geheimmaterial befinden dürfte?» *Major i. G. Irkens – 2. Armee Ic/AO:*

«Wir erhielten die erste Meldung über die entsprechenden Kommandobehörden, und zwar hatte der Gefreite Kranzer auf dem Bahnhof in La Charité drei Aktendeckel gefunden. Schriftstücke, die darin enthalten waren, trugen den Aufdruck «Secret und «Très Secret. Er lieferte diese Sachen an Leutnant Runzer ab, der schnell dafür sorgte, dass diese Schriftstücke in die richtigen Hände kamen. Die Schriftstücke wurden als «koloniale Angelegenheiten» bezeichnet. Ein Kradfahrer überbrachte sie uns. Telefonisch wurde veranlasst, dass der Fundort unter Bewachung gestellt wurde. Wir erkannten sofort, dass es sich um wichtigstes Geheimmaterial handeln musste und stellten fest, eindeutig fest, dass es aus dem französischen Hauptquartier stammte.

Von der Wichtigkeit des Fundes überzeugt, schickte ich sofort einige Offiziere zu dem Bahnhof hin, um festzustellen, ob noch mehr derartiges Material vorhanden sei, um sofort zuzugreifen und das Material sicherzustellen. Ich beauftragte damit den Major Kaffke, den Rittmeister Neinhaus, Oberleutnant Karsch und den Oberleutnant Graf Bossi. Ich gab ihnen noch Dolmetscher und Geheime Feldpolizei mit. Rittmeister Neinhaus wird am besten die näheren Angaben darüber machen können, was er dort vorfand.»

Rittmeister d. R. Neinhaus:

«Ich war, gemeinsam mit Major Irkens, der Auffas-

sung, dass sich in La Charité noch weiteres, wichtiges Material finden lassen könnte. Ich fuhr so bald wie möglich dorthin und begab mich unverzüglich zum Bahnhof. Als ich den Bahnhof betreten hatte, erblickte ich zunächst mehrere französische Transportzüge.

Vor dem Bahnhof saßen deutsche Soldaten. In ihrer Mitte ein Leutnant, den ich zunächst fragte, ob ihm irgendetwas bekannt sei über Geheimmaterial, das hier auf dem Bahnhof gefunden worden sei. Da er diese Frage verneinte und auch andere Soldaten und Unteroffiziere mir keine Angaben machen konnten, blieb mir nichts anderes übrig, als die dort stehenden Züge, deren Zahl ich dann mit fünf feststellen konnte, einer genaueren, systematischen Durchsuchung zu unterziehen.

Nach etwa ¾-stündigem Suchen entdeckte ich in zwei Transport-Güterwagen eines der Züge, unter einem wüsten Gewirr von allem möglichen Material: Fernsprechmaterial, Fernschreibapparate, Uniformstücken, Flaschen und vieles anderes Gerät, das etwa einen halben Meter hoch den Boden dieses Wagens bedeckte, einige Papiere, die offenbar von dem Obersten Kriegsrat der Alliierten oder von dem französischen Grossen Hauptquartier stammen mussten. Damit war zum ersten Mal die Vermutung, dass sich an dem Bahnhof La Charité noch weiteres geheimes Material befinden müsste, bestätigt.

Die Waggonfielen nicht auf. Es waren gewöhnliche Transportgüterwagen, derart, wie sie auch von der deutschen Armee zum Transport von Pferden, zum Beispiel, benutzt werden. Später stellte ich dann fest, dass auf einem dieser Wagen flüchtig mit Kreide aufgeschrieben war: «État-Major Matériel» Generalstab-Material.» «*Einhold:*

«Und diesen Wagen mit der Aufschrift haben Sie, Herr Rittmeister, fotografisch festgehalten?»

Rittmeister d. R. Neinhaus:

«Ja, ich habe ihn durch meinen Fahrer sofort fotografieren lassen, denn diese beiden Viehwaggons, wie ich sie bezeichnen möchte, erschienen uns im ersten Augenblick als ungewöhnliches Transportmittel für derart wichtiges Material. Beim Anblick dieses Materials, wie es so herumlag, hätte man im ersten Moment ja auch gar nicht daran glauben können, dass so wichtiges Papier drinnen vorhanden war.

Wir griffen in diese Haufen hinein, und da entlockte uns der Anblick des Inhalts unwillkürlich ein «Donnerwetter». Denn man sah plötzlich Aufschriften, die uns aus der Presse als Titel bekannt waren. Man sah Unterschriften wie Reynaud, Weygand, Gamelin, Churchill, Ironside.

Und als wir diese Unterschriften sahen, da hätte man sich am liebsten gleich hingesezt und das ganze Material von A-Z durchgelesen und sich gegenseitig alles gezeigt, was dadrinnen stand. Es blieb aber leider keine Zeit dafür, denn wir mussten das Material sofort nach Möglichkeit kurz und rasch sortieren, denn wir wussten ja sofort, dass das Material von allergrösster Wichtigkeit war, und dass es sofort weitergeschafft werden musste.»

Einhold:

«Also, wie schon der erste Augenschein zeigt, dass es ein Material von ungeheurer Tragweite war, wie kam es dann ausgerechnet nach der kleinen Ortschaft La Charité, Herr Major?» *Major i. G. Irkens:*

«Ja, das festzustellen, war mir auch sehr wichtig und darum beauftragte ich eigens den Major Kaffke, diese Feststellungen möglichst genau zu machen.»

Einhold:

«Und was haben Ihre Feststellungen ergeben, Herr Major?»

Major Kaffke:

«Ich stellte fest, dass Graf Bossi und Rittmeister Neinhaus eingehend mit der Prüfung des Material

beschäftigt waren. Es lag mir daran, die Herkunft des Zuges festzustellen. Ganz besonders veranlasst wurde ich, dies zu beschleunigen, weil eine grössere Zahl französischer Eisenbahner mit einem Leerzug ankamen, deren Verhalten nicht ganz durchsichtig war. Angeblich kamen sie mit einem besonderen Auftrag aus Nevers, und ich vermutete, dass sie irgendwie beabsichtigten, im geeigneten Moment die Waggons abrollen, um das Material verschwinden zu lassen.

Ich sorgte dafür, dass die Eisenbahner restlos von dem Bahnhof beseitigt wurden und machte mich dann auf die Suche, um Näheres über die Ankunft des Zuges in La Charité festzustellen. Ein französischer Eisenbahnbeamter machte mir dabei Angaben, die einwandfrei ergaben, dass der betreffende Güterzug am Sonntagnachmittag in La Charité eingelaufen war und nicht weiterkonnte, weil die gesamten Geleise verstopft waren. Der Zug kam aus dem französischen Hauptquartier und sollte in südlicher Richtung, wahrscheinlich nach Vichy, weiterlaufen. Während des Aufenthaltes auf dem Bahnhof La Charité wurde der Zug von einer deutschen Aufklärungsabteilung unter Feuer genommen. Die Besatzung flüchtete, wurde gefangen genommen oder begab sich am nächsten Tag selbst in Gefangenschaft.

Diese Angaben stammen von Angehörigen der Besatzung des Zuges, die ich in der Gefangenen-sammelstelle La Charité fand. Von der Wichtigkeit der ganzen Angelegenheit war ich überzeugt, denn unter anderem wurde ein Kopfstempel gefunden, dessen einwandfreie Form dartat, dass das französische Hauptquartier der Besitzer des gesamten Materials war.» *Major i. G. Irkens:*

«Ja, wissen Sie, Herr Einhold, das war doch eine erfreuliche Angelegenheit, wie man da, möchte ich sagen, die umfangreichste Autogrammsammlung bedeutendster Männer der Weststaaten auffand,

teilweise sogar mit Mostrich und Marmelade beschmiert. Ich denke dabei an die Unterschriften von Ironside, Reynaud, Beautemps, Daladier, und wie die ganzen anderen Leutchen hiessen.

Ja, das war eine ganz merkwürdige Geschichte, und sie war umso auffallender, als dies Material in den einfachen Viehwagen umherlag, zerstreut zwischen allen möglichen anderen Geräten und es einer fast einstündigen Suche bedurft hatte, um den Wagen überhaupt zu entdecken. Und dann erst unter diesem ganzen Zeug so allmählich eines nach dem anderen rauskam.

Also kann man sich heute kaum mehrvorstellen, wie grossdamals unsere Freude gewesen ist, dass so einfach eins nach dem anderen gefunden wurde. Dann, trotz allen Ernstes, den das ganze Material beinhaltete, haben wir auch furchtbar gelacht. Der eine nahm plötzlich einen Stoss Papier. Sie erinnern sich noch, Herr Major Kaffke, «Ja-wohl», da waren Churchill-Papiere. «Und hier Churchill!» rief Rittmeister Neinhaus. Bei einem anderen Stoss Papier riefen Sie: «Hier Reynaud!» Und wie ich dann einen Stoss Papier nahm und rief: «Hier Chamberlain!» und so weiter.

Ich erinnere mich noch besonders, wie wir das Papier in die Hand bekamen, das der französische Botschafter in Ankara, Herr Martini, gezeichnet hatte, wo so hübsche Dinge drinstanden, über die Erweiterung des Krieges gerade im Süd-Osten. Da haben wir auch Witze darüber gemacht. Einerseits haben wir uns gefreut, wie sich das Deutsche Reich auch darüber freuen wird, dass wir diese Herren durch diese Funde einmal festgelegt hatten.» *Einhold:*

«Damit, Herr Major, hatte ihre Abteilung, die ungeheuren, wichtigen Funde, diese Entdeckung gemacht, und es kann Ihnen jeder die Freude an dieser Entdeckung nachfühlen.»

Major i. G. Irkens:

«Ja, zweifellos, haben die Herren das verdient, das Material zuerst sichergestellt zu haben. Den ersten Anstoss zu dieser Sache gab aber zweifellos der Gefreite Kranzer. Die Nachsuche nach diesem Mann war doch erheblich schwierig. Ich beauftragte damit den Major Kaffke.» *Major Kaffke:*

«Ich musste ja von der Überlegung ausgehen, dass der Finder bei einer Division sein musste, von der wir die erste Nachricht bekamen. Bei der Division konnte leider nicht mehr festgestellt werden, wer der Anlieferer der ersten Aktensammlung war: Es war damals gerade Nachtzeit; es war sehr schlechtes Wetter; es war sehr viel zu tun auf der Division, und man hatte keine Notiz darüber hinterlassen. Eine Ordonnanz wusste sich aber auf einen Leutnant zu besinnen, der in der betreffenden Nacht da war, und es gelang mir nach stundenlangem Suchen, anhand der mir gegebenen Personalbeschreibung, diesen Leutnant zu finden, und zwar bei einer Funkkompanie, bei einem Funktrupp, der zu dieser Division abgestellt war.

Als ich endlich den Leutnant gefunden hatte und ihn kurz fragte: Sagen Sie mal, sind Sie in der betreffenden Nacht bei der Division gewesen und haben Sie da irgendwelche Aktenstücke abgegeben? Da machte er eigentlich recht erstaunte Augen und sagte: Ja, das kann schon stimmen. Auf meine weitere Frage, woher dieser Fund stammte, sagte er: Das war mein Fahrer Kranzer, den ich dahin geschickt hatte, nach La Charité, um Benzin irgendwo zu fassen. Und der kam nach Stunden wieder und brachte mir zwei, drei Mappen mit, die ich, weil ich die Aufschrift «Secret» und «Très Secret» darauf fand, sofort der Division weiterleitete. Der Gefreite Kranzer machte dann nachher über seinen Fund genaue Angaben. Er war auftragsgemäss auf der Suche nach Benzin und, wie das ja bei den deutschen Soldaten üblich ist, etwas neu-

gierig, sahen sich dies und jenes an, und dabei fand er diese Mappen, die ihn stark interessierten. Denn die Aufschrift ‚Secret‘ oder «Très Secret, die liessen bei ihm die Auffassung aufkommen, dass die Sache doch wohl wichtig, ja sehr wichtig sein musste. Soweit reichten ja gerade seine französischen Sprachkenntnisse.»

Einhold:

«Und was nun, Herr Major, ist weiterhin mit dem Fund geschehen?»

Major i. G. Irkens:

«Das Material wurde noch am gleichen Abend bei uns angeliefert. Wir haben die ganze Nacht gearbeitet, Dolmetscher hinzugezogen, die die interessantesten Stücke für uns schon übersetzten. Wir überschlugen uns beinahe – können Sie verstehen – vor Freude, solch wichtige Sachen gesichert zu haben. Es war eine ziemlich schwierige Arbeit, da das ganze Material restlos durcheinander war, es einigermassen zu ordnen. Wirschaften es aber und kündigten es auch noch telefonisch beim Oberkommando des Heeres an.

Am nächsten Morgen wurde dann das ganze Material einigermassen geordnet in zwei Flugzeugen verpackt, und ich flog persönlich mit diesen beiden Maschinen als Sonderkurier zum Oberkommando des Heeres.» *Einhold:*

«Ich danke Ihnen, meine Herren, im Namen aller unserer Hörer. Auf Wiederhören.»

Aus diesen Angaben folgt: Die Meldung des Gefreiten Kranzer lief über den Strang zum AOK 2, während die des Oberfunkmeisters Balzereit über die 9. Panzerdivision, das XIV. Armeekorps zur Gruppe Kleist, die weiter nach Süden stiess, ging. Daraus erklärt sich, dass das AOK 2 die Spur Kranzer verfolgt hat, ohne etwas Genaueres über den Fund der 9. Panzer-Division in Erfahrung zu bringen. Auch ist nun evident, warum von dieser Kommandobehörde niemand den Spezialwagen

gefunden hat, denn es wird immer nur von dem Fund aus den Transportzügen, die vor dem Bahnhof standen, geredet. Während die Beteiligten des AOK2 am 17. Juli eine lange Rundfunksendung machen, findet der Fund von Balzereit lediglich in der Wiener Ausgabe des «Völkischen Beobachters» vom 9. Juli 1940 unter dem Titel «Die Geschichte eines einzigartigen Fundes» in der Presse Erwähnung. Die Beteiligten der 9. Panzer-Division werden auch niemals so befragt, wie es beim AOK erfolgte. Der Grund mag in der Auflösung der hohen Stäbe der Panzertruppe nach dem Ende des Westfeldzuges liegen.

Jedenfalls muss – um endgültig zu klären – wer eigentlich der Finder der «La-Charité-Akte» sei, das OKH eingreifen. In der Akte (Geheim) Oberkommando des Heeres/Gen.Stab d.H./Abt. «Fremde Heeres West» Nr. 1432/40 vom 4. November 1940 fixiert man endlich:

1. Die Eroberung von La Charité und das Abfangen der Züge ist ausschliesslich das Verdienst der 9. Panzer-Division, die alle Voraussetzungen für den Aktenfund schuf. Der Oberfunkmeister Balzereit ist auf Schriftstücke, die zu dem Gesamtkomplex «La-Charité-Akten» gehören, gestossen und hat sie unverzüglich seinen Vorgesetzten zugeleitet. Meldung und einige Beweisstücke für den Wert des Fundes gingen auf dem Dienstweg nach «oben».

2. Ebenfalls in La Charité hat der Gefreite Kranzer Aktenteile des französischen Oberkommandos entdeckt und diesen Fund sofort gemeldet. Die von Kranzer gefundenen Bestände «befanden sich zu diesem Zeitpunkt unbewacht weit abseits des Bahnhofs La Charité. Die Meldung des Gefreiten Kranzer hat zu unmittelbarem Eingreifen des AOK2 geführt. Auf dem Wege über das AOK2 sind die von diesem sichergestellten Aktenstücke dann früher zum OKH gelangt als die von Oberfunkmeister Balzereit festgestellten Aktenstücke.»

Beide Soldaten, der Gefreite Kranzer und der aus Probethen in Ostpreussen stammende 27jährige Oberfunkmeister Alfred Balzereit werden dem Führer vorgestellt und bekommen als Anerkennung des Oberbefehlshabers der Wehrmacht eine einmalige Belohnung von ganzen 5'000,- Reichsmark mit einer schriftlichen Belobigung, sie müssen sich aber gleichzeitig zum Schweigen verpflichten.

Als alle Geheimakten, ergänzt durch weitere Dokumente des Generalstabes der Armee, die man in der Kaserne in Dampierre bei Dijon gefunden hat, von dem Oberkommando des Heeres in Fontainebleau nach Berlin gebracht werden, stellt sich heraus, dass ein ganzes Haus in der Reichshauptstadt belegt werden muss, um diesen Papierberg unterzubringen. Hans Adolf von Moltke, der ehemalige Botschafter des Dritten Reiches in Rom, und ein ganzes Team von Sachverständigen brauchen Wochen, um einen flüchtigen Einblick zu gewinnen. Ernst von Weizsäcker, Staatssekretär des Auswärtigen Amtes und der Schweiz wohlgesonnen, versucht die eidgenössische Regierung von dem peinlichen Fund in Kenntnis zu setzen. Am 16. Oktober meldet der Schweizer Gesandte Kappeler aus Berlin an Pilet-Golaz, die Akten würden jetzt übersetzt, «was auf die Absicht einer Verwertung hindeute.»

«Aus den erbeuteten Akten geht hervor», berichtet von Moltke am 3. September und 7. November 1940, «... dass, um die Schweizer Neutralität formell zu wahren, den Kontakten nicht die Form amtlicher Generalstabsverhandlungen, sondern bloss offiziöser Unterredungen gegeben worden sei. Als Mittelsmänner hätten der französische Oberstleutnant Garteiser und der Schweizer Oberst Gonard fungiert...

Die Verhandlungen seien französischerseits durch den Kommandanten der 8. französischen Armee, General Besson, geführt worden, dessen direkter Auftraggeber, General Georges, dem obersten

Kriegsrat angehörte und nur General Gamelin unterstellt war.»

Die Aufstellung einer Schweizer «Verbindungsabteilung», über die ein Dokument vom 11. Februar 1940 genaue Mitteilungen macht, schreibt von Moltke in seinem Bericht, «stellt die militärische Zusammenarbeit auf eine feste Basis. Die Verbindungsabteilung hat die Aufgabe, den Aufmarsch der französischen Armee zu decken, mit der einmarschierenden französischen Armee sofort Führung zu nehmen und sich dieser zu unterstellen. Sie hat die Stärke einer Division, verfügt aber nicht über Artillerie. Die Artillerie soll von den einmarschierenden französischen Truppen gestellt werden, befestigte Stellungen hierfür werden von Seiten der Schweiz vorbereitet ...» Zu den Geheimhaltungsmassnahmen auf französischer und Schweizer Seite notiert von Moltke: «So wurde in den Befehlen und Entwürfen die Wendung «etwaige Intervention in der Schweiz» durch den Ausdruck «Manöver H.» (Helvetia) ersetzt.»

In der Schweiz befinden sich die Kooperationspläne zuerst in der Obhut von Oberst Gonard, später von Major Barbey. Als Barbey am 11. Juni 1940 zum Chef des Persönlichen Stabes von General Guisan ernannt wird, ist Oberst de Tschanner von der Operationssektion derjenige, der diese Geheimakten hütet. Nachdem er in die Gruppe Id, Internierungswesen, abkommandiert wird, vertraut de Tschanner das brisante Archiv Hauptmann Boisier an. «Die Vernichtung hätte längst vorgenommen werden sollen», schreibt am 30. September 1940 Generalstabschef Huber. Nachdem er erfahren hat, dass die Dokumente noch weiterhin aufbewahrt werden, ordnet er ihre sofortige Beseitigung an.

In Vichy ist sich die Regierung des Marschalls Pétain darüber im Klaren, dass ihre gesamte Aussenpolitik praktisch davon abhängig ist, was die Deutschen und andere aus diesen höchst gehei-

men Akten erfahren könnten! Und bereits im Herbst 1940 verlangt der Chef des Auswärtigen Amtes von Vichy, Paul Baudouin, von dem Ministre de la Guerre, General Charles Huntziger, sofortige Nachforschungen zur Feststellung, welche der Akten genau verlorengegangen sind.

Sowohl die von Huntziger als auch vom Leiter des Vichy-Nachrichtendienstes angeordneten Suchaktionen bleiben ohne Ergebnis. Die Regierung Pétain erwägt sogar eine Strafanzeige gegen Unbekannt wegen eines vorsätzlichen Verbrechens gegen die Sicherheit des Staates, die jedoch im Sande verläuft.

«Ich kann den Leichtsinn derzuständigen französischen Stellen, die den Deutschen solch gewichtige Akten in die Händefallen liessen, kaum begreifen», äussert sich in Gesprächen mit seinen engsten Mitarbeitern der Chef der deutschen Abwehr, Admiral Canaris. Er und sein Kreis unternehmen alles Erdenkliche, um das komplette «Dossier Schweiz» niemals als «vorlagereif» für den Führer abzuschliessen. Canaris, dem es bis etwa Mitte 1942 gelingt, in der Sache Schweiz für sich eine massgebende Rolle zu beanspruchen und sowohl das Auswärtige Amt als auch das Reichssicherheitshauptamt zu besänftigen, hat es mit der Zeit allem Anschein nach geschafft, die Dokumente durch seine Verzögerungstaktik zu entaktualisieren und ihnen ihre Brisanz zu nehmen.

Einige hohe Schweizer Offiziere wie Oberst Wille, Däniker und Bircher, die Deutschland durchaus nicht abgeneigt sind, erhalten aus Berlin über nur ihnen bekannte Kanäle Kenntnis von den in der Reichshauptstadt liegenden Dokumenten.

Oberkorpskommandant Ulrich Wille geht sogar so weit, dass er bei einem Treffen mit dem deutschen Gesandten in Bern, Otto Carl Köcher, diesen dazu animiert, «die schweizerisch-französischen Generalstabsbesprechungen offiziell im Bundeshaus

zur Diskussion zu stellen und damit eine Kaltstellung General Guisans zu bewirken.» «Ich erklärte ihm, dass das gar nicht in Frage kommen könne, da ich rein privatim von der Sache gehört hätte», notiert der deutsche Gesandte.

Als Köcher am 3. Oktober 1940 dem Auswärtigen Amt über seine Gespräche mit Oberst Wille Meldung macht, bekommt er zu seiner Verblüffung die strikte Anweisung, «falls er erneut auf Dokumente über schweizerisch-französische Abmachungen fürden Fall eines deutschen Angriffs gegen die Schweiz angesprochen werde, zu erwidern, er wisse nichts von der Existenz solcher Akten.»

Es ist durchaus möglich, dass die zuständigen Stellen in Berlin die Akten so lange in der Schublade zu halten beabsichtigen, bis sie bei einem geeigneten Anlass, wie zum Beispiel einem Einmarsch in die Schweiz, diesen mit dem Hinweis auf die erbeuteten Dokumente begründen könnten.

Doch nicht alle wollen so lange warten: Der Gauleiter von Württemberg verlangt, nachdem er von dem Fund Wind bekommen hat, stur die Veröffentlichung der Nachricht über die «La-Charité-Dokumente» in der Presse als Vorwand zum Eingreifen in der Schweiz.

In der Schweiz selbst wiederum wird der Aktenfund teils als haltloses Gerücht, teils als böswilliges Propagandamanöver der Deutschen gedeutet. Diese Meinung wird noch bestätigt, als sich die Schweizer Rechtsextremisten dieses Themas annehmen. In dem Manifest der «Nationalen Bewegung inderSchweiz» ausdem Jahre 1941 steht zum Beispiel: «Schweizer Volk, weisst du, dass General Guisan zusammen mit dem ehemaligen französischen Generalstab Landesverrat beging, indem er mit Gamelin zusammenarbeitete?»

Man sieht dabei einesich bietende Gelegenheit, den Bundesrat unter Druck zu setzen und von

ihm die Kaltstellung der Persönlichkeit zu erwirken, durch die der Schweizer Widerstandswille verkörpert wird. Nun, General Guisan selbst ist sich über die Tragweite des Aktenfundes gewiss im Klaren. Jeder vernünftige Mensch kann ermessen, was es in Anbetracht der Tatsache, dass Hitler – jetzt der einzige Herrscher in Europa – bedeutet, den erzürnten Diktator und seine Kriegsmaschinerie zum Gegner zu haben.

«Die Schweiz müsse es als einen ausserordentlichen Glücksfall betrachten, dass Deutschland die Generalstabsdokumente nie vorgebracht habe», meint nach dem Krieg Dr. Hans B. Gisevius, ehemaliger Vize-Konsul in Zürich, «Es habe keine Chefbesprechung über die Schweiz mehr stattgefunden, in der nicht vorweg erörtert worden sei, ob und wie man dieses Dossier am nachdrücklichsten verwerten solle... Bei jedem deutschen Überfall auf ein neutrales Land seien damals zur Begründung bestimmte Dokumente aus dem Aktenmaterial der Abwehr den betreffenden Presseveröffentlichungen und diplomatischen Noten beigelegt worden ...»

Noch im Frühjahr 1941 versuchen der Schweizer Generalstab und der Chef des Nachrichtendienstes Masson in aller Heimlichkeit – übrigens erfolglos – festzustellen, welche kompromittierenden Papiere den Deutschen eigentlich in La Charité-sur-Loire in die Hände gefallen sind.

Die durch die Akten von La Charité überschattete Neutralitätspolitik wird zum Spielball derer, denen sie zumindest als willkommenes Alibi dient. Da dieses Thema offiziell als Tabu gilt, ist die schweizerische Aussenpolitik auch nicht imstande, den wahren Sachverhalt zu klären. Und dies zu einem Zeitpunkt, der zu den schwierigsten der Kriegsjahre gehört: Nach dem totalen Zusammenbruch Frankreichs, als die kleine Schweiz vollständig durch die Achsenmächte eingekreist wird.

Der Fund von La Charité wirft während des gan-

zen Krieges auf das deutsch-schweizerische Verhältnis einen Schatten, mehr noch: Er bedeutet eine latente Gefahr für die Schweiz bis zum Ende des Krieges. Das Dritte Reich braucht sich nämlich nur auf den Standpunkt zu stellen, dass die Schweiz die kriegführenden Parteien nicht gleichmässig behandelt, dass sie also ihre Neutralitätspflicht dem Sinne nach nicht erfüllt.

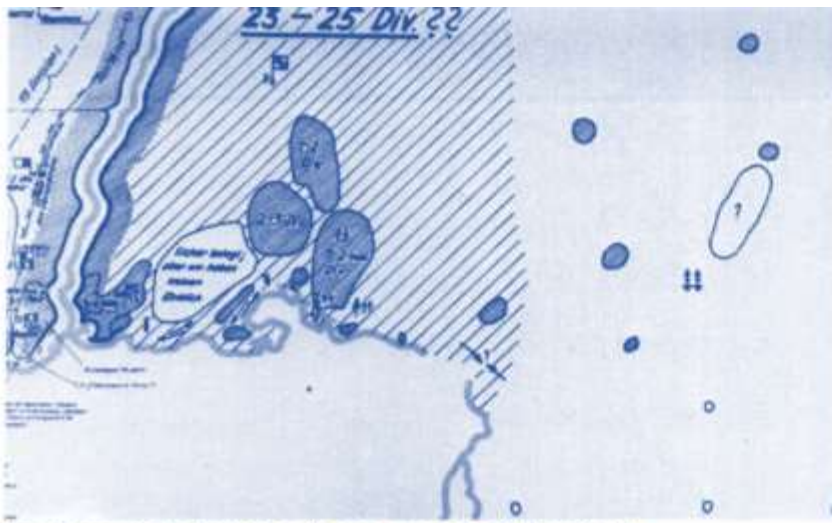
Das Dossier Schweiz taucht nie wiederauf. Und um das, was sich zwischen den ungleichen Nachbarn auf der diplomatischen Bühne und hinter den Kulissen in den Jahren 1939-45 abgespielt hat, begreifen zu können, ist die Kenntnis der Hintergründe dieser Affäre von entscheidender Bedeutung: Die Abberufungskrise um den General Guisan, der permanente wirtschaftliche Druck durch die Achsenmächte, die Gefahrzeiten des Jahres 1943 oder die Begleitumstände der «Affäre Schellenberg» kann man erst unter dem Gesichtspunkt der «La-Charité-Akten» in ihrer ganzen Tragweite erfassen. Ende 1943 werden die Beute-Dokumente von Berlin aus nach Glogau in Oberschlesien vor den Bombenangriffen in Sicherheit gebracht. Kurz nach Ausbruch der sowjetischen Winteroffensive, im Januar 1945, hat man sie noch im selben Monat nach Ebersdorf an der Friesau in Thüringen evakuiert. Hier werden sie mit anderen Akten in der alten Reithalle des Schlosses des Fürsten Heinrich von Reuss gelagert. Zum Transport von dem in der Nähe gelegenen Bahnhof nach Schloss Ebersdorf wird das Arbeitskommando 608 des STALAG IX C befohlen, das sich grösstenteils aus französischen Kriegsgefangenen zusammensetzt.

Beim Ausladen der Kisten aus Glogau merken sie, dass einige von ihnen besonders sorgfältig von den Begleitmannschaften behandelt werden, und stellen die Ursache hierfür schnell fest: Es sind wichtige Papiere des ehemaligen französischen Grand Quartier Général. Am 14. April 1945 erreichen US-

Panzer Ebersdorf, und die befreiten Franzosen benachrichtigen sofort die Amerikaner über das Aktendepot im Schloss. Kurze Zeit später kommt aus Paris die Aufforderung, die Akten nach dort zu schaffen.

Und so schliesst sich der Kreis. Am 8. Mai 1945, dem letzten Kriegstag, treffen fünf ehemalige Kriegsgefangene des Arbeitskommandos 608 an

der Seine ein. Jedem von ihnen wird die Medaille d'Honneur des Affaires Étrangères – für Verdienste um die Aussenpolitik – an die Brust geheftet. Und die Akten beenden ihren Weg dort, wo sie ihn einst am 10. Juni 1940 begonnen haben: im Château Vincennes. Das «Dossier Suisse» ist jedoch nicht dabei...



Das Gespenst der deutschen Heeresgruppe C: ein Ausschnitt der Geheimkarte des Schweizer Generalstabes, Frühjahr 1940

Oben rechts: 10. Juni 1940, italienische Grenze: noch alles ruhig

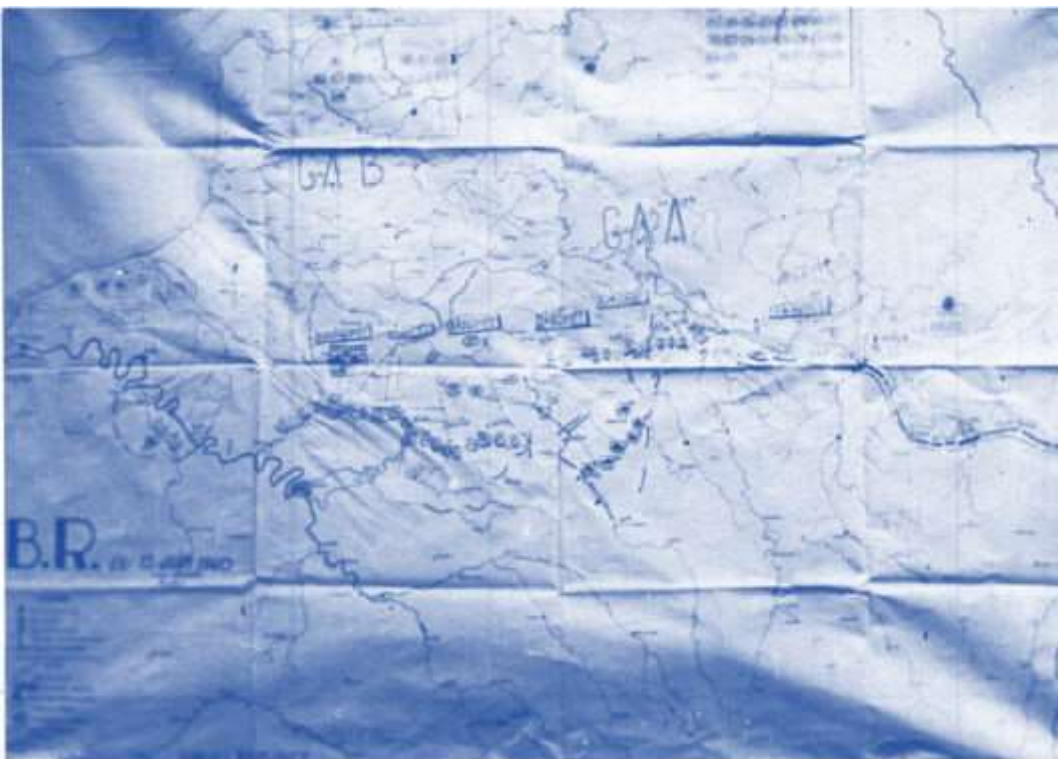
Jura, Vogesen, 18. Juni 1940, an der schweizerischen Grenze: Französische Soldaten, die ersten Vorbotsen der Niederlage





Sonntagnachmittag,
16. Juni 1940, Rue Barrère
in La Charité-sur-Loire, im
Hintergrund die Kirche Ste-
Croix Notre-Dame: Einer
der fünf Panzerspähwagen
der 6. Kompanie
Hpt. W. Mayer

Oberleutnant Carl Hans
Hermann



Eines der Dokumente, die
Oberfunkmeister Balzerei
am Abend des 16. Juni 1940
auf dem Bahnhof von La
Charité fand: Lagekarte
des französischen Ober-
kommandos, mitdergros-
sen Gliederung des deut-
schen Westtheeres (Foto:
Oblt.C.H. Hermann,
17.6.1940)

Montagmorgen, 17. Juni 1940: Oberleutnant H. Hermann auf dem Weg zum Divisionsstab



17. Juni 1940, Bahnhof La Charité:
Der Hauptzettel für die Wagenladung des
Waggons, in dem Oberfunkmeister Balzereit
die Geheimakten fand



Abendausgabe
Preis 10 Pfennig

Berliner

Mittwoch, 3. Juli 1940
A

Lokal-Anzeiger

Nummer 157 A

Organ für die  Reichshauptstadt
Wegabestellungen und Anzeigenpreise sind in der Morgenausgabe angegeben

58. Jahrgang

Verleger: Gumbel-Verlag, Berlin, Wilhelmstr. 1111 — Druck: Gumbel-Verlag, Berlin, Wilhelmstr. 1111 — Alle anverwandten eingetragenen Rechte vorbehalten. Die Verantwortlichkeit für die Druckerei übernehme ich.

Die Beheimateten Gamelins Sensationeller Dokumentenfund an der Loire

Wie die kleinen Völker Europas auf die Schlachtbank geführt werden sollten
Anschlag gegen Schwedens Erzgruben und Rumäniens und Rußlands Delquellen
Rumänien, Türkei, Griechenland, Jugoslawien sollten für den Westen Krieg führen



Auf dem Bahnhof von
La Charité-sur-Loire
(aus: Illustrierter Beob-
achter, Juli 1940)

17. Juni 1940, Bahnhof La Charité:
25 km lange Zug-Schlangen



Schweiz, am Morgen des 20. Juni 1940 bei
Epiquerez: Gen. Daille, Kommandeur des
französischen 45. Armeekorps, verabschiedet
seine Soldaten



Schweiz, am Morgen des 20. Juni 1940
bei Goumois: Die legendären Spahis auf
ihren Vollblut-Arabern





Edouard Petitpierre

20. Juni 1940, französische Grenze: dem Krieg entkommen





Schweiz, am Morgen, des 20. Juni 1940: Gen. Daille (**links**) im Gespräch mit seinem alten Freund, dem eidgenössischen Oberst Tschärner



Schweiz, am Morgen des 20. Juni 1940: Französische Kolonialreiter nach dem Grenzübertritt

Morgen, 20. Juni 1940, eidgenössische Offiziere, französische Waffen: Trümmer einer Armee, die der Schweiz zu Hilfe eilen sollte





Schweiz, am Morgen des 20. Juni 1940:
Etwa 1'600 Kraftwagen, 7'800 Pferde, 29
700 Franzosen, 12'000 Polen und Belgier
sowie 75 Engländer werden interniert



Morgen, 20. Juni 1940: «Noch ist Polen
nicht verloren!» singen Soldaten der 2. pol-
nischen Jägerdivision, nachdem sie die
schweizerische Grenze überschritten ha-
ben



Schweiz, am Morgen des 20. Juni 1940, Nähe
Brémontcourt: 2. Regiment der Feldartillerie der
2. polnischen Jägerdivision des französischen
45. Armee-Korps

Der Landwirtschaft für das Anbauwerk zur Verfügung gestellte polnische Jägerdivision in eine Arbeitsdivision umgewandelt



Ein schweizerischer Bahnhof, Zivilbevölkerung: Die gesamte Kriegsausrüstung des französischen 45. Armee-Korps den Deutschen übergeben





26. November 1940, Kreuzlingen-Genf:
Französische Internierte auf der Durchfahrt



Auf der Heimfahrt: Vom 17. Januar bis 14.
Februar 1941 werden sämtliche französi-
schen Internierten repatriert

«Der Befestigungsstand unseres Landes hat ein Ausmass angenommen, das wohl nirgends sonst erreicht worden ist.

Neben ihrem rein materiellen Wert sind unsere Festungen ein Symbol unseres Verteidigungswillens in gefährlichster Zeit und auch ein Ausdruck unserer Neutralität», schreibt der Chef des Generalstabes der eidgenössischen Armee in seinem Schlussbericht an General Guisan. Und tatsächlich, das Réduit National, das den Kern der Republik in ein uneinnehmbares Bollwerk verwandelt, hat keine Parallelen. Der mit schweizerischer Präzision geschaffene riesige Festungskomplex stellt selbst die berühmte Maginot-Linie in den Schatten. Während alle bekannten Befestigungsanlagen von der Chinesischen Mauer bis zum Atlantikwall künstliche Bauwerke sind, ziehen die Eidgenossen die Natur zu Hilfe: Einem gigantischen Maulwurfshügel gleich, werden in ganze Gebirgszüge spinnwebartige Stollen für das grösste und sicherste Verteidigungssystem der Welt getrieben und die Stellungen buchstäblich in die Seitenwände der Berge hineingehauen.

Dieses Bollwerk ist weniger eine Erfindung als der Entschluss des Generals Guisan, mutig und bewusst die enorme Verantwortung auf sich zu nehmen.

Réduit Guisan

Die Idee, den Krieg aus einem befestigten Zentralraum zu führen, ist so alt wie die schweizerische Landesverteidigung selbst und hat wohl ihren Ursprung in derzeit des Dreissigjährigen Krieges, als die Städte Baden und Wil sich durch recht ansehnliche Verteidigungsanlagen zu schützen wussten. Auch dem Berner Major von Mutach schwebt vor, das unzugängliche Hochland in eine Bastion zu verwandeln, als er angesichts der französischen Invasion dem Kriegsrat der Stadt Bern im Jahre 1797 seinen Plan unterbreitet: «Nach diesem sollte beim Ausbruche eines Krieges der Sitz der Regierung, der öffentliche Schatz, die Archive und

Reserveartillerie mit den Greisen, Weibern und Kindern nach Interlaken verlegt, alle Kirchen der Berggegenden in Magazine verwandelt, eine Diktatur erwählt, diese hinter die erste Defensionslinie gesetzt und also gerüstet der Feind auf den Grenzen des Landes empfangen werden ...»

Der Freiheitskampf der Nidwalder gegen die Franzosen im Jahre 1798 spornt den Historiker Heinrich Zschokke aus Aarau an, sich mit dem eidgenössischen Wehrwesen näher zu befassen. Durch den Widerstand des Bergvolkes beeindruckt, notiert er 1816 seine Gedanken von einer Nationalfestung: «Nidwalden scheint mir die wahre Hauptfestung der Eidgenossenschaft, und kann, bei ge-

höriger Besatzung und mit dem nötigen Proviant versehen auf lange Zeit uneroberlich sein. Hochgebirge und Engpässe von der einen Seite, der See von der anderen ... Keine andere Landschaft, vielleicht das Haslital ausgenommen, ist eine solche wahrhafte Nationalfestung der Eidgenossen, selbst Uri nicht, noch minder Schwyz. Dazu liegt Nidwalden im Mittelpunkt Helvetiens. Aber diese Festung muss zwölftausend Mann Besatzung haben, darunter viertausend Mann Scharfschützen.» Acht Jahre später greift der Basler Oberst, Johannes Wieland, zur Feder und entwickelt die Idee des Historikers Zschokke weiter. Wieland, ein Soldat durch und durch, der mit seinem Schweizer Regiment auf der Seite Napoleons in Spanien kämpfte und es bis zum französischen Stabsoffizier brachte, legt seine Erfahrungen in dem «Handbuch zum Militärunterricht für Schweizer Offiziere aller Waffen als Versuch eines Verteidigungssystems der schweizerischen Eidgenossenschaft» nieder, das 1824 in Basel erscheint. Wieland erwägt in seinem Verteidigungskonzept die Zusammenfassung der Kräfte an entscheidender Stelle und nennt sie Zentral-Waffenplatz, eine Art Nationalfestung. «Dieses System der konzentrierten Massen sämtlicher, zum geregelten Felddienst vereinigten Streitkräfte muss die Schweiz als Grundsatz ihrer Verteidigungsanstalten betrachten ... das Hauptkorps wird als Reserve in eine Zentralstellung verlegt. Das Defensionssystem der Schweiz, so wie auch jeder Operationsplan zur Beschützung ihres Gebietes soll also auf Aktivverteidigung der mobil gemachten Streitkräfte und auf den Beistand der ganzen zum Widerstand gerüsteten Nation gegründet werden ...» Die ersten Landesbefestigungen der Schweiz sind nun unter der Leitung des Generals Guillaume H. Dufour entstanden, eines ehemaligen Offiziers Napo-

leon Bonapartes und Direktors der Militärschule zu Thun, eines Festungsbauspezialisten, der sich mit seinen Werken wie «De la Fortification Permanente» (Paris 1824) internationalen Ruf erworben hatte.

General Dufour, eine der bedeutendsten Persönlichkeiten der Schweiz im 19. Jahrhundert, und ein enger Freund Wielands, schreibt z.B. in seinem Werk «Cours de Tactique»: «Die drei Städte Zürich, Bern und Solothurn können als die Haupteingänge zu dem grossen verschanzten Lager angesehen werden, das die Alpen, die Aare und die Limmat im Zentrum der Schweiz bilden. Innert dieses Lagers würde sich wahrscheinlich unser Schicksal entscheiden, wenn wir einen feindlichen Einfall zu erleiden hätten.»

Und unter dem Kommando von General Dufour, dem geistigen Vater des Roten Kreuzes, werden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ansehnliche Festungsanlagen entlang der Simplon-Route, am Luziensteig, an der Aare bei Aarberg und im Tessin errichtet.

Ausser dieser Zentralfestung im Mittelland mit den vorgelagerten Bastionen, angelehnt an das Alpenmassiv, schwebt Dufour noch als Platz des letzten Widerstandes der Talkessel Chur-Reichenau vor und das Urserental, das den Zugang zum St. Gotthard sperrt.

Die Gedanken dieses Feldherrn, die über seine Zeit hinausragen, hinterliessen tiefe Spuren in dem militärischen Denken der Schweiz. Die Idee eines «Defensiv-Zentrums» ist die Antwort von Stabshauptmann Huber auf eine Preisaufgabe im Jahre 1863. Es soll wie ein Zentraldreieck im Hochgebirge liegen: «Gross genug, um eine ganze Armee aufnehmen zu können, von allen Grenzen gleich weit entfernt sein, damit alle Truppen diesen Brennpunkt der Verteidigung rasch erreichen. Sie soll von jeder Seite her günstige Rückzugslinien aufweisen, die andererseits auch Angriffshandlungen gegen den Feind ermöglichen und

von jeder vom Feind nicht besetzten Seite her Verstärkungen empfangen können. Sie muss nach allen Seiten verteidigt werden können und über genug Raum für die erforderlichen Magazine und Depots verfügen ...»

Hubers Arbeit weist auf bemerkenswerte moderne Gedanken der optimalen Ausnutzung der Vorteile des Gebirges für die Verteidigung und bis zur letzten Konsequenz durchdachte Zusammenziehung der Abwehrkräfte in dem entscheidenden Raum hin.

Die preussisch-französischen Kriege in den Jahren 1866 und 1870/71, in Schweizer Militärkreisen mit Aufmerksamkeit verfolgt, geben der Idee einer Landesbefestigung starken Auftrieb. Es werden Kommissionen berufen, die sich mit dem System von Landesbefestigungen befassen sollen.

Nach der Eröffnung der strategisch so wichtigen Gotthardbahn im Jahre 1882 sind die nur langsam fortschreitenden Arbeiten am Bau der Befestigungen um den St. Gotthard endlich in den achtziger Jahren beendet worden. Vier Jahre später, 1886, geht es einen mächtigen Schritt weiter: Man hat das Büro für Befestigungsbauten, dem Planung, Durchführung und Instandhaltung der Festungen unterliegen, gegründet. Dabei sind auch eine Reihe mächtiger Verteidigungsanlagen um St. Maurice entstanden.

Im Ersten Weltkrieg ist eine Kette von Befestigungen wie am Mont Vully, am Jolimont oder am Hauenstein angelegt worden. Dies sind jedoch reine Grenzverteidigungsanlagen, und der Bericht des Generals Ulrich Wille über den Aktivdienst 1914/15 erwähnt mit keinem Wort, dass für die Führung eines Abwehrkampfes besondere Reduit-Pläne bestanden hätten.

Das Ende des Ersten Weltkrieges hat zugleich einen Baustop für die Festungsanlagen bedeutet. Man hat sich praktisch auf das Aufstellen von

Wachtposten und die notwendigsten Reparaturen beschränkt, und im Jahre 1921 ist sogar das bewährte Büro für Befestigungsbauten aufgelöst worden.

Erst nach einer langen Pause entsteht im Jahre 1935, als Frankreich mit Hochdruck seine Maginot-Linie fertigstellt und Hitler sich mit dem Gedanken der Errichtung des Westwalls trägt, das Büro für Befestigungsarbeiten. Nach dem ersten «Anlaufkredit» von sechs Millionen Franken steuern eidgenössische Räte ständig wachsende Mittel für den Festungsbau bei. Zwei Faktoren bestimmen jetzt das schnelle Tempo: die sich am politischen Firmament zusammenziehenden Wolken und die Rezession. Man verstärkt die Nordwestgrenze und bekämpft zugleich die Arbeitslosigkeit im Lande.

Die mit Schweizer Gründlichkeit in Angriff genommenen Bauvorhaben schreiten zügig voran. Bis zum Spätsommer 1939, kurz vor Kriegsbeginn, wird eine neue Kette tief gestaffelter Festungen, die aus einer durchgehenden Verteidigungslinie mit Panzersperren, Hindernissen und Minenfeldern besteht, im Grenzgebiet errichtet.

Zwar wirkt sich die Mobilmachung der Armee im September 1939 hemmend auf den Fortschritt des Festungsbaus aus, aber kurz darauf, nachdem die einberufenen Soldaten die Abwehrstellungen bezogen haben, läuft die Arbeit wieder auf Hochtouren. Der Schwerpunkt der Landesverteidigung – die drei strategisch wichtigsten Hauptfestungsanlagen: Gotthard und St. Maurice (Wallis) werden erheblich erweitert und modernisiert; Sargans dagegen neu erbaut.

Im Herbst 1939 beauftragt General Guisan Oberst Germann mit einer Studie über die Möglichkeit einer wirksamen Verteidigung der Schweiz mit eigenen Kräften.

Am 31. Dezember 1939 wird das Büro für Befestigungsbauten (B.B.B.) unmittelbar dem Géniechef

der Armee unterstellt. Das B.B.B. arbeitet seitdem noch enger mit dem Büro für Bauten der Feldarmee, später in «Büro Waffen und Konstruktionen» umbenannt, zusammen. Gemeinsam werden neue Projekte und Studien durchgeführt, darunter eine ganze Reihe von Entwürfen zur Standardisierung der Festungsausstattung: Panzerung, gas- und schalldichte Türen, Spezialschlösser, Filteraggregate, Geschützrohr-Transportwagen, Förderbänder für Munition und anderes.

Die Ereignisse der letzten Monate des Jahres 1939 in Finnland bleiben nicht ohne Einfluss auf den Verteidigungswillen der Eidgenossen. Der finnisch-sowjetische Winterkrieg beweist nämlich, dass selbst ein kleines Land gegenüber einem mächtigen Nachbarn militärisch nicht unbedingt hilflos dasteht. Und die Schweizer ziehen manche Parallele: Immerhin hat sich die finnische Armee, nur halb so stark wie die eidgenössische, zur Wehr gesetzt, dem russischen Ansturm 102 Tage lang widerstanden, dabei in geschickten Waldkämpfen zehn bis an die Zähne bewaffnete Divisionen in Schach gehalten, zwei von ihnen zerschlagen und Tausende von Gefangenen gemacht. Man ist nun davon überzeugt, dass die Berge der Schweiz die gleiche Rolle wie die finnischen Wälder spielen können.

Im Frühjahr 1940 wird dem B.B.B. der Ausbau der Armeestellungen, der Entwurf verschiedener grösserer Werke und neuer Grenzbefestigungen übertragen. Das Tempo des umfangreichen Bauprogramms bedarf dringend einer Koordinierung der Zusammenarbeit zwischen dem Géniechef der Armee und der Festungssektion. So wird am 22. April 1940 ein «Beauftragter für Festungen» ernannt, dem die Festungssektion und das neu geschaffene Planungsbüro unterstellt sind.

Unter verstärktem Einsatz der Truppe wird bis in den Frühsommer 1940 hinein mit Hochdruck weiter ge-

baut. In den Grenz-Zonen, auf der Hauptabwehrstellung zwischen dem Raum von Sargans, der Linth-Ebene und der Limmatlinie bis zum nördlichen Jura und dem Hauenstein, sowie im Abschnitt von St. Maurice wachsen neue Befestigungen heran. Schwerpunkt der Bauarbeiten: Infanteriestände, Geschützstellungen, Panzerhindernisse, sowie Unterstände für Mannschaften und Kommandoposten.

Dabei zeichnet sich eine groteske Situation ab: Der Bau des Reduit erfordert Zement und Eisen, und für beides braucht man Kohle, in der Schweiz ein kostbarer Importartikel. Aber auch Hitler braucht Eisen. Da die Schweiz mit den Fricktaler Erzen, kurz vor Kriegsausbruch entdeckt, über bedeutende Eisenerzvorkommen verfügt, die sie jedoch nicht verhütten kann, gelingt es, diese bei den Deutschen gegen Kohle einzutauschen, die man dringend für die Zementfabrikation benötigt und Zement wiederum für den Bau neuer Befestigungen, die gegen Hitlers Wehrmacht errichtet werden sollen.

Das Auftauchen der Panzer des Generals Guderian an der Schweizer Grenze am 17. Juni 1940, der Zusammenbruch Frankreichs, sowie der Eintritt Italiens in den Krieg am 10. Juni 1940 schaffen eine völlig neue Lage.

Die Schweiz, von den Achsenmächten nun fast vollständig eingeschlossen, liegt trennend zwischen dem Dritten Reich und Italien und sperrt die kürzeste Verbindung über die Alpen. Diese totale Einkreisung und ihre Gefahren lässt den Jahrhunderte alten Wunsch nach einem befestigten Zentralraum endlich Wirklichkeit werden. Doch die Entstehung eines Reduit erfordert nicht nur Fels, Stahl und Beton, entscheidend dabei ist die Tradition des Ausharrens und eine starke Persönlichkeit wie die des Generals Guisan.

Nach sorgfältiger Untersuchung bisheriger Verteidigungskonzepte der Alpenregion modernisiert

Oberst Germann, Professor der Rechte, auf Geheiss von Guisan die 150 Jahre alte strategische Grundidee und passt sie den veränderten Umständen an. General Guisan akzeptiert jedoch im Sommer 1940 den Reduit-Entwurf des Generalstabsmajors Samuel Gonard, dem späteren Armeekommandanten. Gonards Plan bezieht, im Gegensatz zu dem Entwurf Germanns, die bereits bestehenden Befestigungsanlagen von Sargans, Gotthard und St. Maurice als Pfeiler in den Gesamtplan mit ein und gibt damit dem Reduit gewisse Manövriermöglichkeiten und den für eine Vorratshaltung nötigen Raum. Zugleich schlägt er die Errichtung von mächtigen Verteidigungsanlagen zwischen den drei Festungskomplexen vor, um das Reduit zu einem geschlossenen Ganzen werden zu lassen. General Guisan gibt dem Bundesrat bekannt:

Der Oberbefehlshaber der Armee
Armeehauptquartier,
den 12. Juli 1940.

GEHEIM

Memorandum betr. das neue Verteidigungsdispositiv.

Ich habe folgenden Entschluss gefasst: die Verteidigung des Landes wird nach einem neuen Grundsatz organisiert werden, demjenigen der Staffellung in die Tiefe.

Zu diesem Zweck habe ich drei hauptsächliche Widerstandszonen gebildet, die durch ein System von Stützpunkten in den Zwischenräumen ergänzt werden.

Die drei Widerstandsstaffeln werden sein:

- die Grenztruppen, die ihr gegenwärtiges Dispositiv beibehalten;
- eine vorgeschobene oder Sicherungsstellung, welche die jetzige Armeestellung zwischen dem Zürichsee und dem Plateau von Gempfen ausnützt und nach Westen durch eine Front auf der allgemeinen Linie Berner und Neuenburger Jura-Mur-

ten-Saane bis zur Senke von Bulle verlängert wird;

- eine Alpen- oder Zentralraumstellung (réduit national), – die im Osten, Westen und Süden durch die einbezogenen Befestigungen von Sargans, St. Maurice und des St. Gotthard flankiert wird.

Über diese Stützpunkte hinaus wird das Verteidigungssystem der Zwischenzonen ein tiefes Netz von vorbereiteten Zerstörungen aufweisen, das im Raum zwischen der Sicherungsstellung und dem Reduit noch ergänzt werden wird.

Diese Verteidigung in den Zwischenräumen wird je nach der Zone zufallen:

- Leichten Detachementen;
- Territorialtruppen, die in der Gegend mobilisieren und in Verbindung mit den Ortswehren kämpfen.

Dieses neue Verteidigungsdispositiv wird unvermeidlich verlangen, dass die Zivilbevölkerung an Ort und Stelle verbleibt. Teilevakuierungen werden zweifellos je nach den Umständen durch die örtlichen Kommandostellen angeordnet werden können.

Aber es ist vor allen Dingen wichtig, dass die Bevölkerung auf keinen Fall in der Richtung auf das Reduit zurückströmt, wo sie den Erfolg der Operationen in Frage stellen und nicht über genügende Vorräte verfügen würde.

General H. Guisan

Der einige Tage später erlassene «Operationsbefehl Nr. 12», der erste vom Reduitgedanken geprägte Operationsbefehl des Aktivdienstes, ist zugleich der entscheidende Schritt zur Verwirklichung der neuen Strategie.

General Guisan weiss, dass es nicht genügt, es lediglich auf dem Befehlsweg «nach unten» zu geben. Der Armee soll über die umwälzenden Massnahmen nähere Auskunft erteilt werden.

Er befiehlt also am 25. Juli 1940 alle seine Offiziere vom Bataillonskommandanten an aufwärts zu ei-

nem Rapport auf das historische Rütli. Hier auf der sonnenüberstrahlten Wiese, zu Füssen der in Wolken gehüllten Alpengipfel, die den türkisblauen See umranden, erläutert Guisan ihnen persönlich den Sinn und Inhalt der neuen Reduitstrategie und gibt der Armee die Parole des unbedingten Widerstandes aus. «Für mich steht fest, dass dieser Rapport ein entscheidender Wendepunkt in unserer Geschichte des Zweiten Weltkrieges gewesen ist», sagt später der General.

Der Hochsommer 1940 erweist sich für die Schweiz als die gefährlichste Zeit des ganzen Krieges: während sich die eidgenössische Armee in diesen Monaten in einem gefährlichen Übergangszustand zwischen alter und neuer Strategie befindet, stehen jetzt an der Nordwest- und Westgrenze des Landes kriegserprobte, material- und zahlenmässig stark überlegene deutsche Divisionen.

Am 14. August 1940 übte die Armee zum erstenmal den Krieg in den Reduit-Stellungen: Eine Kampfgruppe der 8. Division führt Scharfschiessen im Entlebuch durch. «Der Angriff nimmt seinen Ausgang in den Schluchten, die in einen weiten Geländezirkus auslaufen, und kommt nur langsam vorwärts auf den Steilhängen, unter Ausnützung der Deckungen bis zu dem Punkt, wo die Vegetation verkümmert. Dann geht es über Weiden, Schutthalden, kleine schmutzige Schneeflecken, die bald geschmolzen sein werden. Schliesslich die Grate, die die Widerstandsstellungen darstellen, und über die Pässe», lautet der Bericht über diese Übung. Spätestens nach dem Westfeldzug steht auch fest, dass es nicht mehr möglich sein wird, das weite Gebiet des Mittellandes und der Grenze von 1'800 km Länge zu verteidigen. «Mit dem Verzicht darauf, alles zu verteidigen, um uns lange zu verteidigen, tauschten wir Raum gegen Zeit ein, die im Leben einer Nation viel bedeutsamer ist als ihre Oberfläche.» (Guisan)

Und tatsächlich, so lange sie das Alpenmassiv zu halten vermögen, und dort das wenn auch stark reduzierte staatliche Gefüge bestehen kann, ist für die Schweizer der Krieg nicht verloren. Doch die Zurrücknahme der Grosarmee in die Reduit-Stellung hat auch ihre Schattenseiten: Dies bedeutet zugleich die beinahe kampflose Preisgabe der gesamten Industrie, sowie grosser Teile des eidgenössischen Volksgutes.

Auch die Frage der seelischen Widerstandskraft ihrer Verteidiger gehört zu den Problemen der Reduit-Konzeption, die den Strategen einiges Kopfzerbrechen bereitet. Bevor die Soldaten in die Alpenfestung einrücken, müssen sie nämlich ihre Familien, ihre Höfe und Geschäfte, mit einem Wort alles, was ihnen lieb und teuer ist, zurücklassen. Wie lange werden sie die moralische Kraft aufbringen, in ihren Bastionen auszuharren, wenn sie wissen, dass ihre Nächsten der Gnade des Feindes ausgeliefert sind? Wie werden sie reagieren, wenn die Angreifer die in ihre Hände gefallenen Familienangehörigen als Geiseln betrachten?

Während im Sommer 1940 der Befehl zum Einrücken ins Reduit kommt, beginnt man sofort mit der Geländeermessung und mit Studien und Projekten für den weiteren Ausbau von Artillerie- und Infanteriestellungen am St. Gotthard und Samedan. Das enorme Bauprogramm und eine Riesensumme von einer Milliarde Franken sind nötig, um die Idee des Reduit verwirklichen zu können.

Die Verlegung der Hauptverteidigung erfordert ein völlig neues Nachschubsystem. Die topographischen Verhältnisse der Alpenfestung machen die Versorgung der dort liegenden Truppen über ein zentral gelegenes Depot unmöglich: Jeder grössere Talzug bedarf eigener Verpflegungs- und Ausrüstungslager mit einer autonomen Nachschuborganisation. In den Bergtälern des Reduit fehlt es jedoch an Magazinen zur Lagerung der

Vorräte. Geschlossene Hotels und stillgelegte Fabriken werden requiriert, der so gewonnene Lagerraum reicht jedoch nicht aus.

In harter Arbeit entstehen Dutzende von unterirdischen Lagerräumen, wo Verpflegung und Ausrüstung für mehrere Monate gestapelt werden, und eine geniale Idee löst das Lagerproblem: Unermessliche Vorräte an Lebensmitteln und Treibstoff werden in eigens dafür konstruierten Monster-Tanks in den Seen des Reduitgebietes versenkt. Die Materialbestände dieser Unterwasser-Depots bilden nun die eiserne Reserve für die Besatzung des Reduit.

Die Umstellung des Operationsplanes auf die Reduit-Konzeption bringt auch Tausende von logistischen Problemen mit sich; erreichen die Männer das Reduitgebiet nicht früh genug, könnte der gesamte Verteidigungsplan gefährdet sein.

Auch der Transport von Verwundeten und Kranken, deren Unterbringung, die Evakuierung verschiedener Güter aus der Grenz- und der Verzögerungs-Zone bereiten den zuständigen Stäben manchmal schlaflose Nächte. In den stillen, abgelegenen Gebirgstälern und Kurorten, weit von den voraussichtlichen Kampfgebieten entfernt, errichten Militär-Sanitäts-Anstalten (M.S.A.) Lazarette und Genesungsheime in einst mondänen internationalen Hotels.

Eine bedeutende Rolle spielt in der Alpenfestung das Eisenbahnnetz. Anfang 1941 entsteht im Reduit ein Eisenbahn-Stab mit einer Gesamtleitung und drei unabhängigen Gruppen. Die nötigen Reserven an Rollmaterial, Brücken- und Rampenelementen und gewaltige Mengen an Oberbaumaterial werden in die Kernzone verfrachtet.

Im Mittelland laufen in diesen Tagen die Vorbereitungen für ein raffiniertes System von Sprengungen. Schon im Sommer 1940 werden etwa 16'000 Mann für diese neue Kampfform abgestellt und die

Zerstörungseinheiten zu einer Art Waffengattung erklärt.

In den Industrieanlagen, E-Werken und anderen Objekten arbeitet man fieberhaft an der Kennzeichnung der Einrichtungen, die in die Luft gejagt werden sollen. Die Zerstörungseinheiten werden in Sonderkursen eiligst zu Sprengmeistern ausgebildet. Ihre Aufgabe: zuerst mit Pinsel und Farbe die in Frage kommenden Anlagen nach einem festgelegten Farbschema zu markieren. Die poppige Kriegsbemalung bestimmt das Schicksal der über eintausend Industrieobjekte und anderer Anlagen, die im Ernstfall entweder gesprengt, mit Hämmern zerschlagen oder evakuiert werden sollen.

Ein detaillierter Plan für die Zerstörung der Kraftwerke, der Bahnanlagen, der Brücken, der wichtigen Tunnel und der Lokomotivdepots wird ausgearbeitet, Sprengmittel liegen bereit. «Eine weitgehende Unbrauchbarmachung von Betrieben und die Vernichtung von Warenvorräten seien eines der wirksamsten Mittel, um einen Angriff auf die Schweiz unrentabel zu gestalten», stellt das Armeekommando fest. Nach einem ausgeklügelten System werden Sprengkammern in die Tunnel des St. Gotthard- und des Simplonpasses, in die Brücken und unter den Alpenstrassen installiert. Die Sprengungen sollen gleich nach dem Angriff durchgeführt werden, um zu verhindern, dass die Alpenübergänge dem Feind in die Hände fallen, oder zum Weiterkämpfen keine Möglichkeit mehr besteht. Die Vertreter von Industrie und Handel erheben sofort Einspruch und wenden sich an den Bundesrat, um solch radikale Vorsichtsmaßnahmen zu unterbinden. Erst nach dreijährigem Für und Wider wird der Zerstörungsplan dann im Juni 1943 endgültig vom Bundesrat genehmigt.

Man trifft zugleich alle erdenklichen Massnahmen, um deutsche Agenten davon abzuhalten, die Vor-

bereitungen für die Sprengungen zu unterbinden. So werden zum Beispiel entlang der Gotthardlinie ausrangierte, zu Wachtpostenunterkünften umfunktionierte Eisenbahnpostwagen im Abstand von einigen hundert Metern unmittelbar neben den Sprengkammern aufgestellt, die rund um die Uhr streng bewacht werden.

Sobald es der Stand der Befestigungsarbeiten zulässt, wird mit dem berühmten «Operationsbefehl Nr. 13» vom 24. Mai 1941 das Einrücken der vier restlichen Divisionen in das Réduit angeordnet. So steht ab Sommer 1941 die Feldarmee beinahe vollzählig in der Alpenstellung. Nur die Grenz- und leichte Truppe, durch Territorialtruppen verstärkt, bleiben in der Verzögerungs-Zone zurück. Sie sollen ihren Kampf entlang der Haupteinfallslinien im Mittelland führen, unterstützt durch ein Netz von taktischen Zerstörungen.

Die Grenzbefestigungen umschliessen jetzt die ganze Schweiz mit Ausnahme einiger Landstriche und erstrecken sich, dem Gelände angepasst, von Sargans am Rhein entlang bis nach Basel und durch den ganzen Jura bis zum Genfer See.

Die Grenzbefestigungen sind vor allem Bunker für schwere Infanteriewaffen und Panzersperren. Zum Schutz taktisch wichtiger Punkte, wie z.B. die auf Schweizer Seite liegenden Ausgänge des Simplon- und Mont d'Or-Tunnels, entstehen Artilleriebunker. Die in die Tiefe gestaffelten Grenzbefestigungen sollen nur kurze Zeit gehalten werden: Sie dienen lediglich zur Sicherung der Mobilmachung und des Aufmarsches der Feldarmee.

Erst nach dem Einzug in das Réduit wird eine grosse Zahl kleiner und grosser Stützpunkte fertiggestellt, so dass die Festungen am St. Gotthard, in St. Maurice und Sargans nahtlos in die Grenzbefestigungen übergehen.

Sogar an Rundfunkanlagen und Studios ist ge-

dacht worden. Es sind im Réduit Kurzwellensender für Rundfunk und Übermittlung von Telefongesprächen, Mittelwellensender für Rundfunk, Telegraphiesender und ein grosses Empfangszentrum eingerichtet. Die Anlagen hat man tief in den Kavernen untergebracht.

Mit Beherrschung der Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen erfüllen die drei Schlüssel-Festungen eine ausschlaggebende strategische Rolle. So regeln z.B. die Befestigungen um den St. Gotthard sowohl die wichtigsten Ost-West- als auch die Nord-Süd-Wege ab, die sich in dem nahegelegenen Urserental kreuzen: die St. Gotthard-Autostrasse und Eisenbahnlinie, die leistungsfähigste und bedeutendste Verbindung des Dritten Reiches mit Italien, sowie die Strasse und Bahnlinie von Chur ins Oberwallis.

Sargans sichert die Route von Deutschland und Österreich über Graubünden und Chur nach Italien, und auch die Oberalpstrassen in Richtung St. Gotthard-Ostseite.

St. Maurice wiederum blockiert alle Wege zwischen Italien und Frankreich, ob über den Grosse St. Bernhard oder über Simplon.

Eine feindliche Luftwaffe hat wenig Aussichten, in den Regionen der Alpengipfel eine wirksame Tätigkeit zu entfalten, und dieschmalen gewundenen Täler machen selbst die gefährlichen Stuka-Angriffe von vornherein unmöglich. Die Réduit-Stellungen würden ohnehin nicht sehr unter einem Luft- oder Artillerieangriff leiden, da sie durch Tonnen von Felsen und Stahlbeton geschützt sind.

Die spärlichen Gebirgsstrassen, für Panzeinsätze völlig ungeeignet, sind durch unzählige Minen und eine Reihe von unerreichbaren, in den Berg gehauene MG-Stellungen abgeschirmt. Und auf den Schweizer Soldat, der die notwendige Ausbildung besitzt, zäh und initiativ ist, kann man sich verlassen. Er hat es gelernt, sich seine natürliche Umgebung zunutze zu machen, hat Selbst-

vertrauen und ist dazu ein vorzüglicher Einzelkämpfer. Eine Alpenfestung mit Vorräten und Munition für Jahre, rücksichtslos verteidigt, kann von einerfeindlichen Armee nur unter schweren Opfern erobert werden. Steilwände und Schluchten, Schnee und Eis, Gletscher und Lawinen sind mächtige Verbündete.

Die Schweizer Armee versteht es auch meisterhaft, sich ihrerzu bedienen: «Vorbereitete Lawinen aller Art sind wirksame Marsch- und Gefechtsperren. Genaue Geländeerkundungen und Vorbereitung sind Voraussetzung für wirkungsvolle Anlagen.

Ist Zeit vorhanden, so werden zur Verteidigung steiler Rinnen, Hänge und Schutthalden mehrere derartige Sperren zur Wirkung auf die gleiche Stelle vorbereitet. In kesselartigen Karen und Talschlüssen kann eine konzentrische Anordnung die Wirkung erhöhen.

Stein- und Sturmbalkenlawinen werden im Allgemeinen im sommerlichen Gebirge angewendet. Steinlawinen finden in sehrsteilem Felsgelände auch im Winter, Sturmbalkenlawinen nur in der Waldzone Verwendung. Hierzu wird auf stark geneigten Flächen (selbständiges Abrutschen beim Auslösen notwendig) aus verankerten Pfählen, Rundhölzern oder Bohlen ein Zaun errichtet, der das dahinter aufgeschichtete Gestein (bzw. Rundholz) am vorzeitigen Abrollen hindert. Zum Ablassen der Lawine wird der Zaun von den Bedienungleuten durch Absprengen der Stützpfähle oder Abhaken der Halteseile umgelegt.

Schneelawinen sind nur in wenigen Fällen in Rinnen oder steilen Hängen und bei lawinöser Wetter- und Schneelage wirksam. Kampfwert haben sie nur, wenn grössere Schneemassen durch sie in Bewegung geraten. Die Vorbereitungen können nur durch lawinenerfahrene Leutegeleistet werden. Sie bestehen im Anhäufen grosser Schneemassen an steilen Stellen oder Ausnutzen von Wächten.

Am besten wird eine Rinne durch einen Bohlenzaun unterhalb eines Kammes oder Grates auf der windabgekehrten Seite so gesperrt, dass oberhalb des Zaunes grosse Schneemassen durch Daraufwerfen von Schnee und Ausnutzen des Treibschnees vom Grat her gesammelt werden. Oft wird dabei das Anfrieren des Schnees nach Tauwetter ein Abrutschen bei Betätigung der Ablassvorrichtung verhindern. Das Ablassen geht in gleicher Weise vorsich wie bei den Steinlawinen. Die Wirkung der Schneelawine lässt sich nicht mit Sicherheit voraussehen. Steile schneereiche Hänge können bei besonders günstigen Schnee- und Witterungsverhältnissen mit einer Reihe geballter Ladungen, die der Schneeschicht den Halt nimmt, zum Abrutschen gebracht werden. Die Entstehung einer Lawine lässt sich jedoch dadurch nicht mit Bestimmtheit Vorhersagen. Besonders grosse, günstig hängende Wächten können mit Seilen abgeschnitten oder abgesprengt werden und dadurch als Schneelawinen wirken.»

Als die Verbände die ihnen zugewiesenen Réduit-Abschnitte beziehen, ergibt sich folgendes Bild:

Dem 1. Armeekorps (Borel) unterliegt die Verteidigung eines ausgedehnten Abschnittes, der sich an der Grenze vom Clos du Doubs bis zum Val d'Hérens (Grenzbrigaden 1,2 und Gebirgsbrigade 10) erstreckt. Sein Auftrag: das obere Aaretal auf der Höhe desThunerseeszu sperren und den Zugang zum Réduit in den westlichen Voralpen zu schützen, sowie die Festung St. Maurice und die Gebirgsketten an der Wallisergrenze zu halten.

Oberstkorpskommandant Prisi mit seinem 2. A.K. ist beauftragt, den Zugang zum Brünig von der Lücke von Luzern und dem linken Ufer des Vierwaldstätter-Sees herzu verhindern.

Das 3. A.K. unter Lardelli ist ein Alpenkorps. Seine Hauptaufgabe ist es, den Zutritt zum Gotthard von

Südwesten, Süden und Osten herzu sperren, schwächer als die übrigen Armeekorps, da es sich die natürliche Stärke des Geländes zunutze macht, verfügt es über die Gebirgsbrigade 11 am Simplon und im Oberwallis, die 9. Division am St. Gotthard und die Gebirgsbrigade 12 in Graubünden. Ihm wird später auch die Festung Sargans unterstellt. Die Grenzbrigade 9 deckt das Becken von Bellinzona.

Das 4. A.K. Labhart hat eine wichtige Aufgabe: es soll den Zugang zum St. Gotthard im Norden und insbesondere auf dem rechten Ufer des Vierwaldstätter-Sees verteidigen, in einem Abschnitt, den die Einfallswegen, die Zugänge und der Verlauf der Front äusserst verwundbar machen.

Und nicht ganz zufällig liegt die Sicherung der Gotthardbefestigungen, die Schlüsselposition des gesamten Réduit, in den Händen der Gebirgssoldaten (3. A.K.), einer Elitetruppe. «Wundervoll war das, einfach grossartig! Macht nur so weiter, dann werden euch die anderen nichts tun!» sagt beeindruckt der finnische Militärattaché als Zeuge der Übungen der Gebirgssoldaten in Adelboden im Winter 1942.

Bereits im Dezember 1939 fand auf der kleinen Scheidegg im Berner Oberland der erste Zentralkurs der Armee für Gebirgsausbildung im Winter statt. Unter äusserst harten Bedingungen werden Einzelkämpfer für den alpinen Winterkrieg ausgebildet, Soldaten, die sich in den unwirtlichen Höhen und im schwierigsten Gelände behaupten sollen. Was die eidgenössische Armee braucht, um ähnlich der finnischen einem mächtigen Feind trotzen zu können, sind soldatisch bestens ausgebildete, charakterlich einwandfreie, technisch vollkommene Winter- und Hochgebirgskämpfer.

«Der perfekte Hochgebirgsjäger und -patrouilleur, wie wir ihn formen wollten, musste die Skitechnik mit automatischer Sicherheit beherrschen, ein standfester, leistungsfähiger Geländefahrer sein,

der tags und nachts, bei Schneetreiben, Sturm, Nebel und Kälte, beladen mit Waffen, Munition und voller Winter- und Hochgebirgsausrüstung auch in schwierigem Terrain rasch vorwärts kommt, gegen Witterungseinflüsse weitgehend unempfindlich ist, Entbehnungen mit seinem widerstandsfähigen, sportgestählten Körper ohne Nachteil aushält, in Schnee, Firn und Eisseine Waffe vorteilhaft in Stellung bringt, sich eine schützende Biwakhöhle bauen kann, alle Widerwärtigkeiten der wilden Gebirgsnatur und die Schwierigkeiten zu seinem Vorteil und zum Nachteil des Gegners auszunutzen weiss, kurzum: in jeder Lage zweckmässig, taktisch richtig, auch wenn auf sich allein angewiesen, handelt», notiert Oberst Fritz Erb.

Insgesamt erreicht die Zahl der vorzüglich ausgebildeten alpinen Bergkämpfer fast die Stärke einer Division. Aufklärung und Sicherung im Bereich des ewigen Schnees, Stosstruppunternehmen zu jeder Tages- und in jeder Jahreszeit, Überraschungsaktionen in der Flanke und im Rücken des Gegners und einiges mehr wird ihre Aufgabe. Und die eidgenössische Armee macht kein Geheimnis aus dem Besitz dieser, Kommandos ähnlichen Truppen, im Gegenteil: Bei jeder Gelegenheit, sei es während der Manöver, in der Presse oder auf der Leinwand können sich die fremden Militärattachés vom Kampfwert dieser Elitetruppe überzeugen.

Langsam beginnt das Réduit National Gestalt anzunehmen. Im Inneren der Berge werden in zermürender Arbeit dem Granit mit Dynamit und Pressluftbohrern Meter für Meter Räume und Gänge abgetrotzt. In Tag- und Nachtschichten schafft man ein Bollwerk ohne Gleichen. Kilometerlange unterirdische Labyrinthstädte werden in den Felsen gehauen. E-Werke, die den Bedarf einer Grossstadt decken könnten, entstehen hier wie auch leistungsstarke Bäckereien, riesige Unterkünfte, Lazarette mit modernster Einrichtung und

vor allem die nie endenwollenden 76 Kilometer langen Stollen der Munitions- und Waffendepots. Hinter den kleinen und unscheinbaren Eingängen verbergen sich wahre Wunderwerke des Festungsbaus. Und mancher Soldat, der irgendwo in den Bergen vor einer schmalen Panzertür Wache steht, ahnt nicht, dass er die Pforte einer unterirdischen Stadt bewacht.

Schon Jahre vordem Ausbruch des 2. Weltkrieges sind die eidgenössischen Befestigungsanlagen dankbare Objekte für den deutschen Geheimdienst.

Noch im Frühjahr 1938 gelingt es ihm z.B., den Techniker im Baubüro für Befestigungsbauten in Alstätten, Unteroffizier Modespacher, anzuwerben. Der clevere Techniker kopiert 44 Pläne von Befestigungen des Rheintales und verkauft sie der Bregenzer Aussenstelle der deutschen Abwehr zum Festpreis von 4'400 Franken.

Ende August 1939 setzt sich Modespacher in den Wagen, fährt die ganze Nordgrenze von Alstätten über Basel nach Vallorbe ab und trägt selbst den kleinsten Bunker säuberlich auf seiner Karte ein. Nachdem er geschnappt worden ist, stellt man fest, dass Modespacher von Ende Juli 1938 bis Herbst 1939 mindestens alle drei Wochen in Deutschland gewesen ist.

Den östlichen Abschnitt der Verteidigungsanlagen wiederum verrät den Deutschen ein gewisser Gefreiter Hermann Vinzenz aus Zürich, der von Juni bis November 1941 auf dem Grenzposten Schlappiner Joch Wache hält.

Nachdem er es einem Abwehragenten ermöglicht hat, in aller Ruhe eine Bildserie von dem strategisch wichtigen Schlappiner Joch und seiner Umgebung zu machen, ergänzt der abtrünnige Wehrmann die ihm vorgelegten, gestochen scharfen Fotos mit genauen Erklärungen der abgebildeten militärischen Anlagen um Schösslistein und Donnerstein und darauf dem Kessigrat soeben entstehenden Bunkerlinie.

Der Aufmerksamkeit des Gefreiten entgeht kein Detail, und er macht präzise Angaben über Art und Bestimmung der Anlagen und darüber, wie die Verbindungswege verteidigt werden sollen, selbst die Namen der kommandierenden Offiziere fehlen dabei nicht. Ausserdem gibt Vinzenz den Deutschen die Befestigungen um die rückwärtig gelegene Talsperre bei Laret preis. Auch zu diesen liefert er exakte Einzelheiten über die Bunker, ihre Fernmeldleitungen, die Schusswinkel ihrer Geschütze, die Lage der zur Sprengung vorbereiteten Objekte und der Unterstände, in denen sich die Auslöseeinrichtungen befinden.

Der Verrat von Vinzenz bedeutet für die Deutschen, dass sie im Ernstfall den Raum um Davos von Norden her und die Gegend weit über Chur recht problemlos besetzen könnten. Darüber hinaus kundschaftet Vinzenz fleissig die Befestigungen des zur Festung Sargans gehörenden St. Margrethenberges und die Versorgungs- und Nachschublager der Festung selbst aus. Schliesslich liefert er noch Einzelheiten über Panzersperren bei Wildhaus und bei Vetliberg, sowie über die Bunker bei Höcklernordwestlich von Leimbach bei Zürich.

Ein anderer Wehrmann, der Füsilier Hermann Grimm, spioniert zur selben Zeit im Innern der Festung Sargans, zu deren Infanteriemannschaft er gehört. Grimm gibt seinem Auftraggeber per Funk Informationen über drei exponierte Anlagen: die Bunkerreihen beim Kurhaus Alvier, den Grossbunker bei Plattis und die Sicherungsbauten der Festung Luziensteig. Grimm versäumt es auch nicht, alle Einzelheiten über Bewaffnung, Schussfeld und Verbindungswege dieser Objekte mitzuteilen. Mit dem fortschreitenden Ausbau des Réduit wächst in gleichem Masse auch das Interesse des deutschen Geheimdienstes.

Ganze Arbeit leistet dabei der Fourier Jacob Feer aus einer Zerstörungseinheit. Feer spezialisiert

sich auf alle möglichen «Spreng-Objekte», wie Strassen, Brücken, Bahnübergänge, Unterführungen, Stauwerke und dergleichen.

Er recherchiert auch die Sprengstofflager Meiringen, Giswil und Hirsegg und verrät gleichzeitig 17 Objekte an den Reuss- und Emmeübergängen, 25 verminte neuralgische Punkte an wichtigen Verbindungswegen im Zentralraum des Réduit, der Lopperstrasse und anderen, gleich mit den Namen und Adressen der Chefs und ihrer Stellvertreter, selbst deren Telefonnummern vergisst Feer nicht. «Damit hatte der Angreifer die Grundlagen zu taktischen oder operativen Erfolgen grösseren oder grösseren Ausmasses», konstatiert die Untersuchungskommission.

Die deutsche Abwehr versteht es sogar, ein Funkerpionier-Team einzuspannen, was ihnen das Knacken des eidgenössischen Militär-Codes und Eindringen in die Funkverbindungen ermöglicht. Das Team liefert Informationen über das Funkzentrum Morschach, über die Verbindungen zum Armeestab und den Armeekorpskommandos. Ferner verraten sie Einzelheiten über Dutzende anderer Funkstationen. Der in Basel stationierte Oberleutnant Charles Otto Reimann gibt dem deutschen Geheimdienst Informationen über Befestigungen im Raum des Vierwaldstätter Sees, die Minensperren bei Stanstad und die Kriegsstandorte der Truppen im Réduit.

Ein Leutnant, Otto Kullys, spielt der Abwehr Angaben über die Bunkersysteme um den Simplon und in der Gegend von Zermatt zu. Ausserdem fertigt er exakte Skizzen des im Bau befindlichen Forts Naters mit Einzelheiten über die Stellungen seiner schwerkalibrigen Geschütze an.

Diesen und eine ganze Schar kleinerer und grösserer Spione übertrifft jedoch der Major der eidgenössischen Armee, Ernst Pfister, bei Weitem. Es scheint, dass Pfister sich dazu auch auf Kraft-

fahrzeugprobleme der Schweizer Armee konzentriert hat, da er – die Strassenkarte des Automobil Club Suisse (A.C.S.) in der Hand – bemüht ist, diese für das Grossdeutsche Reich mit solchen Details wie dem Verlauf des Réduit, den Armeekorpsabschnitten und sogar den Reifenlagern zu ergänzen. Er verfasst auch eine Liste der Kraftfahrzeugstellungspläne sowie sämtlicher Treibstofflager und gibt sich Mühe, die vorhandenen Mengen an Benzin in «Millionen Litern» zu errechnen. Doch selbst das ist dem unredlichen Offizier noch nicht genug: Er liefert eine der aktuellen Listen der Motorfahrzeugstellungspläne, die geheimen Weisungen für die Rückwärtigen Dienste, die allerletzten Operationsbefehle und Mitte März 1942 den «Geheimbefehl des Oberbefehlshabers betreffend die Mobilmachung des II. Armeekorps» samt Verzeichnis der an der Übung teilnehmenden Truppen mit ihren Korpsammelplätzen. Die häufig verwendete Deckadresse, über die das ausgespionierte Réduit-Material an die wissbegierigen Abnehmer gelangt, lautet: «Evangelischer Missionsverlag, Stuttgart, Kasernenstrasse 21.» Der Verlag existiert tatsächlich, und damit die Berichte nicht dem Pfarrer, sondern den Abwehrmännern zugestellt werden, dürfen die Agenten nicht vergessen, die Sendungen jeweils mit drei Zehner-Briefmarken zu frankieren, «von denen die mittlere verkehrt herum aufzukleben sei». Die so gekennzeichneten Sendungen werden von der deutschen Postzensur abgefangen und an die richtige Adresse weitergeleitet. Trotz aller Vorsicht bleibt die Sache äusserst riskant: Die Karriere jedes dieser erwähnten Spione endet mit der Todesstrafe. Man schätzt die Zahl der deutschen Spione auf etwa 1'000 Köpfe. Mancher Führungsoffizier der Abwehr hat so bis zu 100 «Schäfflein» untersch, allein in dem Abschnitt zwischen Bodensee und Basel «waren wenigstens 206 Spione tätig». Diesem Masseneinsatz versucht die eidgenössi-

sche Spionageabwehr Herr zu werden, mit Erfolg, wie sich einer der leitenden Offiziere der deutschen Abwehr beklagt: «Nach einer gewissen Anlaufzeit ist die schweizerische Spionageabwehr als weitaus am gefährlichsten angesehen worden und der Ausfall von Agenten prozentual in der Schweiz am höchsten gewesen.

Durch den erfolgreichen Zugriff der schweizerischen Abwehr sind unsere mühsam aufgebauten Netze immerwieder desorganisiert worden. Eine Zeitlang war fast mein ganzer Stab von Agenten entweder aufgefliegen oder derart kompromittiert, dass an einen Einsatz nicht zu denken war.»

Alle diese Agenten, selbst diejenigen, die vorgeben aus Idealismus gehandelt zu haben, nahmen gern das gebotene Geld für ihre Dienste an. So verriet z.B. ein Korporal eines Abschnitts im Jura für ganze 20 Franken den Standort seiner Kompanie, den Namen des Kp.Kdt. und die Lage eines Bunkers.

Der einzige, der keinen Judaslohn nahm, der Lehrer Helmuth Lange aus Zürich, beging gleich am nächsten Tag nach seiner Verhaftung Selbstmord. Lange, Chauffeur bei einer der Divisionen, stahl wie ein Rabe Karten und Pläne, gab den Artilleriebeobachtungsposten im Südabschnitt der Limmat preis, der Festungsanlage zwischen Altstetten und Dietikon, und einiges andere mehr. Der Clou war der Diebstahl eines Schlüssels, mit dem man sämtliche Panzertüren der Befestigungswerke eines ganzen Abschnitts öffnen konnte. In den Kantonen Glarus und Zug hat man beinahe zwei Jahre lang, zwischen 1941 und 1942, eine 25-köpfige Spionagegruppe, in drei Teams eingeteilt, auf das Réduit angesetzt.

Die emsige Meute reist herum und zieht alle möglichen Erkundigungen über das Zentralgebiet ein, notiert die Hauptmerkmale der Befestigungen, fotografiert, misst sie ab, trägt alles in Karten ein, fertigt Skizzen an, erstellt Pläne, gibt Mitteilungen

über die Aufgaben der Einheiten weiter und bezeichnet ihre Unterkünfte. Ihr Interesse gilt auch den Ortswehren, dem Alarm- und Signalisationssystem. Sie erforschen Flugplätze, deren Anlagen und notieren Resultate vom Bunkerschiessen etc. Es erfordert mehrere Monate Kleinarbeit, um sie hinter Schloss und Riegel zu bringen.

Der Einfallsreichtum der Réduit-Schnüffler lässt nichts zu wünschen übrig. Sie tarnen sich als harmlose Pilzsucher oder Schmetterlingsjäger. Ein Pilzkundiger begründet seine Anwesenheit in der Befestigungs-Sperrzone mit seiner Pilzforschung. Ein anderer Agent legt sich eine Forellenzucht zu und wählt dafür «per Zufall» Fischweiher, die im Réduitgebiet liegen.

Ein besonders Unternehmungslustiger eröffnet in der Nähe der gerade erbauten modernen Fischzuchtanstalt einen Forellenhof, wo den Gästen, darunter Offiziere aus den umliegenden Befestigungsanlagen, nach der köstlichen Mahlzeit das Gästebuch für eine «freundliche Widmung» von dem Wirt persönlich vorgelegt wird. Auf diese dezente Art und Weise erfährt die deutsche Abwehr Namen und Dienstgrad der Offiziere und auch niedriger Chargen, die dort stationiert sind. Den Vogel schießt ein tüchtiger Holzhändler ab, zu dessen Aufgaben der Verkauf von 5'000 Ster Holz pro Jahr gehört. Nach seinen Aussagen gelingt es ihm, «die Sache so zu drehen, dass er die Verkäufe in den für den deutschen Nachrichtendienst interessanten Gebieten machen kann». Und das Holz besorgt er sich selbstverständlich in dem Waldgebiet des Réduit.

Die Ergebnisse ihrer Kundschafterarbeit versuchen die Agenten in der Regel per Post weiterzuleiten. Hier ein Ausschnitt der von der eidgenössischen Spionageabwehr abgefangenen Briefe: «Auch meine Stein- und Kristallsammlung konnte ich bereichern. Ich habe einige ganz prächtige Exemplare von Steinen mitgebracht. Fundorte

manchmal so eigenartig, dass man meinen könnte, nur der Mensch hätte sie in jene Gegenden gebracht und dort als überraschendes Monument aufgestellt. Recht schöne Steine mit eingesprengten Kristallen konnte ich auch finden, grössere und kleinere, auf verhältnismässig kleinem Raum.

Ich muss immer wieder feststellen, dass, wenn sich auch die Natur an die gegebenen Verhältnisse anpasst, jeder Plan neu und interessant ist. Manchmal bekomme ich recht nette Exemplare von unserem Freunde Pet. Tollardo, derab und zu seltene Exemplare hat und sie gerne tauscht. Vielleicht fragst du einmal bei ihm an, wenn Du Dich für etwas Besonderes interessierst...»

Im Klartext heisst es: «Das Resultat meiner Beobachtungen von Befestigungen in den Bergen war gut. Ich habe gute Skizzen und Zeichnungen von Bunkern gebracht. Sie sind so gebaut, dass man meinen könnte, sie seien als Monumente in die Gegend eingepasst. Geschickt in die Felsen eingesprengte Bunker habe ich auch festgestellt. Grosse und kleine, auf verhältnismässig engem Raum.

Ich muss sagen, dass sie gut an die Verhältnisse angepasst sind. Manchmal bekomme ich Nachrichten und Pläne vom Agenten Tollardo, der ab und zu gute Arbeit geleistet hat und gerne verkauft; Du kannst Dich an ihn wenden, wenn Du etwas Besonderes hast.»

Der zitierte Peter Tollardo, ein in Bilten wohnender Italiener, hat sich übrigens auf die Festungen im Kanton Graubünden spezialisiert. Sein Chef, Major d. R. Karl Böhning, Leiter der Abwehr-Aussenstelle Bregenz, beauftragt ihn, die Lage der einzelnen Bunker, ihre Schussfelder und toten Winkel festzustellen.

Die Berichte werden entweder von seiner Freundin, die eine Grenzkarte besitzt, im Mantel oder unter dem Fahrradsattel versteckt nach Deutschland gebracht oder übereinen Mittelsmann, den be-

währten Stein- und Kristallsammler, weitergeleitet. Man versucht auch, sich moderner Nachrichtenübermittlungsmethoden zu bedienen, und so bekommt deraus Aargau stammende Paul W. Wohler von dem Abwehragenten Heinrich G. Heilig, einem Angestellten des deutschen Konsulats in St. Gallen, im Sommer 1941 einen Geheimsender. Mit dem in einem eleganten, handlichen Lederkoffer eingebauten Kurzwellen-Funkgerät, zur Tarnung mit englischer Beschriftung versehen, soll Wohler bei einem Angriff Hitlers auf die Schweiz die Verbindung zwischen den deutschen Truppen und dem Landesinneren herstellen.

Zunächst jedoch wird Paul W. Wohler mit einer nicht minder wichtigen Aufgabe betraut: Auskundschaften des im Landesinneren liegenden Réduit. Bei seiner Verhaftung am 6. Juni 1942 trägt Wohler ein umfangreiches Verzeichnis bei sich.

Auf der Wunschliste des deutschen Geheimdienstes steht unter dem Stichwort «Militärische Anlagen»: «Geheime Pläne über Réduit National (geheime Aufmarschpläne, Operationspläne), Pläne vom St. Gotthard, Sargans, Samedan., Monte Ceneri, Maloja-, Ofen- und Simplon-Pass, St. Maurice, Le Locle ..., jeweils die genaue Lage, Art und Bestückung, Sprengvorrichtungen, Aufschlüsselung (Auflösung), wie und wo Ladung angebracht? Beim Depot: Wo, was und für wen», dazu eine Reihe anderer Fragen.

«Die Alpen sind wie Schweizerkäse mit Verteidigungsanlagen durchlöchert, und das gesamte Gebiet der Schweiz bildet einen einzigen Befestigungsraum», berichtet einer der Agenten.

Und es ist nicht verwunderlich, dass der Arbeitsaufwand des Geheimdienstes es dem Generalstab der deutschen Wehrmacht bereits 1940 ermöglicht, einen richtigen Reiseführer über die Schweizer Landesbefestigungen «Nur für den Dienstgebrauch» an die Truppen zu verteilen. Er enthielt detaillierte Berichte über Befestigungsarbeiten,

Bewaffung, Mannschaften, gebräuchliche Abkürzungen, optische Signale und vieles Wissenswerte mehr.

Das Büchlein umfasst ausser Fotos von Waffen und Befestigungsanlagen selbst solche Details wie z.B. die Deckenstärken der einzelnen Bunker etc. «Das Ganze konnte nur das Resultat einer

über mehrere Monate dauernden Spionage sein», stellen anerkennend die Schweizer Spezialisten fest. Auch die folgende «Réduitbeschreibung» ist einem internen Merkblatt, das die deutsche Abwehr im Sommer 1943 herausgebracht hat, entnommen:

Nur für den Dienstgebrauch!

DAS SOGENANNTEN SCHWEIZERISCHE RÉDUIT NATIONAL

«Die tief gegliederte Befestigungs-Zone ist zwar zusammenhängend, jedoch nicht überall von gleicher Stärke.

Grossgruppen, festungsartig ausgebaut, besitzen eine ansehnliche Feuerkraft und Widerstandstärke: Mehrere dicht gepanzerte Werke, gruppenweise über den weiten Raum verteilt, durch unterirdische Gänge miteinander verbunden, unterliegen einem einheitlichen Kommando.

Im taktisch wichtigen Grenz- und Verteidigungsraum sind wiederum die Hauptwerke typisch. Sie bestehen aus einer Anzahl sogenannter Kampfblocks, ausgerüstet mit Nahkampfwaffen aller Art. Ihre Aufgabe: flankierendes Feuer in das nahe Vorfeld, in das Zwischenfeld und vor die Hindernisse. Jedes Hauptwerk und jedes seiner Kampfblocks sind von feuerbeherrschten Hindernissen umkreist. Die Eingänge der Kampfblocks liegen in der Regel einige hundert Meter weiter rückwärts an gut beschützter Stelle im Gelände. Als Bindeglieder der einzelnen Hauptwerke sind Zwischenwerke gebaut.

Ihre Aufgabe: Bewachung des Zwischenfeldes

und Verhinderung, dass ein Angreifer in die Stellungen einbricht. Das flankierende Feuer der Hauptwerke wird vom Feuer aus den Zwischenwerken überlagert und gegen diese Geländestriche ergänzt, die im toten Winkel der Hauptwerke liegen und von ihnen nicht erfasst werden können. Die Bunker, meist Einzelwerke in Verbindung mit Sperrlinien, spielen eine vielseitige Rolle: Sie dienen dem örtlichen Schutz der diversen Nutzbauten wie Brücken, Tunnel oder Kreuzungen wichtiger Verbindungsstrassen. Hohe Feuerentwicklung, besonders bei flankierendem Feuer, charakterisiert sämtliche Befestigungszonen, was eine starke physische und moralische Wirkung hat. Sie verfügen überein engmaschiges Netz von Flak- und Pak-Waffen. Dank der vollautomatischen Waffen und mechanisierten Wehreinrichtungen, sind die Stammmannschaften zahlenmässig äusserst gering.

Gegen Feindfeuer sind die Befestigungen schon durch ihre verstreute und versteckte Anordnung im Gelände aussichtsreich geschützt. An der Erdoberfläche liegen nur die eigentlichen Kampfanla-

gen, während alle sonstigen Werkteile so tief in den Felsen untergebracht sind, dass die Wirkung schwerster Geschosse oder Fliegerbomben, ja selbst Kampflärm nicht durchdringen könnte. Mit ihrer Panzerung bis 20 cm oder mehr, gut 3 m dicken Eisenbetondecken bieten die Werke der Hauptwiderstandslinie sowohl für Bedienungen und ihre Waffen, wie auch für Beobachter und Wachtposten den denkbar stärksten Panzer- und Mauerschutz. ...

Gegen Kampfswagen und Infanterie wirken ein genau festgelegtes und eingespieltes Abwehrfeuer aller Waffen, Panzerhindernisse, Minenfelder, Stacheldrahtverhaue oder Hochspannungsdrähte... Um eine unterirdische Sprengung des Festungssockels zu vereiteln, liegen Abhörgeräte, elektrische Bohrmaschinen und Sprengmunition bereit. Zunächst waren die Befestigungen fast linear ausgeführt, um erst einmal eine durchgehende starke Verteidigungslinie zu schaffen. Ab Sommer 1940 ist eine Vertiefung und Verdichtung der Befestigungszone bemerkbar. Das Vorfeld für die Gefechtsposten wird ausgebaut; die Riegel und Auffanglinien verbreitern das rückwärtige Gebiet. Bei allen Befestigungen sind, wo irgend möglich, innere Verteidigungsabschnitte so gestaffelt, dass die Werke selbst dann noch zu halten sind, wenn ein Angreifer bereits irgendwo eingedrungen ist... Ein System von Hohlgängen verbindet alle Werke untereinander und macht eine gesicherte unterirdische Verbindung möglich. Die Tiefengliederung ist so breit gefächert, dass die Angriffsartillerie einen Durchbruch in das gepanzerte System aus ihrer Ausgangsposition nicht zu unterstützen vermag. Zwar sind Feldbefestigungen normalerweise dort am stärksten, wo das Gelände den Angriff am ehesten begünstigt, jedoch hat man im Falle des «Réduit» die beherrschenden Geländepunkte am stärksten befestigt, um sich deren Besitz unter al-

len Umständen zu sichern. Die Möglichkeit eines gegnerischen Einbruchs in die schwächeren Zwischenlinien wird in Kauf genommen: Man ist davon überzeugt, dass es gelingen wird, diese Einbrüche durch sofortige konzentrierte Gegenangriffe zu bereinigen, wenn man die beherrschenden Punkte in der Hand behält...

Man versteht es auch, die Grossgruppen des «Réduit» der Artilleriewirkung zweckmässig anzupassen. Ihre einzelnen Anlagen sind so weit auseinandergezogen, dass Trommelfeuer auf die Gesamtanlagen ohne grössere Wirkung bleibt und eine planmässige, gezielte Bekämpfung jedes einzelnen Werkes notwendig macht. Das gesamte «Réduit» ist für den Fall, dass dem Feind ein Durchbruch gelingen sollte, flankierend restlos bestrichen und nach allen Seiten verteidigungsfähig. Wo die Flankierung der Werke nicht ausreicht, sind ergänzende Bunker eingeschoben...

Ein Grosswerk der drei Hauptfestungsgebiete des «Réduit» mit etwa 10'000 Mann Besatzung erhält beispielsweise bis zu fünfzig versenkbare Panzertürme mit 120-mm-Geschützen, neunzig 75-mm-Geschütze in Flankenbunkern, dreissig 75-mm-Flakgeschütze in versenkbaren Panzerständen, 180 Zwillings-s.MG in feststehenden Panzerkuppeln, 190 grössere und kleinere Bunker und zwanzig verbunkerte Eingänge. Die festen Panzerkuppeln sind zwar gut getarnt, wegen ihrer typischen Form jedoch leicht wahrnehmbar, die versenkbaren Türme dagegen meist nur aus der Luft zu erkennen. Die verbindenden Sperrstellungen bestehen aus Bunkern, die die Sperren flankieren und sich gegenseitig unterstützen...

Die Decken der dem Gelände geschickt angepassten Bunker sind so stark, dass sie wohl nur von schwerstem Kaliber durchschlagen werden können. Im Vorfeld ist die Deckenstärke vielfach geringer, doch sichert sie auch hier gegen Einzeltreffer des 21-cm-Kalibers. Viele Bunker besitzen ausser

den flankierenden Scharten auch s.MG-Panzerkuppeln, die, auf Betonklötze aufgesetzt, durch Scharten nach allen Richtungen feuern können. Diese Kuppeln sind zwar durch ihr charakteristisches Aussehen leicht erkennbar, wegen ihres geringen Durchmessers jedoch von Steilfeuer kaum zu treffen. Eine weitere wirksame Verstärkung bedeuten die kleinen Ein-Mann-s.MG-Drehtürme; sie lassensich gut tarnen und sind schwer zu treffen... Von Stacheldraht und Schienensperren ist ausserordentlich viel Gebrauch gemacht worden. Die der Panzerabwehr dienenden Schienensperren bestehen aus tief in die Erde eingelassenen, meist einbetonierten Schienenteilen, die etwa 1 bis 1,5 Meter aus dem Boden herausragen und gegen Artilleriefeuer wenig empfindlich sein dürften. Sie sind ferner durch ausgedehnte Minenfelder ergänzt. Das gesamte System ist darauf ausgerichtet, dass die Werke von einer gut ausgebildeten Festungstruppe verteidigt werden können...

Zur Ergänzung der Feuerwirkung werden hebbare Kuppeln mit etwa 30 cm starker Bepanzerung und einer dünneren Stirnwand verwendet, die jedoch erst dann sichtbar wird, wenn die Kuppel angehoben ist. Die Kuppeln selbst könnten vielleicht von schwerstem Steilfeuer durchschlagen werden. Wegen ihres geringen Durchmessers sind sie jedoch nur mit erheblichem Munitionsaufwand zu treffen. Allerdings müssen die Kuppeln zum Schuss angehoben werden und bieten dann ihre nur durch Flachfeuer bezwingbare (zu durchschliessende) Stirnwand ... Die Scharten der Flankenkasematten und Bunker sind gegen frontales Feuer gedeckt, also erst dann erreichbar, wenn man bereits in die Zwischenräume eingedrungen ist. Die Scharten der Kasematten sind ausserdem durch Panzerschilde abgedichtet...

Es wird Vorsorge für die ruhende Besatzung in den unterirdischen Anlagen getroffen, so dass

sie sich zu neuem Kampf stärken kann: Wohnlichkeit, Zentralheizung, elektr. Licht, fliessendes Wasser, Kanalisation, Küchen, Vorratsräume, Lazarett – alle Räume durch Hohlgänge verbunden; z.T. mit elektr. Kleinbahnverkehr, elektr. Aufzüge und Treppen verbinden die unterirdischen Anlagen mit den oberen Kampfräumen. Der durch Generatoren erzeugte elektrische Strom wird für die Beleuchtung, für Scheinwerfer, für den Betrieb von Pumpen zum Austrocknen, für die Trinkwasserhebung und Lüftung, für die Luftdruckanlagen, das ganze Werk unter einem Überdruck liegt, verwendet ...

Gegen Kampfgas: Gasdichte Abschlüsse und im Innern der Werke ein leichter Luftüberdruck, der das Eindringen von Kampfgas verhindert. Ein geringer Überdruck innerhalb der Werke sorgt dafür, dass die Pulverdämpfe nach aussen gedrückt werden...

Der Eingang zu einem Werk liegt im Allgemeinen 500 Meter rückwärts an einer der feindlichen Einwirkung weniger zugänglichen Stelle und führt unterirdisch in breiten und geräumigen Tunnels in bombensicherem Ausbau zum Werk.

Jede dieser unterirdischen Verbindung ist zur zähen abschnittswisen Verteidigung eingerichtet, und schon der Eingang wird durch seitlich eingebaute flankierende schwere Maschinengewehr-Schartenstände geschützt. Im Innern der einzelnen Werke befindet sich ein tiefer Graben, den eine im Ernstfall hochgezogene Zugbrücke überbrückt. Das Gefälle der Stollen neigt sich an allen Abriegelungs- und Verteidigungsstellen feindwärts, damit dorthin die eingebauten Flammenwerfer das brennende Öl abgiessen können.

Im September 1942 werden im «Réduit» die neuen Flugplätze Alpnach, Kägiswil und Meiringen (Unterbach) fertiggestellt und den Fliegertruppen übergeben...»

Der schweizerischen Konterspionage kommt es gewiss ganz gelegen, dass die deutschen Agenten dem Erbauer des Réduit über die Schulter blicken. Es gibt wohl keine bessere Methode, die Pläne im OKW eindrucksvoller zu überzeugen, dass die Eidgenossen es mit ihrem Réduit ernst meinen und ein Angriff auf die Schweiz kein Spaziergang mehr wäre. Es ist durchaus möglich, dass Hitler den Verteidigungswert des Réduit richtig eingeschätzt hat, wenn auch die Agenten bestimmt manches übertriebener dargestellt haben als es in Wirklichkeit ist.

Die riesigen Réduitfestungsbauten haben sicherlich in den deutschen Plänen eine bedeutende Rolle gespielt, und es ist nicht von der Hand zu weisen, dass sie dazu beigetragen haben, von einem Angriff auf die Schweiz abzusehen.

In Erwartung der «zweiten Front» in Europa erteilt General Guisan schon im Herbst 1942 den Befehl, vorsorglich Pläne für einen Einsatz der Armee ausserhalb des Réduits auszuarbeiten: «Mit dem Fortschreiten der Kriegshandlungen in Europa musste immer mehr damit gerechnet werden,

dass früher oder später wieder Truppen der beiden Kriegsparteien an unseren Grenzen stehen würden. Damit würden die Voraussetzungen wieder wegfallen, die im Sommer 1940 den Bezug des Réduits notwendig gemacht hatten.»

Um die Armee nach den Jahren einer eng begrenzten Gebirgsverteidigung wieder darin zu schulen, im offenen Gelände zu operieren, werden im Winter 1943/44 im Mittelland grossangelegte Wintermanöver ganzer Heeresseinheiten durchgeführt.

Am 12. September 1944 treffen die vom Süden und die von Norden heranrückenden alliierten Heersäulen zusammen, und mit ihrem Erscheinen an der Schweizer Grenze ist der Einschliessungsring der Achsenmächte wieder gesprengt.

Aus dieser Lage zieht die schweizerische Armeeleitung die Konsequenzen: Wie längst geplant, verlässt nun das Gros der Armee das Réduit, das Symbol des nationalen Widerstandes während vier schwerer Jahre.



,Nebelspalter': Oktober 1937

Deutsche versuchen, unsere militärischen Grenzbefestigungen aususpionieren und im Bilde festzuhalten,

«Bitte recht freundlich!»

,Nebelspalter': November 1938



«Händ Sie zuefällig au e Schwizer Zytig da?»

«Nei, aber i dere Berliner isch en interessante Artikel über euse Gränzschutz!»



Äst



15. Juni 1939, riesige Getreidesilos im Gebirgssee der Kernzone versenkt: «eine gut 150 Jahre alte strategische Grundidee»

22. Februar 1940, Platzkommando Genf: Versorgung der durch Schneefälle abgeschnittenen Posten nach Eskimo-Art

5. März 1940, Hilfsdienst: «Mehr oder weniger gut auf ihre Arbeit vorbereitet»



10. März 1940, Nordgrenze, Panzersperren: «Nur kurze Zeit zu halten»



21. März 1940, Leichte Seil-Umlaufbahn:
Am Ende des Aktivdienstes über 114 Militärseilbahnen





21. März 1940, Festungsbau, Stollen: «Bis Frühsommer das Schwergewicht in den Grenzzonen»

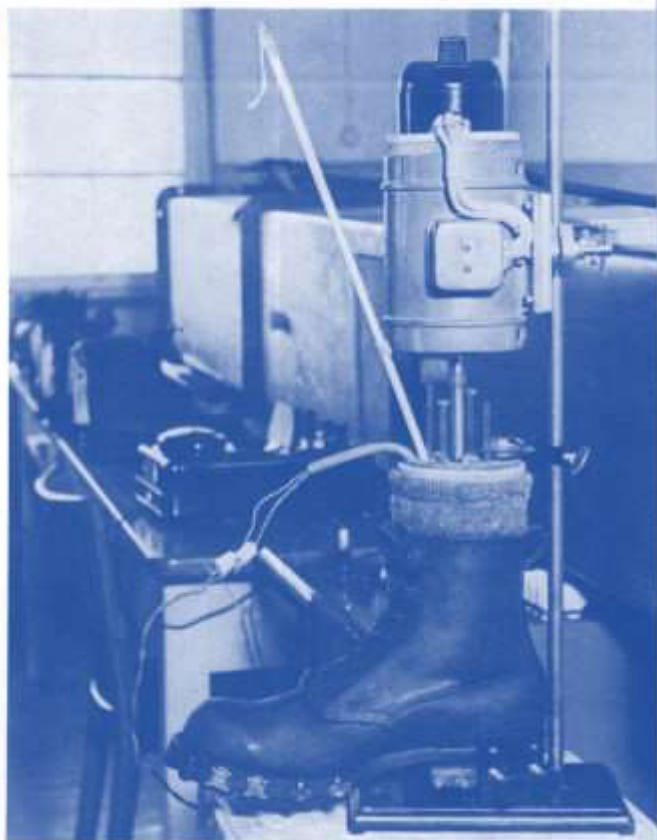
157

27. März 1940: Die neu Eingerückten



Samuel Gonard

Rechtes Bild: April 1940, St. Gallen, Ausrüstungs-Versuchslabor, Erprobung des Schuhwerks für Gebirgstruppen: «Ein hervorragender Einfluss auf die seelische Verfassung»

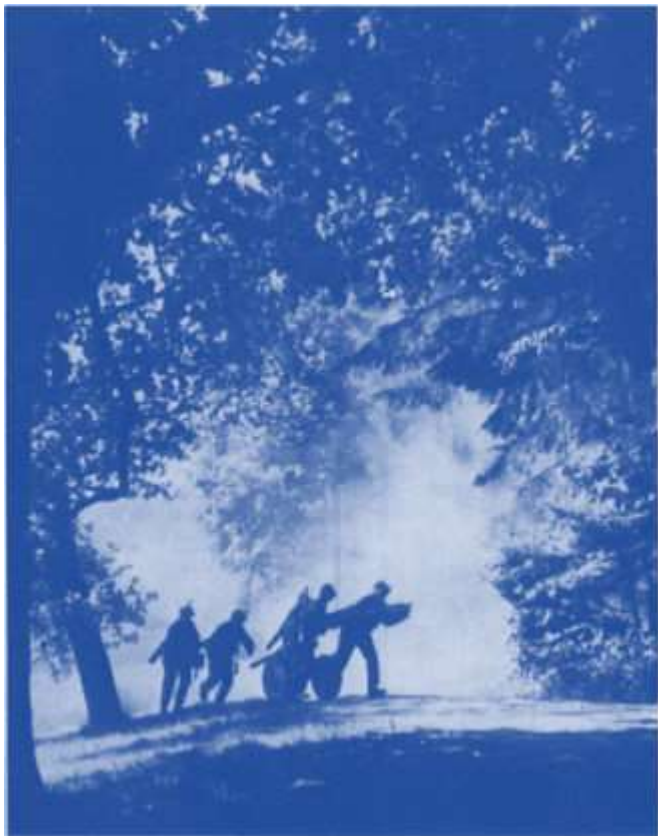


April 1940, Schiessschule, Walenstadt: Schiessübung mit der schweizerischen Ordnonanzpistole 06/29 im Kaliber 7,65 mm Parabellum





31. Mai 1940, Schiess-
übungen der Ortswehr:
Am Ende des Aktiv-
dienstes 285'000
Angehörige



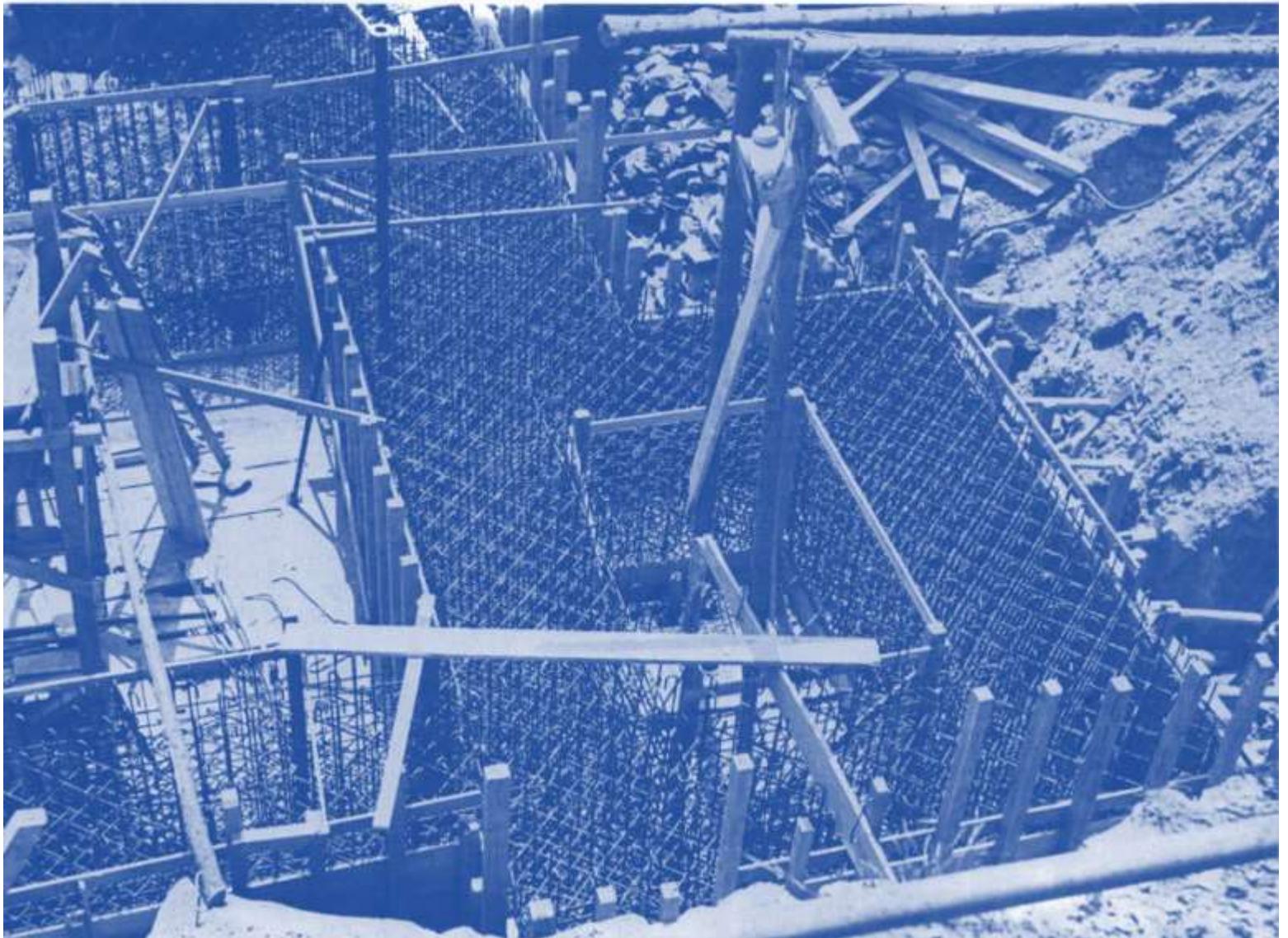
Linkes Bild: 8. Juni
1940: Stellungswech-
sel der 4,7-cm-Infante-
rie-Kanone (IK)

30. Juni 1940, Orts-
wehr, Vorbeimarsch:
«...um zu beobachten
und zu orientieren»



30. Juni 1940, Verteidigung der Ortswehr: «Gegen feindliche Umtriebe in der Bevölkerung und in der Armee»

Juli 1940, Grenzgebiet, Bunkerbau: Rund eine Milliarde Franken für das Réduit

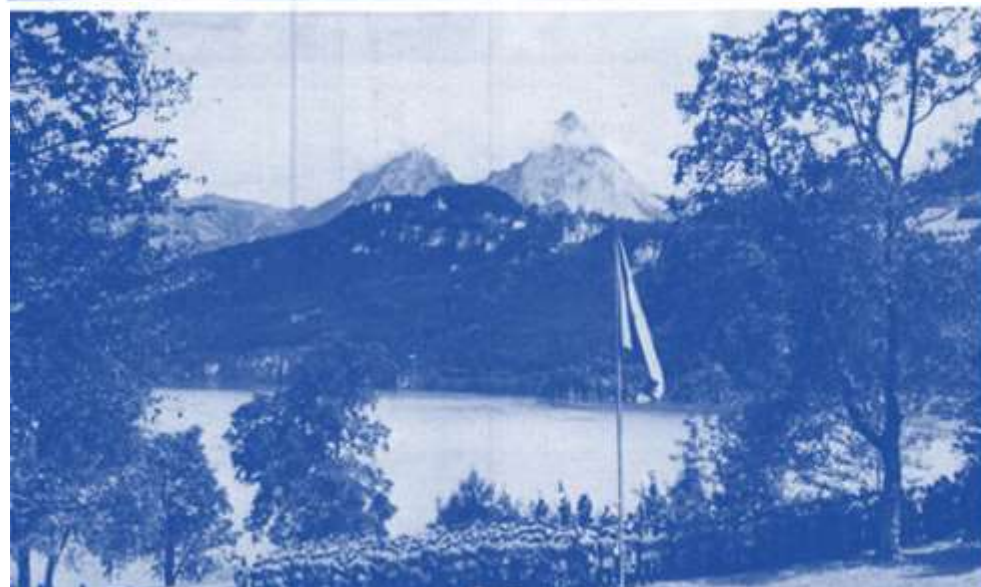




Eidgenössischer Beobachtungsposten dicht an der deutschen Grenze ...



... und ein Besuch, der nichts Gutes verkündet: Reichsführer der SS, Heinrich Himmler, mit Begleitung, **links** Obergruppenführer Karl Wolf, **rechts** General Schörner



25. Juli 1940, Rütli-Armeerapport: »Es geht um die Existenz der Schweiz«



«Psst! Feind hört mit!»: Das Plakat soll an die Spionage-Gefahr erinnern



Reduit, Raum Gstaad, 4. August 1940, 10,5-cm-Kanone: Stellungsbezug



10,5-cm-Kanone: Das unter 2 Tonnen liegende Gewicht ermöglicht es, sie als Feldartillerie im Rahmen der Division zu verwenden



4. August 1940, Därstetten: Fahnenabgabe bei der Feldartillerie

MH



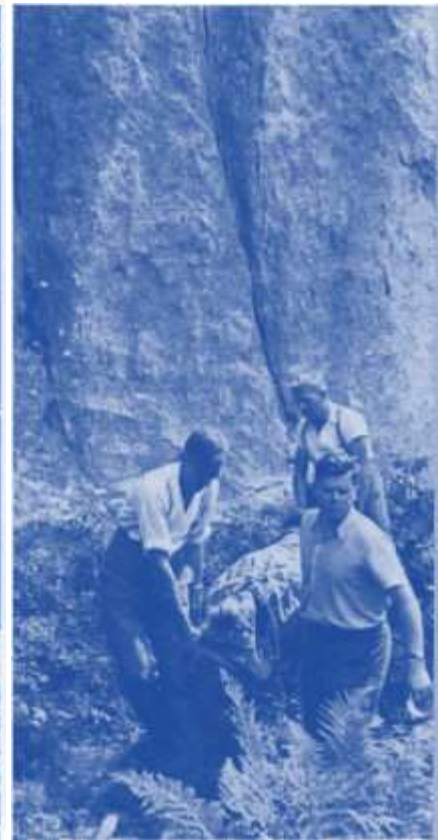
4. August 1940, Thun, Feldartillerie: Fahnenabgabe



4. August 1940, Gebirgsartillerie: Strapaze für Mensch und Tier

4. August 1940, Gebirgsartillerie: Auf dem Weg zur neuen Stellung (7,5-cm- Gebirgskanone 06)

9. August 1940, im Hochgebirge: Bergung eines abgestürzten Soldaten





Oben links: 10. August 1940, ein Mineur legt den Sprengstoff unter die Eisenbahnlinie: »Veröffentlichung verboten«

Oben rechts: 12. August 1940, Zerstörungs-Detachement: »Durch Schaffung der Gefahrenzonen erstmals in die Landesverteidigung eingefügt«



12. August 1940, Wattwil: Zerstörungs-Detachement, Sprengstoff



13. August 1940, Bergung eines Verletzten: Übung der Sanitätstruppen

Unten links: 18. August 1940, Brücke, Zerstörungstruppe: «Notfalls in die Luft jagen»

Unten rechts: 20. August 1940, Zerstörungstruppe legt Sprengkabel: Am Ende des Aktivdienstes ca. 26'000 Mann





5. September 1940, Übungen:
Ein Patrouillenführer



5. September 1940, Übungen:
Geschützstellung



5. September 1940, Übungen: Sturmangriff
auf «feindliche Stellung»



Linkes Bild: 9. September 1940: Materialtransport in den Alpen

Raum Kandersteg, 9. September 1940: Ein treuer Kamerad

Tessiner Alpen, Brione, 9. September 1940: «Viele Wehrmänner im Umgang mit Pferden ungewohnt»



12. September 1940: Die Gebirgsinfanterie während der Rast



169

Brieftaubendienst, September 1940: 300 Schläge mit über 18'000Tauben

Unten rechts: 16. September 1940, Übungen bei einer Feldbatterie: Zeit bedeutet Punkte



16. September 1940, Übungen bei einer Feldbatterie:
Der Kontrollpunkt



17.-19. September 1940, Manöver des 4. Armee-Korps (6. und 7. Division) im Raum Zugersee-Zürichsee-Linthebene. Bundesrat Rudolf Minger, Vorsteher des Militärdepartements, im Kreise hoher Offiziere: «Angriff und Verteidigung unserer neuen Réduitstellungen»



20. September 1940: Ein Oberstleutnant der Gebirgsinfanterie beim Studium der Karte

Tragbarer Brieftaubenkäfig, September 1940: »Zur Verbindung der Grenztruppen mit dem Grenzbrigaden-Kommando und deren vorgesetzten Heeresseinheiten



September 1940, Réduit-Bau:
Material-Transporte



30. September 1940. Grenzraum Nähe
Brugg, Bunkerbau: «Vornehmlich taktische
Bedeutung»





2. Oktober 1940, Manöver der
1. und 3. Division: Letzte
Handgriffe an einem Laufsteg



2. Oktober 1940, Manöver der
1. und 3. Division:
Überquerung des Flusses

2. Oktober 1940, Manöver der 1. und 3. Division:
Funkposten im Gelände

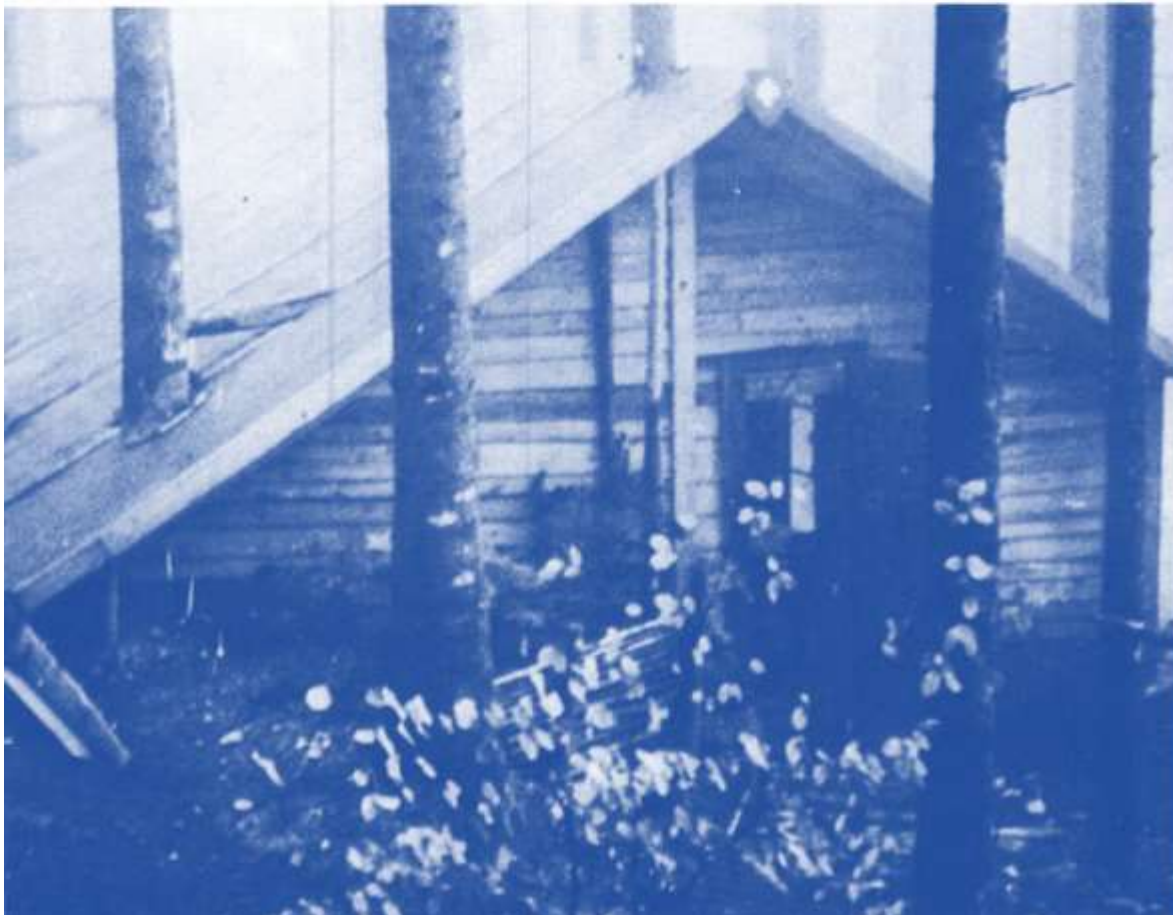


4. Oktober 1940, Manöver der 1. und 3. Division:
7,5-cm-Feldgeschütz-Stellung in einer Hofeinfahrt, auch dies gehört zu den Übungen





4. Oktober 1940, Manöver
der 1. und 3. Division: 7,5-
cm-Feldgeschütz in Stellung
unter Tarnnetzen



19. Oktober 1940, Abschnitt
der Grenzbrigade 1: Als Wald-
hütte getarnter Bunker



Oben: 10. November 1940, Réduit-Stollenbau: Die Alpen «durchlöchert wie Schweizer Käse»

19. Oktober 1940, Befestigungen im Abschnitt der Grenzbrigade 1: Eine Presse-Besichtigung



11. November 1940, Gurten bei Bern: In einem improvisierten Lazarett



**Oben links: 24. Januar 1941, Davos: La-
winen-Notdienst-Kurs**



**Oben: 4. Februar 1941, Manöver des
2. Armee-Korps: Berittene Patrouille**

**4. Februar 1941, Manöver des 2. Armee-
Korps: Im Stab des 2. A. K.**



5. Februar 1941, Manöver des 2. Armee-Korps: Oberstdivisionär Iselin, Kommandant einer Manöverpartei

Unten links: 15. Februar 1941, Zollikofen: Bewaffneter Bahnbewachungsdienst

21. Februar 1941, Übungen bei Oltingen: Flußüberquerung

178





10. März 1941,
Bellinzona:
Nahkampf-Ausbildung



15. März 1941,
Marfeldingen:
Brückenbau bei Nacht



Obenlinks: 18. März 1941, Furka, Gebirgsbrigade 11: Skipatrouille mit Armeehunden

Obenrechts: 25. März 1941, Bern: Funker eines Regimentsstabes

Unten links: 25. März 1941, Bern: Im Funkraum eines Regimentsstabes

Unten rechts: 25. März 1941: Funker eines Regimentsstabes



28. März 1941, Sihlsee: 10,5-cm-Kanone bei Feueröffnung

3. Mai 1941, Réduit: Panzerkuppeln T12



182

Mai 1941, Réduit: Kilometerlange Stollen mit Vorrat





Linkes Bild: 10. Mai 1941, Réduit-Bau: «Unsere Haut so teuer als möglich verkaufen»

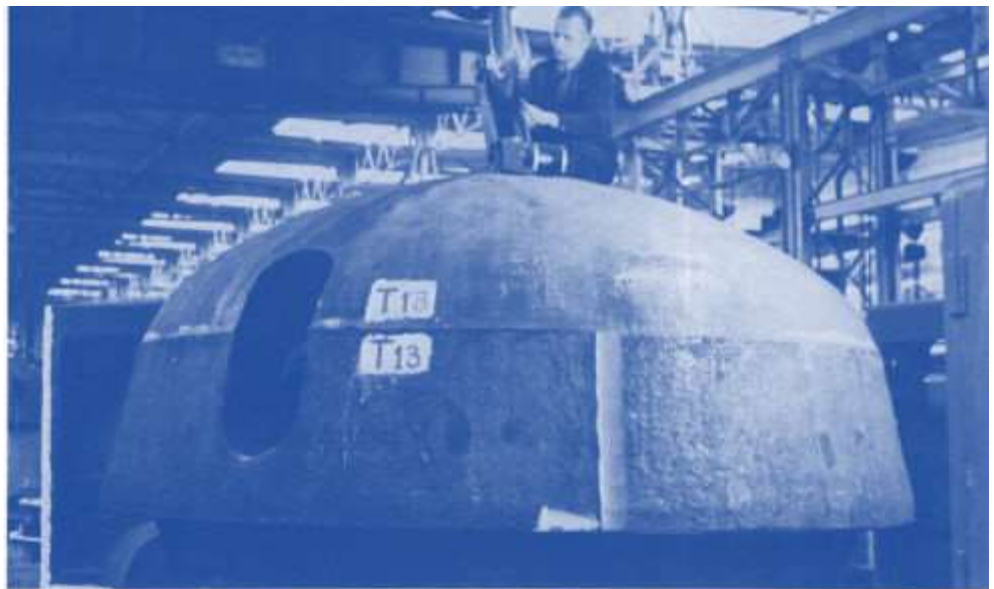
Mai 1941, Gefechtsausbildung: «Der Kampf ohne Waffen und Munition»

183

16. Mai 1941, Maschinenfabrik Oerlikon: Schweissarbeiten an den Panzerkuppeln



16. Mai 1941, Maschinenfabrik
Oerlikon: Panzerkuppeln T13



27. Mai 1941, Flüelen, Brief-
taubendienst: Ein ganzer
Schlag auf der Reise



1. Juni 1941, Réduit: «Das
gesamte Gebiet der Schweiz
bildete einen einzigen
Befestigungsraum»

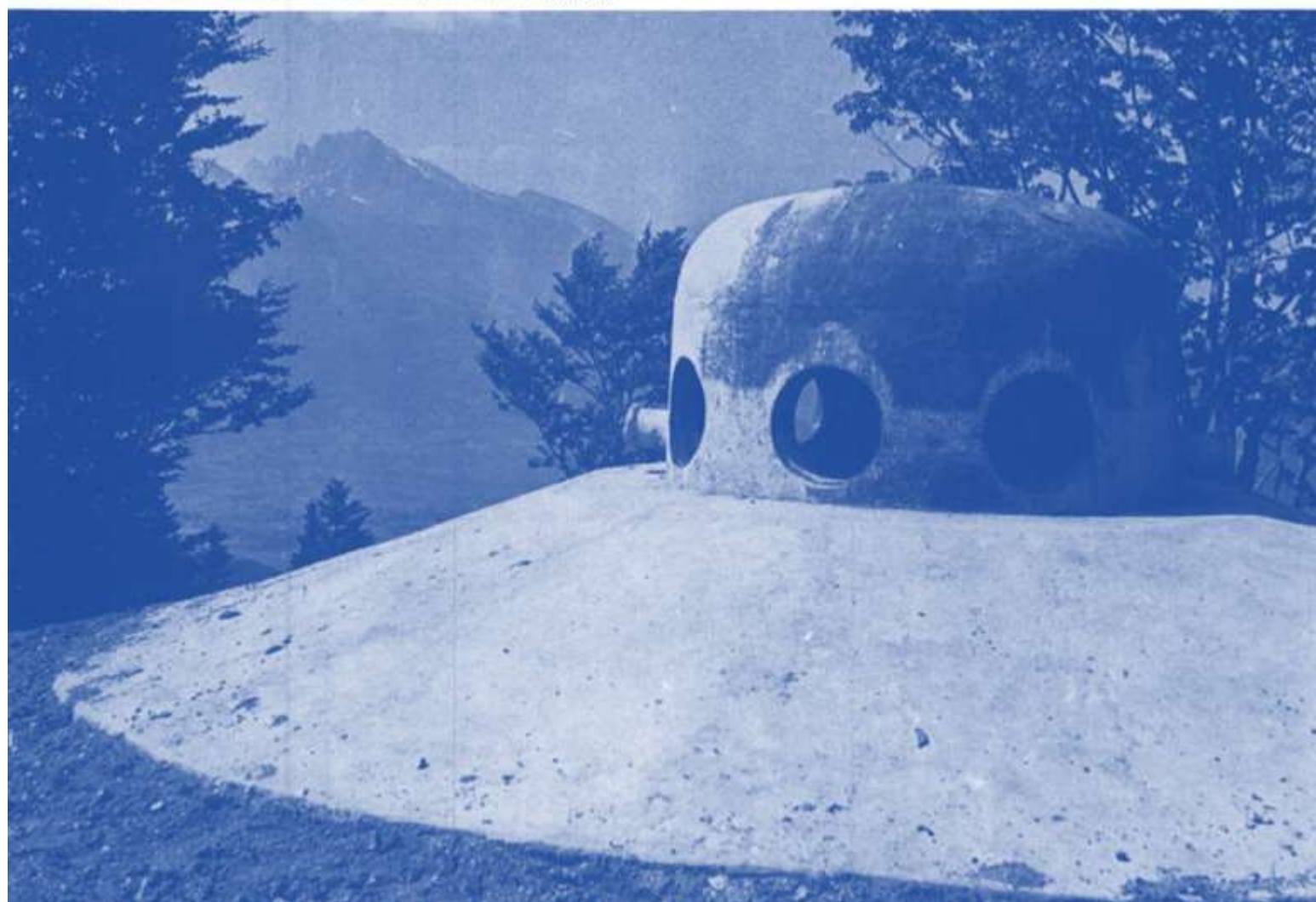




Juni 1941, Fribourg: Patrouillen-Funkgeräte eines Regimentsstabes

185

10. Juni 1941, Réduit, die Gotthard-Befestigung: »Beherrscht bedeutungsvollste Verbindung zwischen Deutschland und Italien«





Juni 1941, Bern: Einrücken des Territoriaidienst-Bataillons 195



186 Juni 1941, Gebirgsinfanterie: Trainsoldat



8. Juli 1941, Rigi, 6. Division: Sturmwaffenkurs

8. Juli 1941, Rigi, 6. Division: Sturmwaffenkurs



10. Juli 1941, Wallis: Inspektion durch den Brigadekommandanten, Oberstbrigadier Schwarz



188

Juli 1941, Sommerkurs, Gebirgssoldaten der 4. Division beim Aufstieg zum Mönch: »Eine außerordentliche Leistung«





20. Juli 1941, Leissigen: Truppenentfaltung



Juli 1941, Furka, Gebirgsbrigade 11: Armeehunde-Ausbildung



**26. August 1941, Zinal, Hochgebirgs-Sommer-Zentralkurs:
Funksprechgerät**



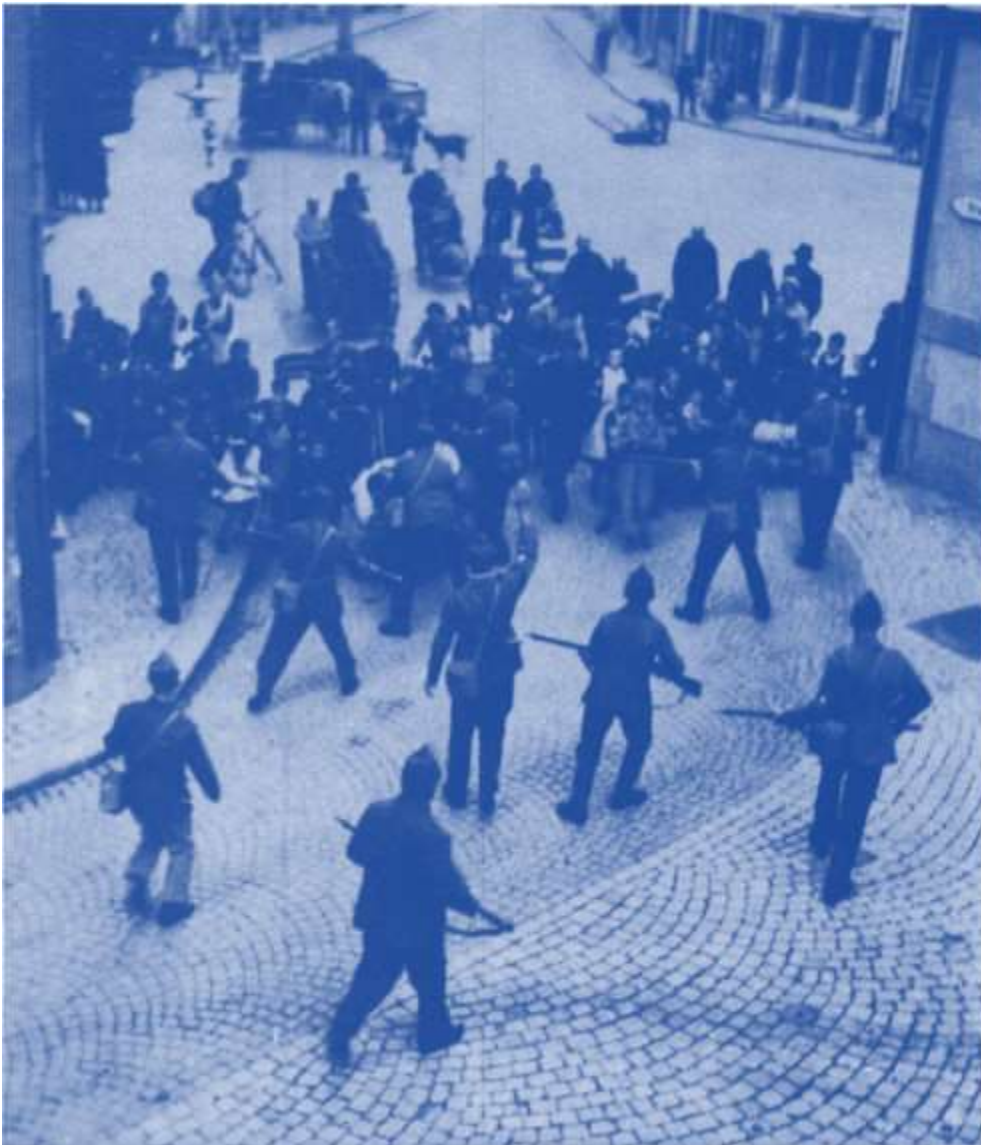
**26. August 1941, Zinal:
Hochgebirgs-Sommer-
Zentralkurs**

**20. September 1941, Broc:
Nahkampfkurs**





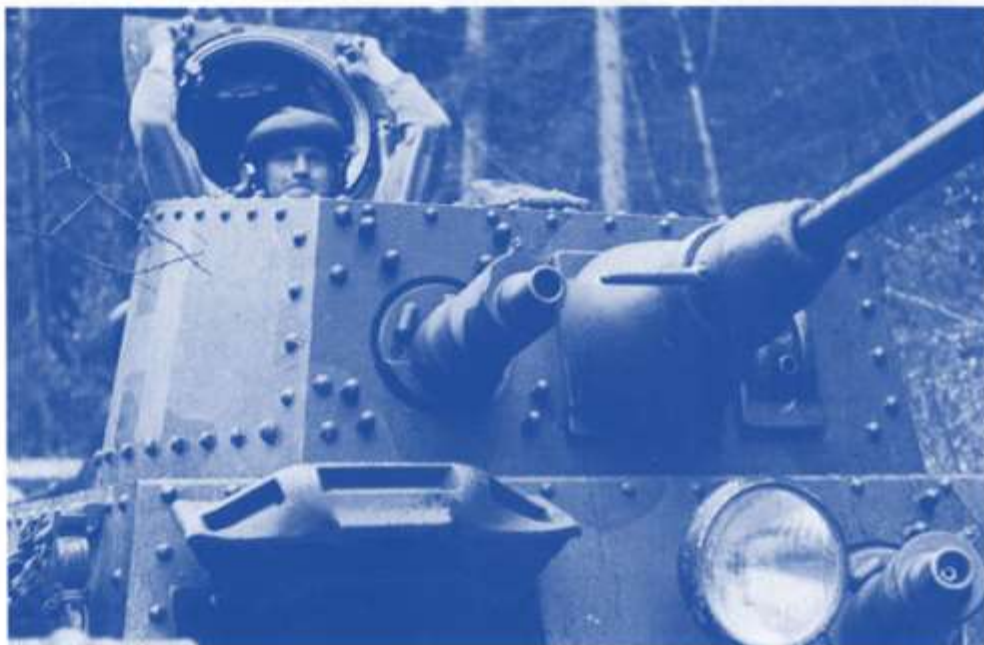
Auch Flucht und Panik werden geübt:
Die freiwilligen Statisten spielen Flüchtlinge



Eine Patrouille stoppt «Flüchtlings-Treck»
(Übungen): Laut Befehl soll die Bevölkerung
bei Aggressionen in ihren Wohnsitzen
bleiben



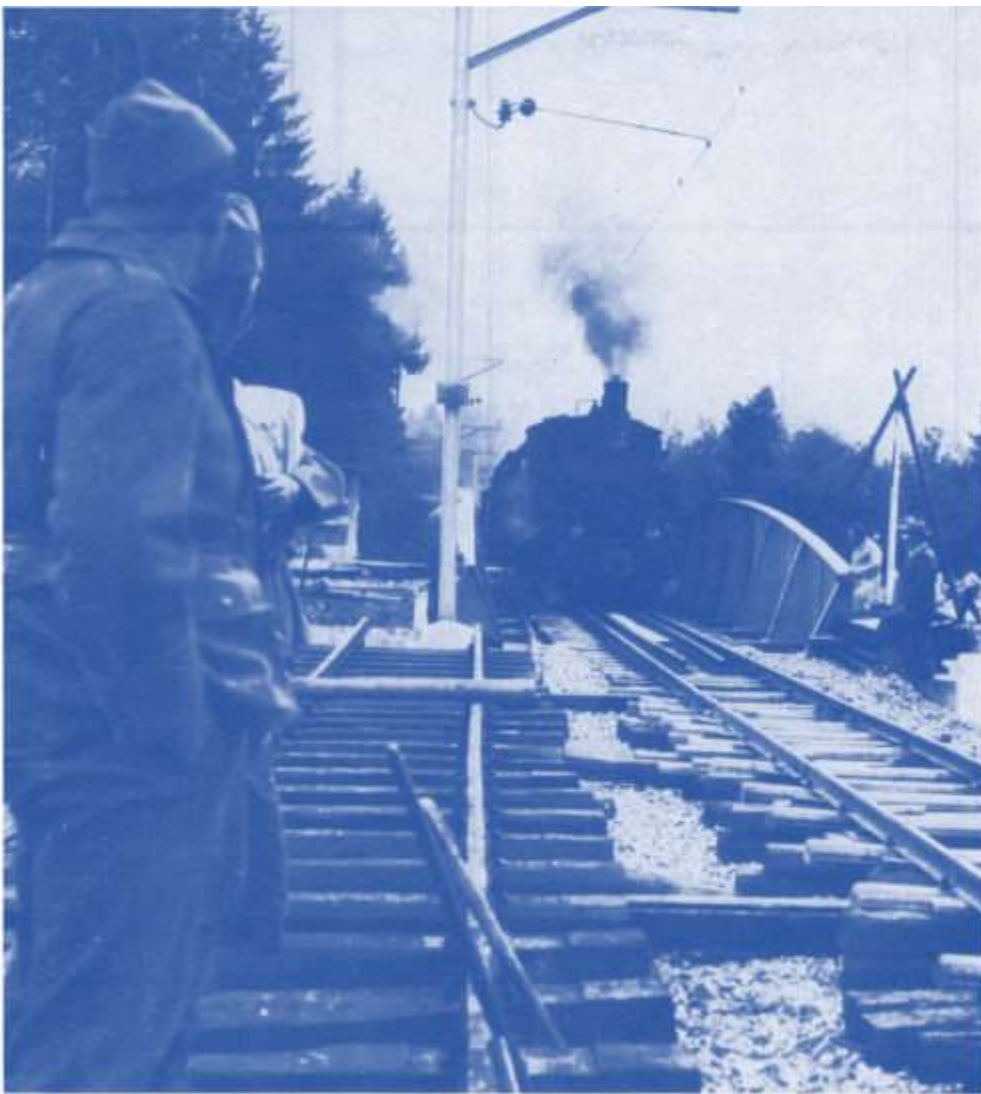
3. Oktober 1941, Stans,
Übungen: Schweizerische
Panzerkräfte, insgesamt
24 Panzer (Typ Praga 38 t)
tschechischer Herkunft



3. Oktober 1941, Thun: Pan-
zer Praga 38t

4. Oktober 1941, Übungen
der 3. Division: Hohe Manö-
vergäste





Oktober 1941, Redit, Ausbau der einspurigen Strecke Brunnen-Flüelen: «Eine erhebliche Rolle in militärischer Beziehung»



Oktober 1941, Redit: Feierabend beim Bau der Anschlussgleise zu den unterirdischen Depots



San Giacomo, All'Acqua, Militär-Seilbahnstation:
Inspektionsreise des Generals Guisan ins Tessin,
15. Oktober 1941, **rechts**, Mjr. B. Barbey,
Chef seines persönlichen Stabes

San Giacomo, All'Acqua, 15. Oktober
1941, Inspektionsreise des Generals
Guisan ins Tessin: In der Seilbahn,
begleitet vom Generalstabschef, Oberst-
korpskommandant Huber und Oberst
Luchsinger, dem Kommandanten
Gotthard-Süd



22. Oktober 1941, Brugg, Übungen:
Stosstrupp (Grenzbrigade 5)



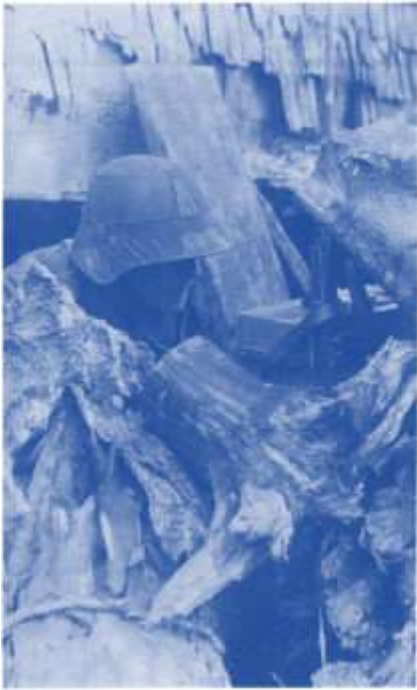


Oben links: 22. Oktober 1941, Brugg, Grenzbrigade 5: Stosstrupp-Ausbildung

7. November 1941, Bex, Armeehundelager: In den Bergen gut bewährt



11. November 1941, Zug, Übungen: In dem Kommando-Posten



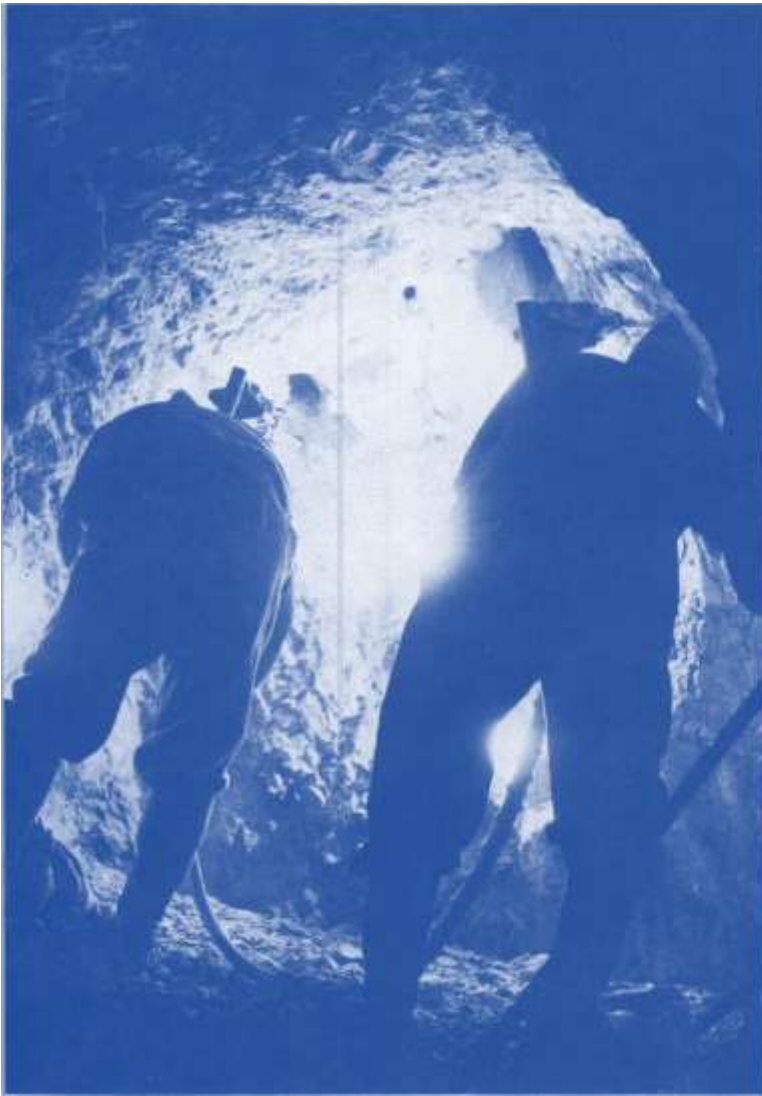
26. November 1941: Funker
eines Regimentsstabes



26. November 1941, Thun:
Telefonpioniere eines Regi-
mentsstabes beim Einsatz

12. Dezember 1941, Redit-
Bau: 76 Kilometerstollen als
Munitions-Depots





12. Dezember 1941, Reduit-Bau: «Drei Viertel der Zivilbevölkerung mussten im Stich gelassen werden»



12. Dezember 1941, Reduit-Bau: «Mit Panzern liessen sich die Berge nicht bezwingen»



14. Dezember 1941, Reduit-Bau: «Nur unter schweren Opfern zu erobern»



3. Januar 1942, Übungen:
Kommando-Beobachtungsposten

März 1942, Bretaye, Frauenhilfsdienst,
Skikurs: Im Kantonement





Oben links: 13. März 1942, Reduit,
Gebirgsschützen mit zerlegter Kanone:
Ein beschwerlicher Weg

13. März 1942, Reduit, Gebirgsschützen:
Geschafft!

3. Mai 1942, Raum Bern:
Radfahrer-Rekruten





15. Mai 1942, Manöver: Einschweres MG in Stellung



15. Mai 1942, Manöver, Motorradfahrer-Kompanie: Marschbereit



Oben links: Mai 1942, Worblaufen: Funkstation eines Regimentsstabes

Mai 1942, Worblaufen: Fernschreiber bei einem Regimentsstab

Mai 1942, Armeehauptquartier: Wachübergabe, Territorialdienst-Bataillon 148/125



26. Mai 1942, Worblaufen:
Funkstelle eines
Regimentsstabes

Gegenüber oben links: 5. Juni 1942, Reduit:
Verwundete mit «Kranken- und Blessierten
Marke»

Gegenüber oben rechts: 5. Juni 1942, Re-
duit: Verwundetentransport über eine Schlucht

Gegenüber unten: 5. Juni 1942, Reduit:
Zwischen Himmel und Erde

5. Juni 1942, Reduit:
Sanitäter der Ge-
birgsinfanterie

202







8. Juni 1942, Weissenburg: Armeehunde-
lager der 2. Division

9. Juni 1942: Mitrailleur im Gelände

204





9. Juni 1942:
Geländeübungen



Sommer 1942, Reduit-
Bau: «Bevorzugtes
Objekt deutscher
Spionage»

8. August 1942,
Redit, Artillerie-
übungen der
Feldgeschütze:
Zielerfassung



8. August 1942,
Oberalp:
Stellungsbezug





Beobachtungsposten: Ein Oberleutnant
am Scherenfernrohr



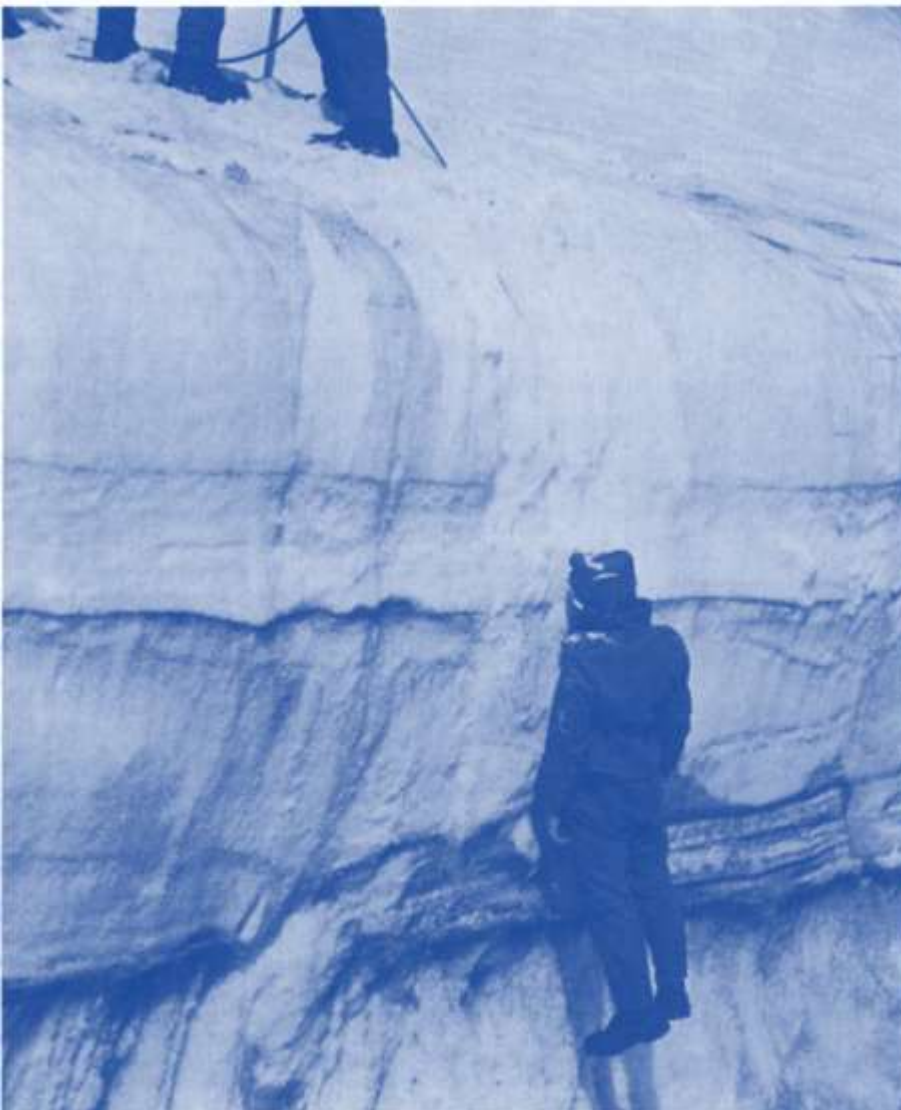
8. August 1942, Reduit, Artillerieübungen:
Feldgeschütz in Stellung



8. August 1942, Reduit: Panzerabwehr-
geschütz



8. August 1942, Artillerie-Messtrupp:
Ein Oberleutnant bei der Kontrolle des
Messgerätes



7. September 1942, Gebirgsbrigade 10,
Ausbildungskurs: Bergung eines Verun-
glückten

Gegenüber oben rechts: 14. September
1942, Bern-AWZ: Frauenhilfsdienst in
der Übermittlungszentrale

Gegenüber oben links: 11. November
1942, Oberägeri: Sturmwaffen-Kurs der
6. Division

Gegenüber unten: 11. November 1942,
Rigi: Sturmwaffenkurs



12. Dezember 1942/
Weissenburg;
Sturmwaffenkurs





**Oben links: 15. Dezember 1942, Bretaye,
Frauenhilfsdienst: Nach dem Skikurs**

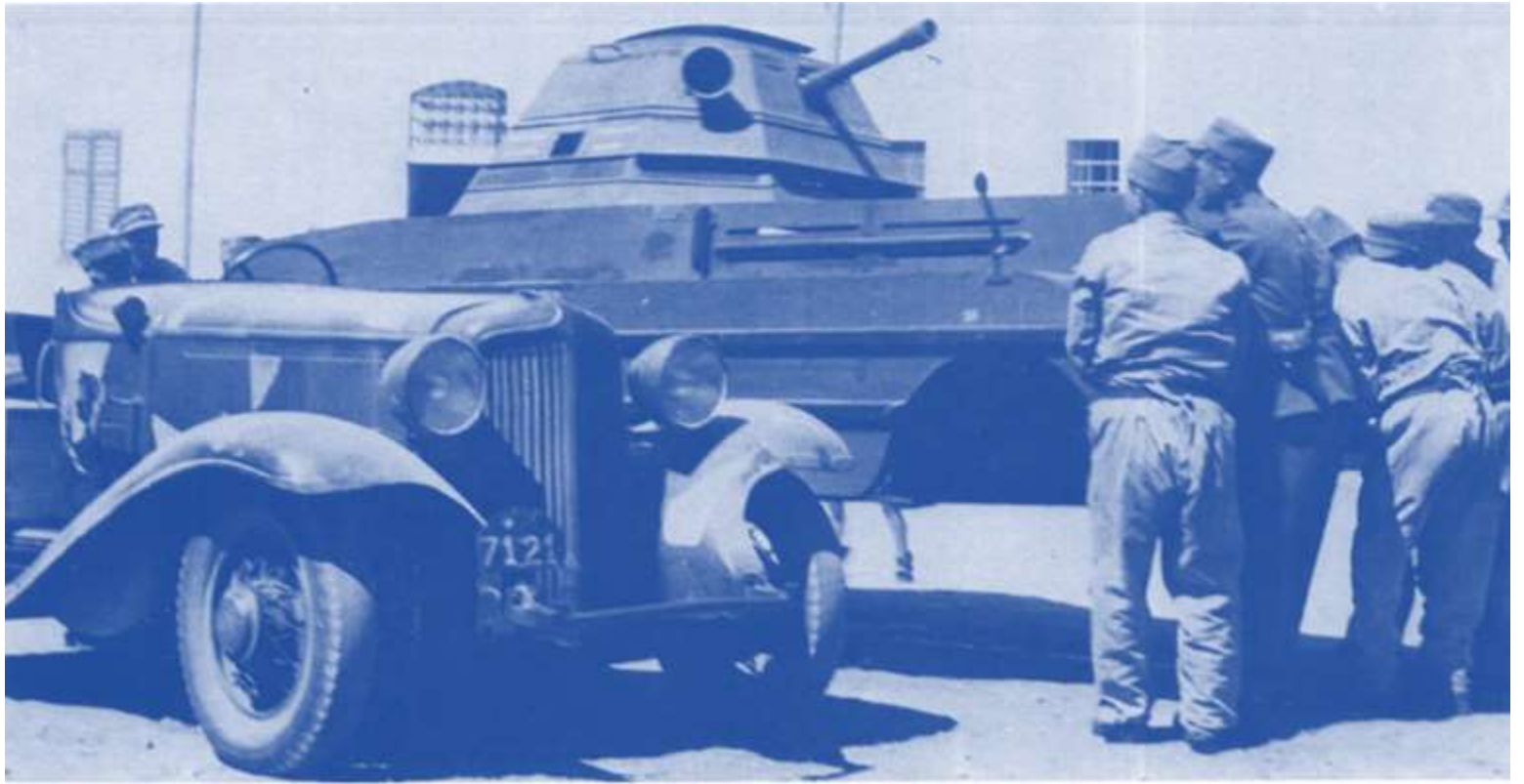
Oben rechts: «Nebelspalter»: Januar 1943



**Mitte: 24. Januar 1943, Adelboden:
Lawinenhund**



**Unten: 25. Mai 1943, Landquart: Panzer-
attrappen. Startbereit mit Totenkopf**





Gegenüber oben:
25. Mai 1943, Land-
quart: Panzerattrap-
pen-Montage

**Gegenüber unten
links:** 27. Mai 1943,
Wallis: Gross ange-
legte Strassen-
kampfübungen

**Gegenüber unten
rechts:** 15. Juni
1943, Bellinzona:
Frauenhilfsdienst-
Kurs

17. Juni 1943, Fribourg:
Der Strassen- und
Häuserkampf wird geübt



17. Mai 1943,
Fribourg: Die
Barrikaden

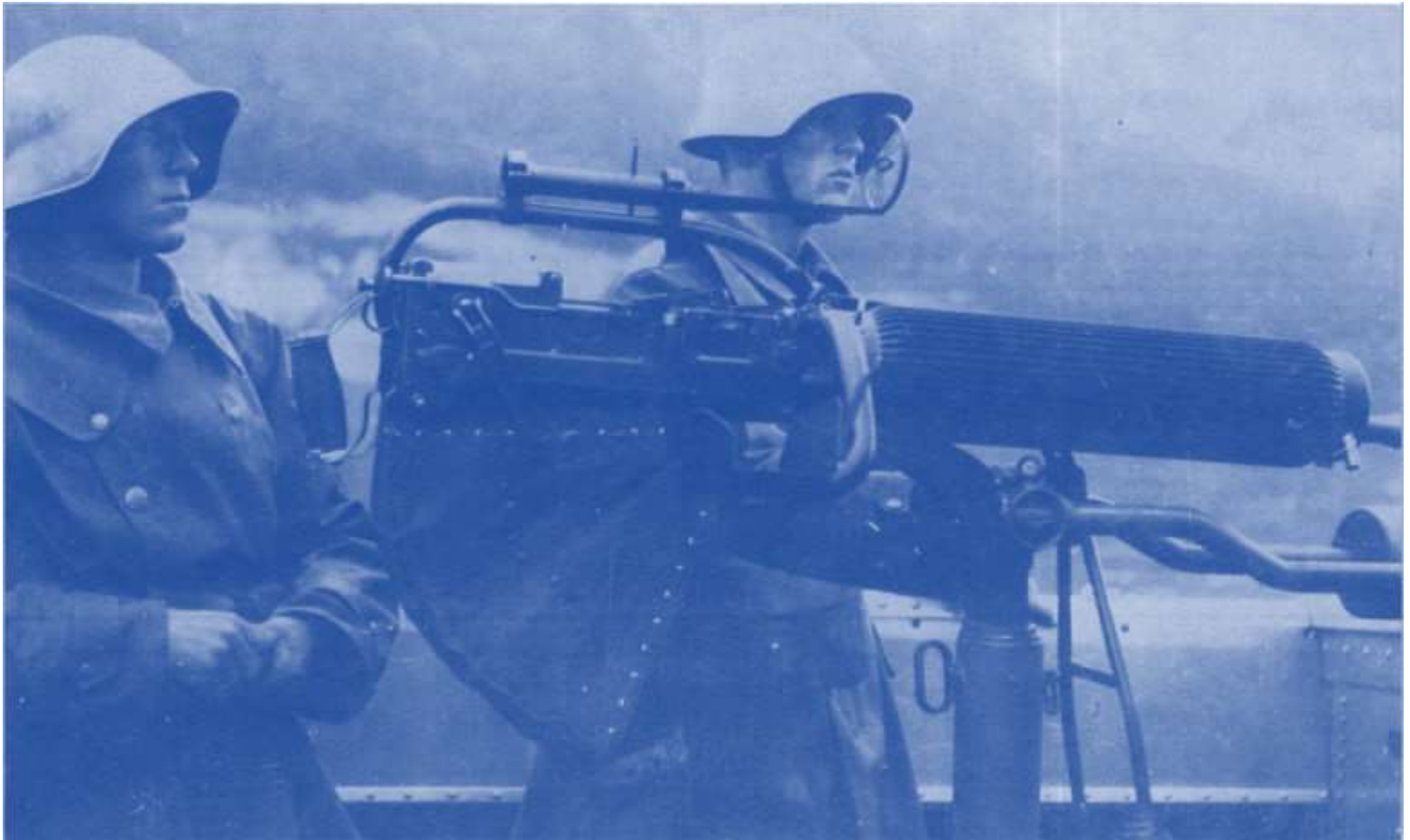


10. Juli 1943, Genfersee: Schnellboot-Kompanie



14. Juli 1943, Interlaken: Frauenhilfsdienst in der Flickstube

20. Juli 1943, Genfersee: Schweres MG auf einem Schnellboot-
zur Abwehr feindlicher Luftlandetruppen



20. Juli 1943, Walenstadt, Manöver:
Signalübermittlung



20. Juli 1943, Walenstadt, Manöver: Ka-
nonier



20. Juli 1943, Walenstadt, Manöver: Ab-
protzen des Feldgeschützes







**2. Oktober 1943, Bernbiet:
Gebirgsschützen-Kom-
panie**

**9. Oktober 1943, Lötsch-
berglinie: Bahnbewa-
chung**

**Gegenüber oben links:
20. Juli 1943, Walenstadt,
Manöver: 12-cm-Minen-
werfergeschosse**

**Gegenüber oben rechts:
27. September 1943, Manö-
ver: Tarnnetze**

**Gegenüber unten: 2. Okto-
ber 1943, Reduit: Kontroll-
Patrouillen**



12. Oktober 1943, Rekruten-Manöver:
Ein MG geht in Stellung



15. Oktober 1943, Reduit:
Artillerie-Unterstand



15. Oktober 1943, Reduit: Panzersperre





23. Oktober 1943, Gellsbrückli: Wetterstation-Meldestelle

23. Oktober 1943, Wetterzug: Wetterstation-Übermittlungsstelle



2. November 1943, Südgrenze:
Schweizer Posten, deutscher Grenzschutz



10. Dezember 1943, Umgebung von
Zürich: Manöver des 4. Armee-Korps



23. Dezember 1943, Airolo: Weihnachten mit
General Guisan





23. Dezember 1943:
Wehrmänner-Weihnachten



20. Februar 1944, Interlaken: Feldpostbriefe
werden zweimal täglich zugestellt



20. Februar 1944, Bern: Die Feldpost versorgt
die Truppe täglich

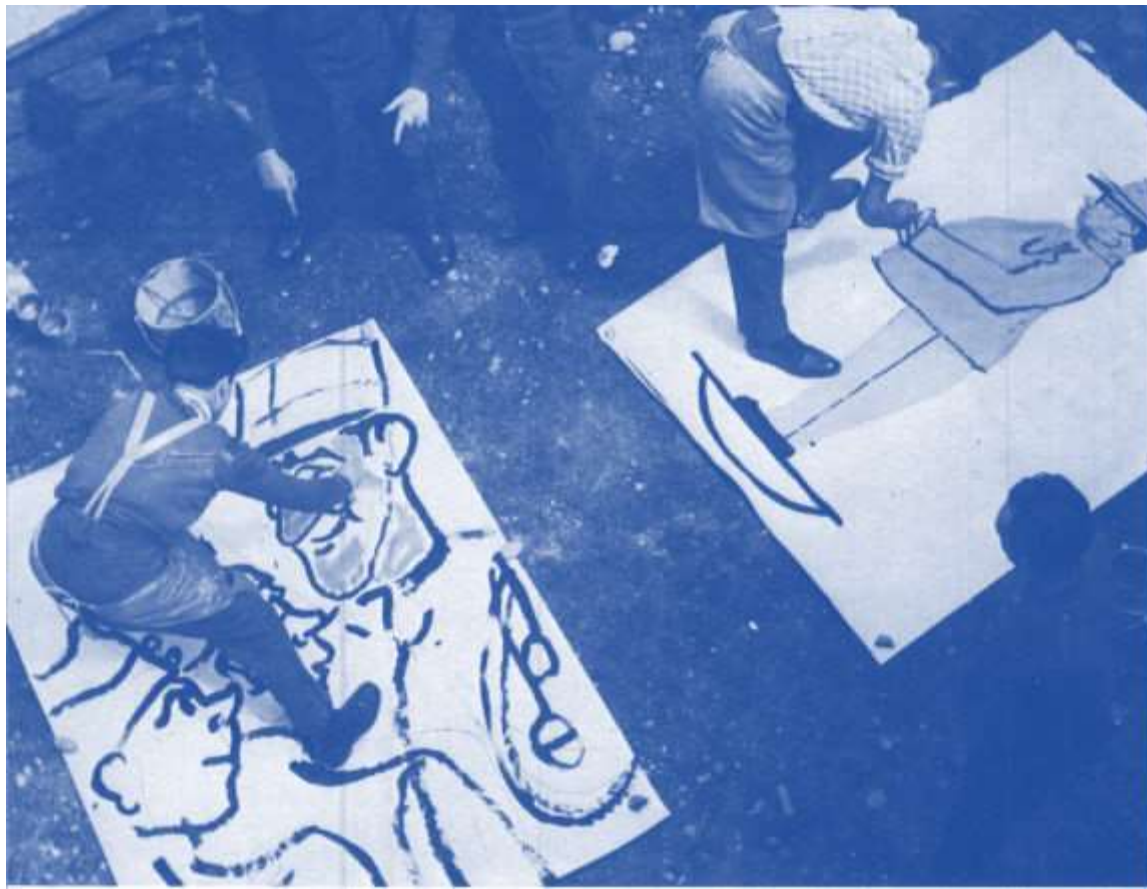
General Guisan bei
der 3. Division, dane-
ben Geheimdienst-
chef Roger Masson



10. Mai 1944, Manö-
ver der 3. Division:
Beobachtungsposten
mit Scherenfernrohr



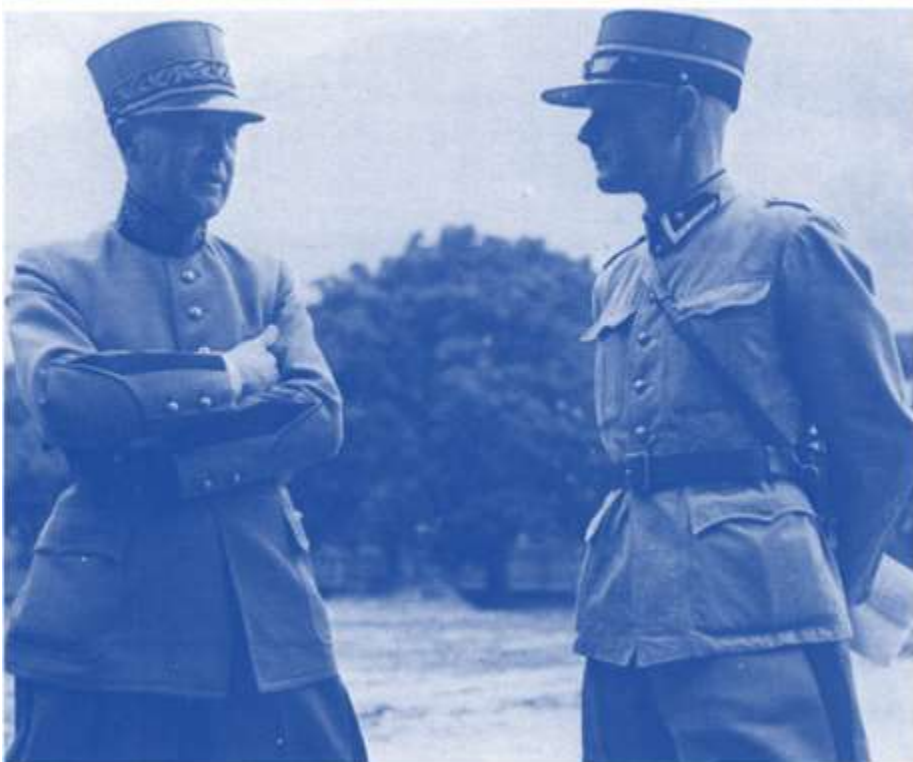
10. Mai 1944, Manö-
ver der 3. Division:
Stab der Feldbatterie19



Mai 1944, Reduit, Festung Sargans, Hilfsdienst-Nachrichtenkurs: Bunter Kompanie-Abend



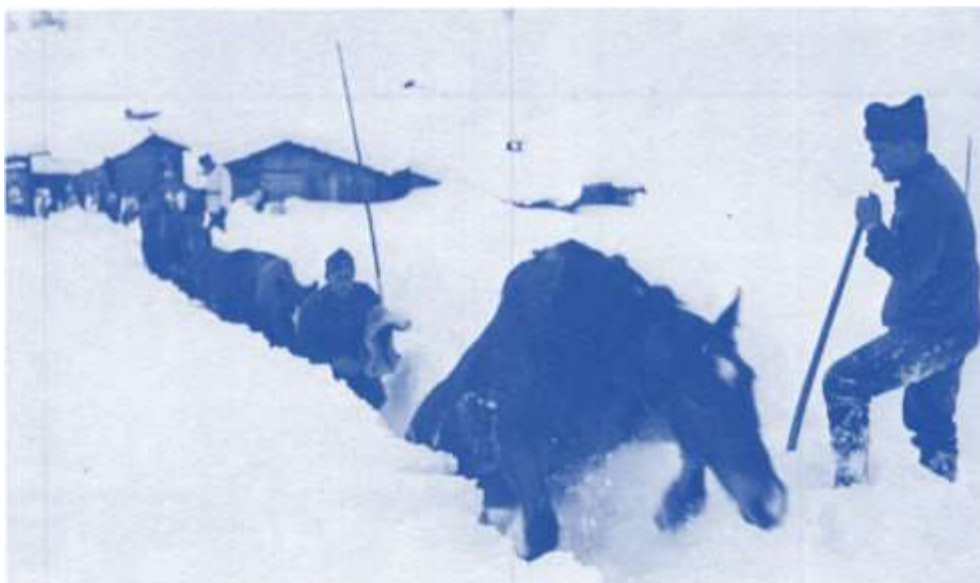
28. Juni 1944, Aushebung: Der Tambourier



Gegenüber unten links: 29. Juni 1944: Der Waffenchef der Infanterie, Oberstdivisionär Probst, im Gespräch mit einem Instruktionsoffizier

Gegenüber oben: 2. August 1944, Gebirgsposten: Wachmannschaft beim Feierabend

Gegenüber unten rechts: 30. November 1944, Bodensee: Wehrmann im Strassenverkehrsdienst



25. Februar 1945, Susten: Trainstaffel beim «Pfadern»

30. März 1945, Zermatt: Skikurs





10. Juli 1941, Wallis:
Militär-Seilbahnstation

Der Krieg, der den Eidgenossen erspart bleibt, kennt jedoch kein Halt vor dem Schweizer Himmel. Die Fliegertruppe und die Luftabwehr stehen Tag für Tag im Einsatz, um mit bemerkenswerter Todesverachtung den Luftraum über dem neutralen Land zu schützen. Die Eindringlinge, ob westalliierte Maschinen oder Flugzeuge der Achsenmächte, die das Hoheitsgebiet verletzen, werden zur Umkehr gezwungen oder zur Landung aufgefordert, dabei gibt es Opfer auf beiden Seiten. Auch die Zivilbevölkerung muss ihren Blutzoll an den Luftkrieg zahlen: Es sind vor allem alliierte Flieger, die mehrfach ihre tödliche Last über den nichtsahnenden Menschen abwerfen oder auch die Bordwaffen auf sie richten.

Luftkrieg über der Schweiz

Zu Beginn des Aktivdienstes besitzt die Fliegertruppe fünf verschiedene Flugzeugtypen für den Kriegseinsatz: D-27, Fokker CV, C-35, Me 109 C und Me 109 E, insgesamt 86 Jagdmaschinen und 121 Beobachtungsflugzeuge. Sieben Fliegerkompanien sind mit hoffnungslos veralteten französischen Dewoitine D-27-Jagdeinsitzern mit 2 MG und holländischen Beobachtungsmaschinen vom Typ FokkerCV, einem Zweisitzer mit 4 MG, sechs Fliegerkompanien mit der C-35, einer langsamen Schweizer Konstruktion, als Schlachtflugzeug zur Unterstützung des Erdkampfes konzipierter Mehrzweck-Zweisitzer, mit 1 Kanone, 3 MG und einer 200-kg-Bombenlast ausgestattet. Das Rückgrad der Verteidigung des Luftraumes bildet jedoch der berühmte deutsche Jäger vom Typ Messerschmitt Bf 109.

Die Schweiz ist auch der Schauplatz der ersten Erfolge dieser Maschine: Während des 4. Internationalen Flugmeetings in Zürich vom 23. Juli bis

1. August 1937 werden der verblüfften Fachwelt fünf Maschinen der damals noch wenig bekannten Me 109 vorgeführt, die dabei drei Flugkonkurrenzen gewinnen. Bereits ein paar Monate später, am 11. November 1937, holt Hermann Wurster in einer Me 109 mit 610,95 km/h den Geschwindigkeitsweltrekord nach Deutschland. Die Schweizer zeigen grosses Interesse an dieser erstaunlich wendigen, leicht steuerbaren, noch dazu sturzfesten und trudelsicheren Maschine, die zwar eine auf lediglich 80 Minuten beschränkte taktische Flugzeit besitzt, die jedoch für Einsätze zum Schutze der Neutralität des kleinen Landes völlig ausreicht. Selbstverständlich wird auch eine ganze Reihe anderer Staaten auf diesen modernen Jäger aufmerksam. Und zu Beginn des Jahres 1938 erscheint bei der Messerschmitt AG in Augsburg eine Einkaufskommission nach der anderen. Das Interesse der meisten gilt jedoch dem Modell der Me 109 mit dem leistungsstarken Daimler-

Benz-Motor, das allerdings zur Zeit nur für die sich zum Krieg rüstende deutsche Luftwaffe bestimmt ist.

Als die Schweiz zehn Maschinen vom Typ Me 109 C, mit schwächeren Junkers Jumo-210-Motoren, 850 PS, bestellt, wird vom Reichsluftfahrtministerium der allererste Exportauftrag für Me 109-Maschinen genehmigt. Ab 17. Dezember 1938 treffen sie nacheinander in der Schweiz ein. Eidgenössische Piloten nehmen die Flugzeuge in Augsburg in Empfang und überführen sie in die Schweiz. Die Maschinen besitzen nur die allernötigsten Bordinstrumente, es fehlen sowohl Bordwaffen als auch die Funkausrüstungen, die erst in der Schweiz eingebaut werden. Diese zehn Me 109 C mit je vier 7,45-cm-MG erhält die 15. Fliegerkompanie in Payerne.

Inzwischen sichert sich die eidgenössische Fliegertruppe eine weitere Lieferung, diesmal von 30 Maschinen des Typs Me 109 E-1 mit Daimler-Benz-601-Motoren, 1'100 PS. Auch diese Flugzeuge werden nur mit den elementarsten Instrumenten geliefert, ohne Waffen und Funkausrüstung. Am 14. April 1939 landet die erste der Me 109 E-1 in der Schweiz und im Juni 1939 die letzte der 30 Maschinen. Am Tage der Mobilmachung, dem 28. August 1939, sind die 6. Fliegerkompanie (Thun) und die 21. Fliegerkompanie (Dübendorf) mit Me 109 E-1, sowie die 15. Fliegerkompanie (Payerne) mit Me 109 C aus der allerersten Lieferung ausgestattet. Sie verfügen über je sechs Maschinen, die übrigen Flugzeuge erhalten die Fliegerschulen.

Noch am Nachmittag des 28. August übernimmt die Fliegertruppe die Grenzüberwachung. Zu Abwehr- und Sperraufgaben sind die drei mit Messerschmitt-Jagdmaschinen ausgerüsteten Kompanien 6, 15 und 21 vorgesehen, die anderen Einheiten führen Beobachtungsflüge durch. Die Besatzungen der Fliegerkompanien 1, 4, 7, 8 und 9 werden nach Hause geschickt, für sie gibt es zur Zeit

noch keine Flugzeuge.

Unmittelbar vor Ausbruch des Krieges bestellt die Fliegertruppe weitere Me 109 E-Jäger, diesmal sogar 50 Stück, dies bis zum 27. April 1940 haben möchte. Sie werden tatsächlich zwischen Oktober 1939 und April 1940 geliefert. Damit trägt die Messerschmitt Bf 109 die Hauptlast des fliegerischen Schutzes der Neutralität während des 2. Weltkrieges.

Ähnlich der Fliegertruppe ist im September 1939 auch die Luftabwehr – in der Schweiz Flab genannt – recht schwach: Insgesamt acht Schneider oder Vickers 75-mm- und sechsunddreissig 20-mm-Oerlikon-Kanonen, zumeist um die Flugplätze herum massiert, bilden die Schweizer Flugabwehr. Hinzu kommen acht Scheinwerfer von 1'500 der Typen Siemens oder Calileo und drei Horchgeräte. Vom Kriegsausbruch bis zum Jahresende 1939 wird der schweizerische Luftraum durch fremde Flugzeuge 143mal verletzt, meistens bei Nacht oder bei schlechtem Wetter über der Wolkendecke, so dass die Jäger nicht eingreifen können, da vor allem die erforderlichen Funkmessinstrumente und einwandfrei arbeitende Bordfunkgeräte fehlen. Den gesamten Flieger- und Flabtruppen stehen zur Zeit lediglich vier 1,2-KW-Telefunken- und acht 1,2 KW Lorenz-Funkstationen für ihren Nachrichtenverkehr zur Verfügung. Nur zehn Bordfunkgeräte vom Typ FG IV Telefunken – zu sogenannten Z-Stationen umfunktioniert – sind bei den einzelnen Fliegerkompanien auf ihren Flugplätzen für die Verbindung zu den Flugzeugbesatzungen vorhanden. Am 9. November 1939 bekommt die Truppe die ersten Maschinen vom Typ Moräne 406, die – in Lizenz gebaut – die Bezeichnung Mo 3800 tragen. Die Produktion dieser französischen Jäger begann zwar im Juni 1938, läuft jedoch wegen fehlender Fachkräfte nur langsam an. Besonders die zweite Bauserie Moräne Mo 3801 mit einem 1'000 PS starken Motor erfreut sich bei den eidgenössischen

schen Piloten neben der Me 109 grösster Beliebtheit.

Der Winter 1939/40 verläuft für die eidgenössischen Flieger und Flab recht ruhig.

Die in Thun stationierten Fliegerkompanien 7,8 und 9 erhalten endlich im Februar 1940 die begehrten Me 109-E-Jagdmaschinen. «Jedes Flugzeug einer fremden, kriegführenden Macht über der Schweiz sei ohne Zögern anzugreifen», befiehlt der General erstmals am 5. April 1940. Vier Wochen danach, am 2. Mai 1940, kommt es zu ersten Luftraumverletzungen durch eine RAF-Maschine.

Am Freitag, dem 10. Mai 1940, um 5 Uhr 35, beginnt die deutsche Offensive im Westen. Zehn Minuten später beim ersten Sonnenschein, hat ein Schweizer Jagdflieger «Feindberührung». Pilot Hans Thurnheer befindet sich mit seiner Staffel auf der ersten Grenzpatrouille des Tages, als er in der Gegend von Bütschwil einen deutschen Bomber vom Typ Heinkel 111 entdeckt. Thurnheer fordert ihn sofort zur Landung auf, stattdessen eröffnet die Heinkel das Feuer, der Schweizer erwidert es.

Das zweimotorige deutsche Kampfflugzeug versucht, die wendige Schweizer Me 109 E abzuschütteln. Nach einer gut gezielten Garbe beginnt einer der Motoren der He 111 zu qualmen, und die Maschine verschwindet, eine Rauchfahne hinter sich herziehend, am Horizont.

Dieser Luftkampf zweier deutscher Flugzeugtypen markiert einen neuen Abschnitt der eidgenössischen Geschichte: den Luftkrieg über der Schweiz.

Noch am selben Tag wird die für die gesamte Fliegertruppe als Vorsichtsmassnahme gedachte Sperrung der Grenz-Zone für Einsätze zum Schutze der Neutralität aufgehoben.

Im Mai und Juni, während der deutschen Westoffensive, überfliegen Maschinen der Luftwaffe häufig schweizerischen Boden, um über Frankreich

den Heimweg abzukürzen, jedesmal von Schweizer Jägern und Flab bekämpft. Am 16. Mai wird die erste deutsche Maschine, eine He 111, von einer eidgenössischen Me 109 E über der Schweiz in der Nähe von Dübendorf abgeschossen (siehe S. 349). Am Sonntag, dem 1. Juni, werden sogar zwei He 111-Bomber durch Schweizer Messerschmitt vom Himmel geholt. Tags darauf wird eine He 111 zum Kampf gestellt, schwer beschädigt geht sie bei Ursins nieder.

Hierin interner Bericht über den Abschuss dieses Bombers am 2. Juni 1940:

I. TATBESTAND

Ort und Zeit:

Ein vom Fl. Beob.- und Meldedienst aus Richtung Genfersee gemeldetes Flugzeug wurde von zwei schweizerischen Jagdflugzeugen der Fl.Kp. 15 (Hptm. Lindecker und Lt. Aschwanden) um 10.35 über Yverdon angegriffen und zur Landung gezwungen.

Flugzeugtype:

Zweimotoriges Kampfflugzeug Type He 111
DHP, Baujahr: 1940

Kennzeichen:

Am Rumpf beidseitig aufgemalt C1 H S
Seitensteuer: Hakenkreuz schwarzweiss, Staffelfeichen am Rumpf-Vorderteil.

Übriges Flugzeug: Normale deutsche Camouflage.

Besatzung:

5 Mann:

Pilot: Mahnert, Uof.

Beobachter: Sohner

Funker: Volkmar, in Frankreich
angeschossen

Mechaniker: Schubert, am Boden nach der
Landung angeschossen

MG.-Schütze: Lindner, vom schweizerischen
Jagdflugzeug angeschossen.

Triebwerk:

Zwei wassergekühlte Daimler-Benz Motoren
Type 601 A à 1'000 PS.

Ausrüstung:

Gemäss besonderem Verzeichnis.

II. HERGANG DES UNFALLES

Das Flugzeug hatte nach Aussage des Piloten einen Bombardierungsflug nach Frankreich auszuführen. Dabei wurde es von zwei Spitfire-Jagdflugzeugen angegriffen.

Der rechte Motor wurde beschädigt und musste wegen Ölverlust ausser Betrieb gesetzt werden. Der Pilot versuchte, mit dem linken Motor weiter zu fliegen. Nach einiger Zeit trat an diesem Motor eine Überhitzung ein mit nachfolgendem Leistungsabfall, so dass das Flugzeug an Höhe verlor. Ein Überfliegen der Alpen nach Italien war nicht mehr möglich, und der Pilot versuchte, über Schweizer Gebiet durchzukommen.

Über Yverdon wurde der Bomber von einem schweizerischen Jäger angegriffen. Dabei wurde ein weiteres Besatzungsmitglied verletzt und die linke Verwindungsklappe derart beschädigt, dass das Flugzeug steuerunfähig wurde. Der Pilot gibt an, die Meldung der Notlandung in der Schweiz funktelegraphisch nach Deutschland durchgegeben zu haben.

Der Bomber landete miteingezogenem Fahrgestell bei Ursins. Hierbei erlitt das Flugzeug mittleren Schaden (reparierbar).

Nachdem die Besatzung das Flugzeug verlassen hatte und durch schweizerisches Militär entwaffnet wurde, versuchte der MG-Schütze Lindner das Flugzeug mittels der mitgeführten Thermit-Bomben in Brand zu stecken. Er wurde durch das energische Eingreifen eines Leutnants an seiner Tat gehindert, der ihn durch Kopfschuss verletzte.

Die drei Verletzten wurden in das Spital Yverdon überführt, Pilot und Beobachter zur weiteren Ver-

nehmung dem Nachrichtendienst übergeben. Eine nähere Untersuchung des Flugzeuges bestätigte, dass die Aussage des Piloten über die eingetretene Panne am rechten Motor den Tatsachen entspricht.

K.P., den 2.6.40. KDO. ARMEEFLUGPARK i.A.

T-Chef: Högger

Auch der 4. Juni ist ein ereignisreicher Tag. Von den Morgenstunden an bis zum Sonnenuntergang fliegen eidgenössische Jäger ihre Einsätze gegen die deutschen Bombergeschwader, geschützt von Zerstörern Me 110. Über Freibergen und der Gegend von La Chaux-de-Fonds kommt es zu zähen Luftkämpfen. Eine He 111 stürzt dicht hinter der Grenze auf französischer Seite ab, und der Schweizer Jagdflieger Heger, Leutnant R. Rickenbacher, muss aus seiner zusammengeschossenen Me 109 E abspringen. Der beschädigte Fallschirm versagt jedoch. So ist Rickenbacher der erste eidgenössische Pilot des 2. Weltkrieges, der im Luftkampf den Fliegertod findet.

Die Proteste des Schweizer Gesandten in Berlin gegen die krasse Missachtung des neutralen Hoheitsgebietes werden vom Auswärtigen Amt entschieden zurückgewiesen, und «wenn tatsächlich Schweizer Gebiet überflogen worden sei, so könne es sich nur um ein Versehen handeln».

Noch vor Sonnenaufgang am Samstag, dem 8. Juni, stehen die eidgenössischen Patrouillen bereits ab 3 Uhr 30 in höchster Alarmbereitschaft. Die neuorganisierte Einsatzzentrale soll die jeweilige Lage per Funk durchgeben. Um die offensive Stimmung der Flieger zu bremsen und den Deutschen keinen Vorwand zu geben, werden jetzt von jeder Alarmstaffel lediglich zwei Maschinen Erkundungsflüge durchführen. In der Schweiz vermutet noch niemand, dass Göring gerade diesen Früh-

sommertag gewählt hat, um mit der eidgenössischen Fliegertruppe abzurechnen.

Dazu kommandiert der Reichsmarschall einige Staffeln Me 110-Zerstörer über den französischen Jura nahe der Schweizer Grenze. Ihr erstes Opfer: ein langsamer, archaisch anmutender, unbewaffneter einmotoriger Aufklärer vom Typ C-35. Der Sperrholz- und Stoff bespannte Anderthalbdecker hat keine Chance mehr, als bei einem Grenzpatrouillenflug im Pruntrut Zipfel sechs zweimotorige, waffenstarrende Me 110 auftauchen. Noch bevor die Besatzung irgendetwas unternehmen kann, wird die Maschine in der Nähe von Alleabgeschossen. Oblt. E. Gürtler und der Beobachter, Lt. R. Meuli, finden dabei den Tod. Was danach kommt, wird in die Annalen dereidgenössischen Geschichte als der grösste Luftkampf der Fliegertruppe eingehen. Nachdem die Einsatzzentrale im Grenzgebiet eine ungewöhnlich grosse Zahl deutscher Maschinen feststellt, die sich offensichtlich weder auf dem Anflug nach Frankreich noch der Rückkehr zu ihren Stützpunkten befinden, wird für alle einsatzbereiten Jagdmaschinen Startbefehl gegeben. Die einzige Einschränkung: sich nicht weiter als auf 5 km der Staatsgrenze zu nähern. Bald haben die eidgenössischen Piloten den Eindruck, dass die Deutschen beabsichtigen, die Schweizer Jäger zum Kampf zu stellen. In der Tat, die Me 110-Zerstörer, über dreissig Maschinen, formieren sich zu Ketten von je drei Flugzeugen und bilden, als sie sich über der Schweiz befinden, eine riesige, bis in die Wolken reichende Spirale. Die Me 109 E mit dem weissen Balkenkreuz, im ganzen 8 bis 12 Maschinen, nehmen trotz der dreifachen Überlegenheit des Gegners, von der Bewaffnungsstärke einmal ganz abgesehen, den Kampf mutig auf.

Die den Schweizern am nächsten kreisenden Me 110 fliegen ihnen entgegen und versuchen sie

dann in einer engen Kurve hintersich in diese monströse Spirale hineinzulocken. Sind die eidgenössischen Jäger einmal dort, stürzen sich die bereits lauernenden Zerstörer auf die nichts ahnenden Opfer. Die Schweizer reagieren jedoch blitzschnell. Sie stellen sofort die weitere Verfolgung der ihnen vor der Nase sitzenden Gegner ein und ziehen ihre Maschinen beinahe kerzengerade hoch. Bald war alles nur noch ein einziges grosses Karussell von Flugzeugen, die sich im strahlend blauen Himmel gegenseitig beschossen.

Eine Me 110 wird weit ins Landesinnere gejagt und schliesslich bei Triengen abgeschossen, die zweite bei Oberkirch zur Landung gezwungen. Die anderen Me 110 versuchen, eine lange Rauchfahne hintersich herziehend, den Schauplatz in Richtung französischer Jura zu verlassen. Obwohl beschädigt, gelingt es dennoch einigen Schweizer Maschinen, den nächsten Flugplatz zu erreichen. Oblt. Kombergerschafft es trotz schwerer Verwundung mit seiner von Geschossen durchsiebten Me 109 zu landen.

«Die Angriffe der Schweizer Militärmaschinen auf deutsche Flugzeuge über dem französischen Kampfgebiet stellen feindselige Akte dar, die als Handlungen eines neutralen Staates beispiellos seien. Die Reichsregierung erwarte, dass die Schweizer Regierung ihre förmliche Entschuldigung wegen dieser unerhörten Vorkommnisse ausspreche, und dass sie den entstandenen Sach- und Personenschaden ersetze. Im übrigen behalte sich die Reichsregierung bei derartigen Angriffsakten alles Weitere vor», heisst es in der Note Berlins am nächsten Tag, dem 5. Juni 1940.

Als der aufgebrachte Göring erfährt, dass die eidgenössischen Flieger den Sieg über die deutschen Staffeln in ihren Kasinos «stürmisch feiern», setzt der Reichsmarschall ein Vergeltungskommando gegen die Schweizer Fliegertruppe an, diesmal jedoch zu Fuss. Sein Ziel: die Anlagen der Flugplät-

ze Lausanne, Payerne, Biel und Spreitenbach, dazu die Munitionsfabrik Altdorf, in die Luft zu jagen. Im Ausbildungslager der Abwehr in Berlin-Wilmersdorf und in Stuttgart sind in Eilkursen zwei Schweizer, Peter Burg (Berg), Wilhelm Brüning (Brandt) und acht Deutsche, sechs davon von der Wehrmacht abkommandiert, Georg Freiberg (Fritsche), Heinrich Karsten (Karl), Berthold Loos (Luhr), Johann Teufl (Tenschert), Hellmuth von Thaden (Thomsen) und Peter Schagen (Correia) zu perfekten Saboteuren gedrillt und darin belehrt worden, wie sich aus in jeder Drogerie erhältlichen Mitteln Spreng- und Brandsätze herstellen lassen. «Der Leiter erklärte uns», schildert später einer der Absolventen, «wie wichtig die Sabotage als Hilfsmittel der Armee beim Einmarsch in fremde Länder sei. Er erzählte aus Erfahrungen in Österreich, in der Tschechoslowakei und in Polen, dass dort die Sabotage eine grosse Rolle gespielt habe, denn ihre Vertrauensleute hätten in diesen Ländern die Sprengungen von Brücken, Strassen, Eisenbahnen verhindert oder auch mit Sprengungen Wirrwarr gestiftet. Das Ziel des Spezialkurses sei, behelfsmässige Spreng- und Brandmittel kennenzulernen und diese anwenden zu können. Zunächst wurden Brandmittel gezeigt.

Es wurden Karton- und Blechhülsen mit einer Mischung von Salpeter-Schwefel und in Mirbanöl getränktem Sägemehl gefüllt. Ferner wurde verwendet: Caput mortuum, Aluminiumbronze, Gips. Sodann lehrte man uns die Herstellung von Zündsätzen für Brandmittel. Danach wurden Sprengmittel durchgenommen und wie man sie aus den oben erwähnten Stoffen zusammenstellen kann. Am Schluss wurden Zeitzündler, Spreng- oder Brandbomben hergestellt und zwar mit Hilfe von Taschenlampenbatterien oder Schwefelsäure. Ferner wurden Zeitzünderbomben gefertigt mit Druckauslösung, so z.B. für Eisenbahnattentate.

Nachdem jeder von uns Gelegenheit gehabt hatte, die einzelnen Arten dieser Spreng- und Brandmittel herzustellen, wurden Demonstrationen vorgenommen. Brandmittel wurden in der Nähe der Garage zur Entzündung gebracht, Sprengmittel in der Kiesgrube. Am letzten Tag des Kurses mussten wir eine Brandbombe herstellen mit Zeitzündung durch eine Uhr. Die Brandbombe funktionierte gut.»

Auch die Zubereitung und Anwendung von Geheimtinte, das Schiessen mit Maschinenpistolen und anderen Handfeuerwaffen wird fleissig geübt. Die Kursteilnehmer müssen sich durch Unterschrift und Handschlag verpflichten, über ihre Ausbildung absolutes Stillschweigen zu bewahren: «Für den Fall der Zuwiderhandlung gegen dieses Schweigegebot» ist die Todesstrafe vorgesehen. Ihr Sonderauftrag wird ihnen am 7. Juni 1940 von einem Luftwaffenmajor auf einem Flugplatz in der Nähe von Berlin an den Flugzeugtypen demonstriert, die sie in der Schweiz vorfinden werden.

«In dezenteren neuen Zivilkleidern, 50 Reichsmark plus 500 Franken in der Tasche, fahren sie per Eisenbahn in Richtung Schweiz ab. In Rucksäcken pro Kopf und Nase: eine Büchse Sprengkapseln – säuberlich in hellgraues Papier verpackt (wie es nachher detailliert in den Vernehmungsprotokollen steht – d. Autor) – und mit grünem Siegelack versehen. Die unauffälligen Pakete, mit der Aufschrift «Action Internationale contre la Guerre» und mit Abbildungen des Heiligen Georg beklebt, sämtlich an Monsieur N. Popoff, 43, rue de la Paix, Paris 8, adressiert, tragen den Vermerk «Par Milano». Ausserdem hat jeder der Reisenden eine Schnur mit Haken zur Befestigung der Sprengkörper, eine Pistole Marke FN mit ca. 60 Schuss Munition, einen Dolch, ein Nachtglas, eine Taschenlampe mit Verdunkelungseinrichtung, Kompass, Drahtschere, eine Karte der Schweiz und eine Tüte mit gemahlenem Pfeffer bei sich ...»

Nach der Zwischenstation in Stuttgart, wo sie im «Panorama-Haus», einer Villa, die die gegen die Schweiz arbeitende deutsche Geheimdienstzweigstelle beherbergt, allerletzte Anweisungen bekommen haben, reisen die Neun nach Konstanz. Hier und bei Martinsbruck überqueren sie in der Nacht vom 13. zum 14. Juni 1940 die grüne Grenze.

Über die Umstände, unter denen die «Möchtegern-Saboteure» gefasst werden, gibt es mehrere Versionen. Ineinervon ihnen heisst es: «Auf dem Bahnhof Singen (also noch in Deutschland -d. Autor) war einem schweizerischen Lokomotivführer eine Gruppe junger Deutscher mit Rucksäcken und Haferlschuhen aufgefallen, was er dem Pikett-Offizier meldete.» Allem Anschein nach bekommt jedoch der Schweizer Nachrichtendienst den ersten Hinweis auf das «Unternehmen Wartegau» – so der Tarnname der Operation – direkt aus dem «Panorama-Haus» in Stuttgart, wo einer seiner V-Männer sitzt.

Nur einer der Saboteure kann entkommen: der Deutsche Peter Schagen. Er reist in der Nacht vom 13. zum 14. Juni 1940 bei Remüs in aller Seelenruhe mit gültigem brasilianischen Reisepass auf den wohlklingenden Namen Correia di Barro Umberto lautend – allein in die Schweiz ein. Ungehindert kann er sein Paket mit der Aufschrift «Action Internationale contre la guerre» in einem Dikticht verstecken. Im Kanton Graubünden bei einer Routinekontrolle festgenommen, wird er «irrtümlicherweise aufgrund seines Passes jedoch wieder auf freien Fuss gesetzt». Unter Polizeiaufsicht schiebt man Schagen-Correia über die Grenzstelle Martinsbruck wieder heim ins Reich ab. Erst später, als sein Handgepäck mit der brisanten Ladung unter Farnsträuchern in dem Waldstück gefunden wird, merkt man, wen man freigelassen hat.

Alle neun verhinderten Saboteure werden am 16. November 1940 vom Territorialgericht 2 mit dem

recht strengen Urteil «Lebenslänglich Zuchthaus» bedacht, «obwohl ihre Tat nicht über blossе Vorbereitungshandlungen hinaus gediehen war». Wären nun die Schweizer Me 109 und andere Maschinen wie geplant in der Sonntagnacht zum 16. Juni 1940, zwischen 22 und 24 Uhr, auf ihren Stützpunkten in die Luft gejagt worden, hätte dies die schwachen eidgenössischen Luftstreitkräfte ernstlich getroffen. Nach diesem Missgeschick lässt Göring die Schweizer Flieger für die nächste Zeit in Ruhe, besonders als am 22. Juni 1940 mit der Kapitulation Frankreichs die Kampfhandlungen an der Westfront eingestellt werden.

Einige Tage nach der Unterzeichnung des Waffenstillstandes zwischen Frankreich und dem Dritten Reich gibt der Bundesrat Pilet-Golaz alle in der Schweiz internierten deutschen Kriegsflugzeuge frei. Diese Maschinen, von der Schweizer Flugabwehr zur Landung gezwungen oder abgeschossen, sind teilweise zerstört. Sie werden demontiert und mit der Eisenbahn nach Deutschland gebracht. Nur eine der Maschinen ist flugfähig. Pilet lässt auch stillschweigend die 17 in der Schweiz internierten Luftwaffenangehörige nach Deutschland ausreisen. Obwohl die Reichsregierung die Auslieferung der Flieger nicht verlangt, da sie genau weiss, dass dies völkerrechtswidrig wäre. Dazu verzichtet Pilet auf jeglichen Schadenersatz für die Zerstörungen, die deutsche Flugzeuge in der Schweiz verursacht haben. Er erklärt sich weiterhin bereit, für den Schaden aufzukommen, die die Luftwaffe durch die Schweizer Luftabwehr erlitten hat, was die Deutschen jedoch höflich ablehnen. Ein Schritt, den ihm seine Gegner nie vergessen werden.

Bald beginnen aber andere, den eidgenössischen Piloten Kopfzerbrechen zu bereiten: Die Nachtbomberbesatzungen der RAF haben bei ihren Einsätzen gegen Süddeutschland und Oberitalien schnell herausgefunden, dass man sich den Weg

durch das Überfliegen der friedlichen Schweiz ohne jedes Risiko erheblich verkürzen kann. So gehen zum Beispiel die Mehrzahl der 141 Grenzverletzungen im August 1940 auf das Konto der Engländer. Nach dem Eintritt Italiens in den Krieg steigt die Luftaktivität der englischen Flieger über der Schweiz sprunghaft an.

In der Nacht vom 11. auf den 12. Juni 1940 greifen 36 Whitley-Maschinen nach dem Auftanken auf den Kanalinseln die Fiatwerke in Turin an und werfen bei dieser Gelegenheit ihre Bomben auch auf Genf, Renens und Daillensab. Die britische Regierung bedauerte dies und zahlte eine Entschädigung von 1,2 Millionen Franken. Zwei Wochen später, am 29. und 30. Juni, fallen wiederum englische Bomben im Berner Jura und in der Zentralschweiz.

Bald zeigt sich: Die RAF-Piloten bevorzugen bei ihren Angriffen nicht nur gegen oberitalienische Industriezentren, sondern auch bei ihren Flügen nach Süddeutschland den direkten Weg über die Schweiz, so am 17. und 18. August 1940, als sie Friedrichshafen angreifen. Zwar beteuern die offiziellen Stellen in London immer wieder, dass «die Gebirge zu sehr hohem Fliegen (etwa 5'000 m) zwingen und schon wegen der grossen Distanzen oder mangelnden Orientierung Navigationsfehler vorkommen können, was noch durch Wind, Wetter und Kompassbedingungen erschwert wird», man weiss jedoch, die Wahrheit sieht anders aus. Die englischen Bomberbesatzungen können nämlich in den Nächten bereits von weit her die eidgenössischen Gebiete an dem Lichtermeer von denen ihres kriegführenden Nachbarn unterscheiden, und der Hauptgrund für das Überfliegen der neutralen Schweiz ist durchaus prosaisch: die Ersparnis an Treibstoff und Zeit. Da vor allem die Angriffsziele in Italien gerade noch in der Reichweite ihrer Bomber liegen, ziehen die RAF-Piloten die kürzesten Routen vor, aus Furcht, bei Umwe-

gen nicht genügend Treibstoff für den Heimflug zu haben.

Gegen die allnächtlichen Luftraumverletzungen durch englische Bombergeschwader ist ausser den Protestnoten an den britischen Botschafter nicht viel auszurichten. Die eidgenössische Fliegertruppe verfügt weder über ein Funkmessgerätenetz (Radar), um die anfliegenden Ruhestörer melden zu können, noch über die Möglichkeit, bei Nacht eigene Jäger erfolgversprechend gegen die mit veralteten Horchgeräten anvisierten fremden Flugzeuge einzusetzen, da eine Boden-Luft-Leitstelle nicht existiert. Einziges Behelfsmittel, um die Absichten der englischen Bomberbesatzungen zu durchschauen, bleibt das Abhören der deutschen Luftlagemeldungen, wenigstens so lange, wie die Maschinen die Landesgrenzen nicht erreicht haben. Auch die Flab ist machtlos, da das Überfliegen meist in der Nacht und in grossen Höhen geschieht, was die Treffsicherheit stark herabsetzt. Und so entsteht für die Fliegertruppe eine peinliche Situation: Die britischen Nachtüberflüge können nicht bekämpft werden, wohl aber die deutschen Maschinen, die tagsüber den Luftraum verletzen. Obwohl die Luftwaffenführung aus eigener Erfahrung genau weiss, dass man gegen die Anflüge der feindlichen Bombergeschwader eigentlich machtlos ist, wollen sie nicht nur die Protestnoten der Schweizer, sondern abgeschossene britische Bomber sehen. Dabei versucht Berlin durch Appelle an das «verletzte Nationalbewusstsein der Eidgenossen», der Schweiz die Notwendigkeit eines Abbruchs der politischen Beziehungen zu England vor Augen zu führen. Zwar machen die englischen Bomber-Raids in der deutschen Presse Schlagzeilen, indem man die RAF-Luftraumverletzungen über der Schweiz dramatisiert und England als notorischen Verächter der Schweizer Neutralität anprangert, die Eidgenossen lassen sich jedoch zu keiner feindseligen Hal-

tung gegenüber England verleiten.

Als noch dazu am 15. August 1940 die Londoner «Times» die Reportage eines RAF-Fliegers über seine Erlebnisse während der Bombereinsätze gegen Italien und Deutschland bringt, wobei er von den «ausderFerngrüssenden, hellerleuchteten Gestaden des Genfer und des Neuenburger Sees» schwärmt, versuchen die Deutschen energisch ihren Druck auf die Schweiz unter jedem nur möglichen Vorwand zu verstärken. «Zur örtlichen Orientierung dienen den englischen Piloten neben der Funkpeilung ihrer Heimatstationen, insbesondere auch die hierfür günstig auf Schweizer Gebiet gelegenen», schreibt Aussenminister v. Ribbentrop am 4. September an den Bundesrat und ersucht ihn «dringend», die Radiosendungen nach 22 Uhr mitteleuropäischer Zeit sofort bis auf Weiteres einzustellen. Der Bundesrat fügt sich tatsächlich dem Wunsch: Vom 15. September 1940 an herrscht in der Schweiz nach 22 Uhr Funkstille. Am 7. November gibt die Schweiz auf deutsches Drängen hin erneut nach: Um den Engländern die Orientierung zu erschweren, wird für das gesamte eidgenössische Gebiet ab 22 Uhr Verdunkelung angeordnet. Der praktische Nutzen ist jedoch gleich Null: Die zahllosen Gletscher und Seen bleiben auch ohne Beleuchtung sichtbar. Ausserdem «hätten die britischen Flieger auch ohne den «Leuchtturm Schweiz» Berlin, München und andere weit entfernte, durch ihre Lage nicht besonders gekennzeichnete Städte gefunden, und der kürzeste Weg von England nach Mailand werde nach wie vor durch den Schweizer Luftraum führen», meint General Guisan.

Mitte Dezember 1940 fliegen die eidgenössischen Maschinen Einsätze besonderer Art: Versorgung der im Lawinengebiet um Silvretta in Obersietz und auf der unteren Risettenalp abgeschnittenen Einheiten der Gebirgsbrigade 12.

Die altbewährte Ju 52/3m der Fliegertruppe wirft Versorgungssäcke mit Lebensmitteln und Medikamenten ab, für die Pferde und Maultiere der Infanteriepatrouillen fallen Heu und Stroh vom Himmel. Ende des Jahres 1940 wird die RAF über der Schweiz wieder aktiv. In der Nacht vom 16. zum 17. Dezember werfen die englischen Flieger Bomben über Basel ab, eine Woche später, am 22. Dezember, ist Zürich an der Reihe. Erst ganze zwei Monate danach, im Februar 1941, erklärt sich «His Majesty's Gouvernement» bereit, die Beweise für diese Bombenabwürfe anzuerkennen, und verspricht Schadenersatz. Anfang Januar 1941 sind die eidgenössischen Flab-Kanoniere überzeugt, endlich den ersten Nachtabschuss des Krieges melden zu können, da «in der Nacht vom 4. zum 5. ein englischer Nachtbomber 60 km nördlich von Lyon notlanden musste, so dass es nicht ausgeschlossen ist, dass es sich hierbei um ein Flugzeug jener Formation handelte, die über Brig durch drei unserer Flab-Bttr. beschossen wurde.»

Durch den Befehl, nach dem eine Flab-Bttr. sobald sie nur einen einzigen Schuss aus einer bestimmten Stellung auf ein fremdes Flugzeug feuert, ihren Standort wechseln soll, werden die Flab-Kanoniere zu einem Wandervolk. So verlegt man zum Beispiel im Januar 1941 die gesamte Flab. Abt. 2, Thun, von derZentralschweiz in die Westschweiz, um sie schon nach einigen Tagen wieder in ihre alten Stellungen zu befördern.

Da die Befehle an die Flab-Stellungen für die Feuereröffnung auf die das Schweizer Hoheitsgebiet überfliegenden fremden Flugzeuge bis Anfang März 1941 verschieden interpretiert worden sind, je nachdem, ob die Flab dem Kommando der Flieger- und Flab-Truppen oder dem eines Armeekorps untersteht, kommt es sogar vor, dass eine Passagiermaschine der Swissair von einem Flab.-Zug des Heeres hartnäckig, zum Glück jedoch da-

bei erfolglos beschossen wird.

Am 24. Juli 1941 startet ein RAF-Verband von den Seilly-Inseln, am südwestlichen Zipfel Englands, zu dem bisher grössten Tagesangriff auf deutsche Schlachtschiffe in ihren Stützpunkten an der französischen Atlantikküste. Ein Schwarm von 149 Wellington-Bombern greift die «Gneisenau» in Brest und die «Scharnhorst» in La Pallice an. Eine der Staffeln führt der Kanadier M. C. Gilchrist. Sein Bomber wird, nachdem die Funkgeräte ausgefallen sind, von einer Me 109 arg zusammengeschossen und stürzt ab. Ausserdem Heckschützen, der bei dem Angriff ums Leben gekommen ist, kann sich die Besatzung mit Fallschirmen retten. Zwei Mann sind verletzt und werden von Deutschen geschnappt; der dritte, Staffelkommandant Gilchrist, entkommt. Gilchrist schafft es, nach abenteuerlicher Reise querdurch das besetzte Frankreich, den Genfer See zu erreichen. Er ist der erste RAF-Flieger, dem die Flucht in die Schweiz gelingt. Der wackere Kanadier organisiert sich ein Boot und rudert am 6. September 1941 in aller Seelenruhe am helllichten Tage über den Genfer See, durch den die Grenze verläuft. Er ist überzeugt, dass die deutschen Patrouillen niemanden für so unvernünftig halten werden, am Tage dieses Wagnis einzugehen. Tatsächlich gelangt er, weder von deutschen noch von Schweizer Grenzposten gehindert, an das rettende Ufer. An einem Samstagabend klopft er beim britischen Konsulat in Genf, an und daam Wochenende der Haupteingang verschlossen ist, «versucht Gilchrist gewaltsam die Seitentür aufzubrechen», so das Polizeiprotokoll. Ins Untersuchungsgefängnis gebracht, interessiert sich zuerst der eidgenössische Nachrichtendienst für ihn, der den Engländer vier Tage lang pausenlos verhört. Dann bringt man ihn nach Bern, von wo Gilchrist nach einem ausgedehnten Gespräch mit der Schweizer Fremden-

polizei dem britischen Luftattaché übergeben wird. Im Gegensatz zu notgelandeten oder abgesprungenen Flugzeugbesatzungen, die interniert und in bewachten Unterkünften gehalten werden, sieht das Völkerrecht vor, dass Angehörige einer Streitmacht, die der Gefangennahme entgangen und unbewaffnet in der Schweiz Zuflucht suchen, asylberechtigt sind und sich frei bewegen können. Sie unterstehen lediglich der Aufsicht der lokalen Behörden, und ihnen ist im Rahmen des Möglichen Beistand zu leisten, damit sie zu ihrer Truppe zurückkehren können. Die Schweizer Behörden überlassen in der Regel den betreffenden diplomatischen Vertretungen die Entscheidung und versuchen in keiner Weise, ihre Rückkehr in daseigene Land zu verhindern. So ist Staffelkommandeur Gilchrist auch der erste RAF-Flieger, der aus der Schweiz über Vichy-Frankreich und Spanien via Gibraltar nach England zurückkehrt.

Eine Wende in dem Luftkrieg über der Schweiz bedeutet die letzte Mainacht des Jahres 1942. In den Abendstunden des 30. Mai startet nämlich von 52 Flugplätzen in England eine Luftarmada mit 1047 RAF-Maschinen zum ersten «1'000-Bomber-Raid» der Geschichte, ihr Ziel: die Domstadt Köln. Und seit Eröffnung der strategischen Bombenkriegs-Grossoffensive der Engländer gegen Deutschland nimmt das nächtliche Überfliegen der Schweiz rapide zu. Jeder dieser Grenzverletzungen folgt eine scharfe Protestnote bei der britischen Regierung, und jede Protestnote wird von dem britischen Luftattaché routinemässig beantwortet.

Trotzdem sitzen die Flab-Kanoniere während des ganzen Jahres 1942 herum und treten nicht in Aktion. «Dies ist darauf zurückzuführen, dass die meisten Neutralitätsverletzungen nachts längs der Grenze erfolgten und die Überflüge durch einzelne hoch und rasch fliegende Aufklärer stattfanden.» Einer dieser «hoch und rasch fliegenden Aufklä-

rer» landet allerdings ohne das geringste Zutun dereidgenössischen Jäger noch der Flab-Artillerie einfach wegen Motorenüberhitzung am 24. August 1942 in Belp. Es ist der bereits legendäre «Wooden-Wonder» De Havilland DH-98 Mk IV «Mosquito». Die mit fünf ferngesteuerten Reihenbildkameras ausgestattete Maschine, Kennzeichen G-LY, befand sich auf dem Heimflug von einem Sonderauftrag über Nordafrika, wo sie die Truppenkonzentrationen der Rommel-Armee fotografiert hat. Die «Mosquito», von dem besonders für diese Sondermission ausgebildeten RAF-Leutnant Wooley und seinem Navigator geflogen, fällt irgendwo über Italien der linke Motor aus, und kurz darauf läuft über den Alpen der andere heiss. Die zwei der wichtigsten geheimen Landkarten, die sie an Bord haben, sind vorsorglich auf essbares Reispapier gedruckt, «die wir nach der Dienstvorschrift bei einer Notlandung, egal ob auf feindlichem oder neutralem Gebiet, unverzüglich vertilgen mussten», berichtet Leutnant Wooley. «Wir hatten zu wenig Zeit und konnten trotz aller Mühe nur Nordafrika und einen grossen Teil des Mittelmeeres und Italiens runterschlucken. Das war auch das wichtigste Stück. Bis wir nach Frankreich und zur Schweiz kamen, wurde uns ziemlich übel. Gott sei Dank waren diese beiden Ausschnitte nicht so wichtig.» Sie schaffen es noch vor der Landung, die äusserst geheimen Radar- und Funkpeilgeräte zu zerschlagen. Die Flieger sind zwar überzeugt, dass sie sich in der Schweiz befinden, als jedoch Soldaten in grauen Uniformen mit Stahlhelmen, ihnen deutsch zurufend und die Gewehre im Anschlag, ihnen über die Landebahn entgegenlaufen, verlieren die beiden die Nerven und können nur mit Mühe und Not daran gehindert werden, die wertvolle Maschine in Brand zu setzen. Einem der Engländer gelingt es noch, ein paar Schüsse aus seinem Revolver in den linken Treibstoffbehälter

abzugeben, aber er kann ausser Löchern in der Tragfläche und den Behältern keinen Schaden anrichten. Der energische Air-Commander F. West, der britische Luftattaché, setzt durch, dass die «Mosquito», eines der neuesten und leistungsfähigsten englischen Flugzeuge, in einem verschlossenen Hangar vor den Augen Unbefugter geschützt wird. Zwar hat die Maschine keine Bewaffnung, «war aber für die Fernaufklärung ausgerüstet und erfüllte somit einen militärischen Auftrag», lautet der Sachbefund, und die beiden Flieger werden in ein Internierungslager gebracht. Inzwischen drängt das War Ministry den Luftattaché irgendetwas zu unternehmen, damit die beiden für besondere Aufgaben ausgebildeten Flieger schnellstens nach England zurückkehren können.

Air Commander West schlägt den Deutschen unter Vermittlung der Schweizer Stellen einen Austausch der Flieger im Verhältnis zwei zu drei vor –, «um die Sache zu beschleunigen». Tatsächlich wird dem bereits nach zwei Wochen zugestimmt, und der deutsche Luftattaché garantiert sicheres Geleit für die beiden Engländer bis nach Spanien. Als es jedoch auf dem Baseler Bahnhof zur Austauschprozedur kommen soll, platzt dieser Tausch beinahe, da von den drei deutschen Fliegern nur einer erscheint und die beiden anderen den Aufenthalt in der Schweiz der Rückkehr ins Reich vorziehen. Zur Überraschung aller Parteien stimmt der deutsche Attaché jedoch ohne mit der Wimper zu zucken dem Austausch trotzdem zu. «Mit viel Hackenzusammenknallen und Salutieren zwischen Deutschen, Schweizern und Engländern übergaben wir unsere beiden Flieger den Deutschen zum Geleit durch Frankreich» berichtet Air Commander F. West.

Tage später schreibt Leutnant Wooley aus Madrid: «Sie seien höchst komfortabel über Paris nach

Spanien gereist». Er beklagt sich lediglich über einen Bombenangriff der RAF auf den Zug, mit dem sie führen.

In weiser Voraussicht, dass der Luftkrieg auch die inmitten feindlichen Territoriums liegende Schweiz nicht verschonen wird, richten die eidgenössischen Behörden mehrfache Appelle an die Bürger, um einer drohenden Gefahr vorzubeugen.

BAUT LUFTSCHUTZRÄUME!

Der Stadtrat von Zürich wendet sich mit folgendem Aufruf an die Bevölkerung:

Wir wissen heute, dass unter der Wirkung moderner Hochbrisanzbomben – deren Sprengwirkung vor allem in die Breite und weniger in die Tiefe geht – ganze Häuserblöcke zum Einsturz gebracht werden können. Für die Bewohner gibt es keine andere Sicherheit als die Luftschutzräume. Andererseits aber wissen wir auch, dass grosse Stadtbevölkerungen im gegenwärtigen Krieg mit geringen Verlusten aus Bombardementen hervorgegangen sind, wenn genügend Schutzräume zur Verfügung standen und sich die Leute diszipliniert verhielten. Aus dem Erkenntnis heraus, dass die öffentlichen Luftschutzräume, wie sie im Zentrum der Stadt in grösserer Zahl erstellt worden sind, für den Ernstfall nicht genügen, vor allem bei einem Angriff zur Nachtzeit, wurden die Hausbesitzer aufgefordert, in den Wohnquartieren für den Bau von Schutzräumen besorgt zu sein. Für die Stadt Zürich wurde ein Bauprogramm erstellt, das das Stadtgebiet in Zonen und die einzelnen Zonen in Baulose aufteilt. Das Bureau für Luftschutzbau des Bauamtes II beschäftigt sich mit der Durchführung des Programms. Den einzelnen Baulosen werden Architekten zugewiesen, die Pläne und Kostenvoranschläge ausarbeiten; vom gleichen Bureau werden die fertigen Bauten abgenommen. Die Baukosten werden zwischen der Öffentlichkeit, dem Hausbesitzer und dem Mieter wie folgt geteilt: Der

oder die Mieter tragen 30 Prozent, der Hausbesitzer 30 Prozent der Kosten, die restlichen 40 Prozent werden durch staatliche Subventionen aufgebracht. Die Kantonalkasse gewährt den Hausbesitzern auf Wunsch Darlehen in der Höhe ihres Pflichtbeitrages, die auf drei Jahre befristet sind, so dass praktisch der Bau von Schutzräumen auch ohne Bargeld begonnen werden kann.

Begreiflicherweise entstehen überall, wo solche Umbauten vorgenommen werden, momentane oder dauernde Unzukömmlichkeiten. Wenn im gleichen Augenblick, wo jedermann für den Wintervorrat mehr Raum haben sollte, die Keller neu eingeteilt werden müssen, um Platz für einen Schutzraum zu schaffen, braucht es ebensoviel guten Willen als Geschicklichkeit, um das Vorhaben auszuführen, ohne jemand in seinen Rechten zu schmälern. Für solche Beratungen steht das Bureau für Luftschutzbau des Bauamtes II ebenfalls zur Verfügung.

Es mag für manche Hausfrau eine Erleichterung bilden, wenn sie hört, dass Schutzräume in einem gewissen Mass auch für die Aufbewahrung von Einmachgläsern und dergleichen verwendet werden dürfen.

1. Oktober 1942.

Am Mittwoch, dem 28. Oktober 1942, berichtet die Presse der Schweizerischen Hauptstadt:

DIE VERLETZUNGEN DES SCHWEIZERISCHEN LUFTRAUMES

«Bern, 28. Oktober. Über die Verletzung des schweizerischen Luftraumes in der Nacht vom 24. auf den 25. Oktober und die intensive Abwehr, mit der unsere Flak den britischen Flugzeugen begegnet ist, erfahren wir noch einige weitere Einzelheiten. Die Zahl der britischen Bomber, die das schweizerische Gebiet überflogen haben, wird auf vierzig bis fünfzig geschätzt. Sie hielten sich in Höhen von 4'000 bis 5'000 Metern. Überall, wo die

fremden Geschwader sich bemerkbar machten, eröffneten die schweizerischen Flabgeschütze ein lebhaftes Feuer. Dabei sind über 500 Schüsse abgegeben worden. In grösserer Zahl überflogen die englischen Flieger die Gegend von Lausanne, Neuenburg, Fribourg und Bern.

Alle diese Flieger hatten den Weg über das besetzte Frankreich genommen, das offenbar in seiner ganzen Ausdehnung vom Kanal bis zum Jura überflogen worden war. Einzelne Flieger wählten, möglicherweise mit einem Umweg über Deutschland, wo sie gleichfalls unbeschädigt durchkamen, die Route über die Zentralschweiz und die weitere Umgebung von Zürich westlich und östlich der Stadt und sodann über das Tessin und Graubünden. Von den wenigen Flugzeugen, die über die Ausbuchtung des schweizerischen Gebietes im unteren Engadin und Münstertal durchkamen, kann so gut wie sicher angenommen werden, dass sie auf dem Umweg über den deutschen Luftraum ihren Weg über die Schweiz fanden.

Es handelt sich zweifellos um eine der schwersten Missachtungen der schweizerischen Neutralität, die seit Kriegsbeginn vorgekommen ist.»

Attaché F. West, zu dessen Pflichten auch die Stellungnahmen und Entschuldigungen wegen der Verletzungen des Luftraumes durch die RAF gehören, hält für solche Fälle ein ganzes Repertoire an Erklärungen bereit: Einmal ist der «Pilot von der Sonne geblendet worden», ein anderes Mal wiederum sind die «Verzerrungen auf dem Radarbild wegen der hohen Bergketten» schuld.

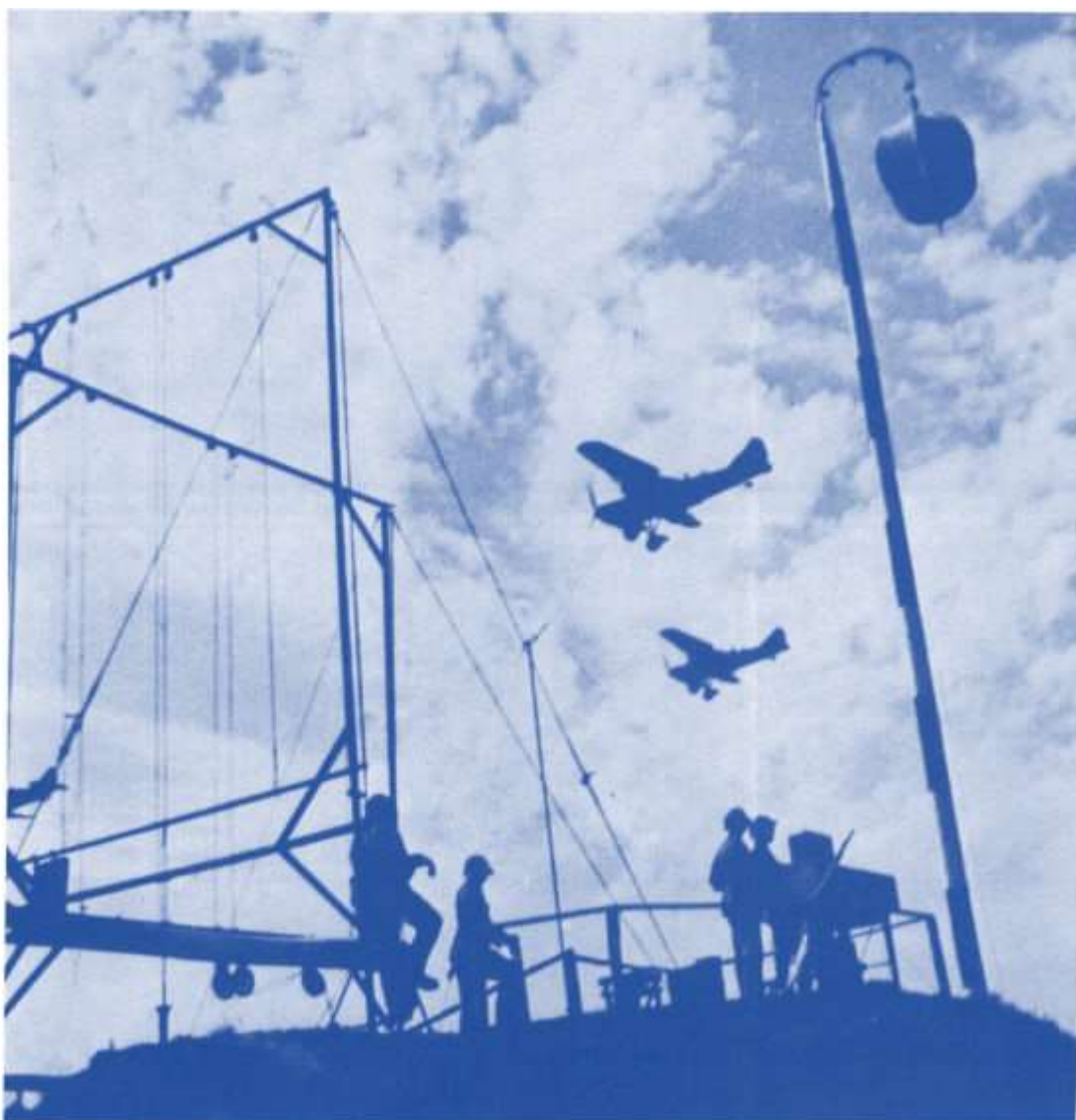
Auf den verschiedensten Wegen in die Schweiz gelangt, tauchen die über dem deutsch-besetzten Europa abgeschossenen RAF-Angehörigen bald bei dem Air-Commandore F. West auf. Der Militärattaché organisiert mit Hilfe der französischen Résistance eine gut funktionierende Rücktransport-Route, die von der Schweiz über die Pyrenäen bis nach Gibraltar reicht.

Nicht nur das fliegerische Können der RAF-Besatzungen, die dem Gegner nach ihrem Abschuss oder aus den Kriegsgefangenenlagern entwichen sind, ist für die britische Kriegführung von Bedeutung. Die Berichte der Geflohenen über ihre Beobachtungen, die sie mit wachen Augen bei der Überquerung Deutschlands oder des besetzten Europas gesammelt haben, sind oft das letzte Steinchen, das dem Secret Service im Feindbild fehlt.

1. April 1940, Payerne: Die altbewährte Junkers Ju 52/3 m, Allzweckmaschine der Fliegertruppe



April 1940, Thun, Fliegerschule: Verbandflugausbildung auf C-35-Maschinen



13. Mai 1940, schwere Flak-Batterie: Kanoniere am Entfernungsmessgerät



15. Mai 1940. Suchscheinwerfer (Typ Siemens-Schuckert): Bei Kriegsausbruch acht Stück für die ganze Schweiz



242. 2. Juni 1940, Ursins, Heinkel Me 111, C1 + HS: Von zwei Me 109 vom Fl. Kp. 15 abgeschossener deutscher Bomber

8. Juni 1940, Oberkirch/SO: Durch Flab abgeschossene Messerschmitt Me 110 (**unten**)





12. Juni 1940. Englische Flugzeuge werfen Bomben auf Dallions, Renens und Genf ab: Beträchtlicher Personen-und Sachschaden



12. Juni 1940, Renens: Nach dem RAF-Bombenangriff

14. Juni 1940. Eine startklare Me-109-Staffel: «Durchaus erfreuliche Gefechtsbilanz»



14. Juni 1940: Bei der Wartung beschädigte Morane-Saulnier M.S.406 (Mo 3800)

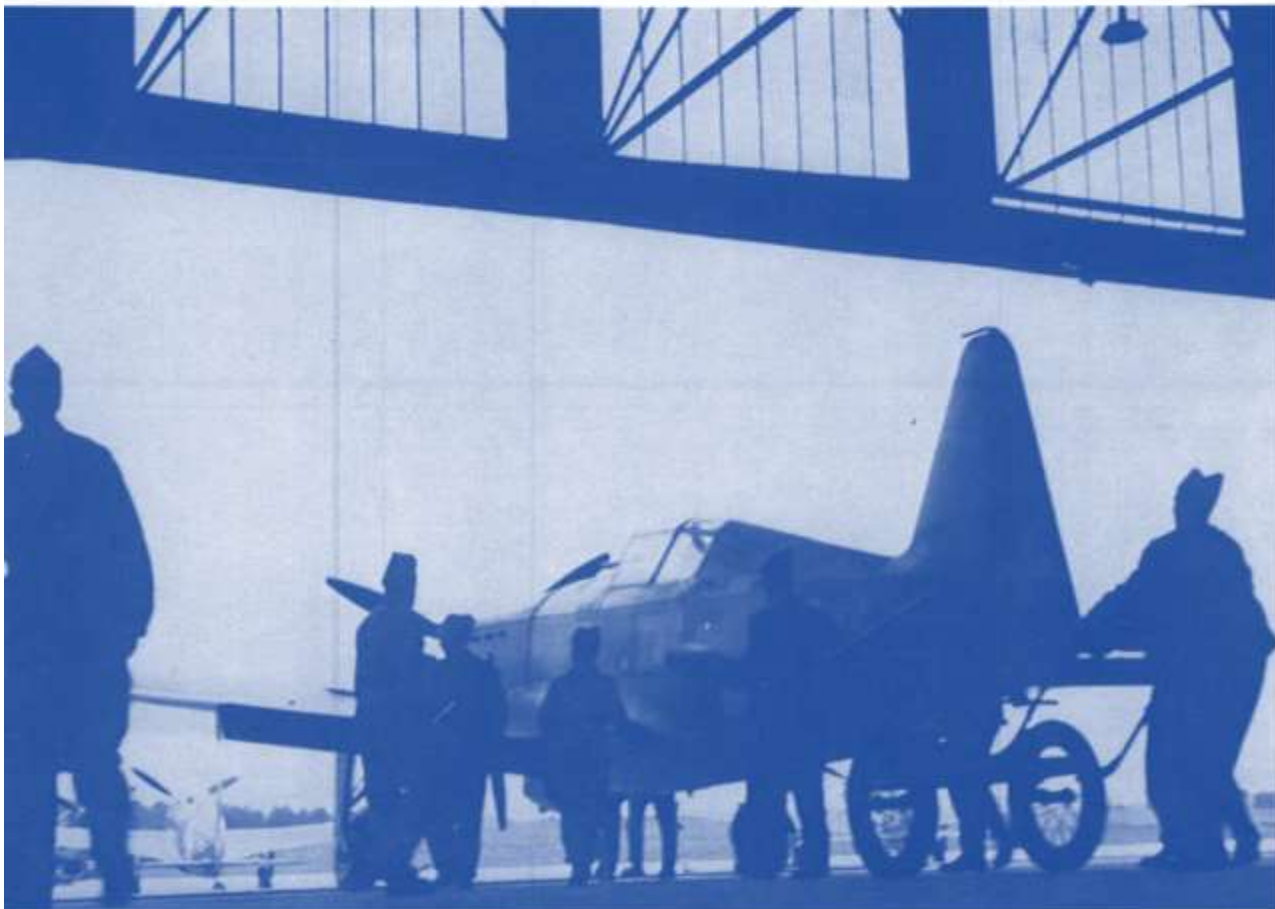


14. Juni 1940: Messerschmitt Me109D (Kennzeichen J-308) aus der ersten Lieferung, noch mit 2-Blatt-Propellern





14. Juni 1940, Me 109
Fahrgestell: Boden-
wart bei der Arbeit



30. Juni 1940. Genf,
Mechaniker-Kurs:
Morane-Saulnier M.S.
406 (in Lizenz als Mo
3800 gebaut)

Gegenüber links oben: 30. Juni 1940.
Genf, Mechaniker-Kurs: Eine Morane-
Saulnier M.S. 406 wird unter die Lupe
genommen



Gegenüber unten: 15. August 1940: Be-
obachtungsflugzeug C-35 (Kennzeichen
C-122) mit 1 Kanone 20 mm, 3 MG und 4 ×
50 kg Bomben

Gegenüber rechts oben: 15. August
1940: Luftaufnahmen-Auswertung



Rechts oben: 26. August 1940, Messer-
schmitt Me-109-Jäger: »Tragpfeiler des
fliegerischen Neutralitätsdienstes«

Rechts: 26. August 1940: Fliegeralarm
bei einer Messerschmitt Me-109-Jagd-
staffel

Gegenüber links oben: 30. Juni 1940. Genf, Mechaniker-Kurs: Eine Morane-Saulnier M.S.406 wird unter die Lupe genommen

Gegenüber unten: 15. August 1940: Beobachtungsflugzeug C-35 (Kennzeichen C-122) mit 1 Kanone 20mm, 3 MG und 4 x 50 kg Bomben

Gegenüber rechts oben: 15. August 1940: Luftaufnahmen-Auswertung



Rechts oben: 26. August 1940, Messerschmitt Me-109-Jäger: «Tragpfeiler des fliegerischen Neutralitätsdienstes»

Rechts: 26. August 1940: Fliegeralarm bei einer Messerschmitt Me-109-Jagdstaffel





Oben rechts: 26. August 1940. Vor dem Start der C-35: Bodenwart hält den Fallschirm

Oben links: 26. August 1940. Beobachtungflugzeug C-35: Wartungsdienst

Rechts: 26. August 1940. Leitstelle der 10. Fliegerkompanie: «Die ganze Radio-Telephonie war erst im Anlaufen»

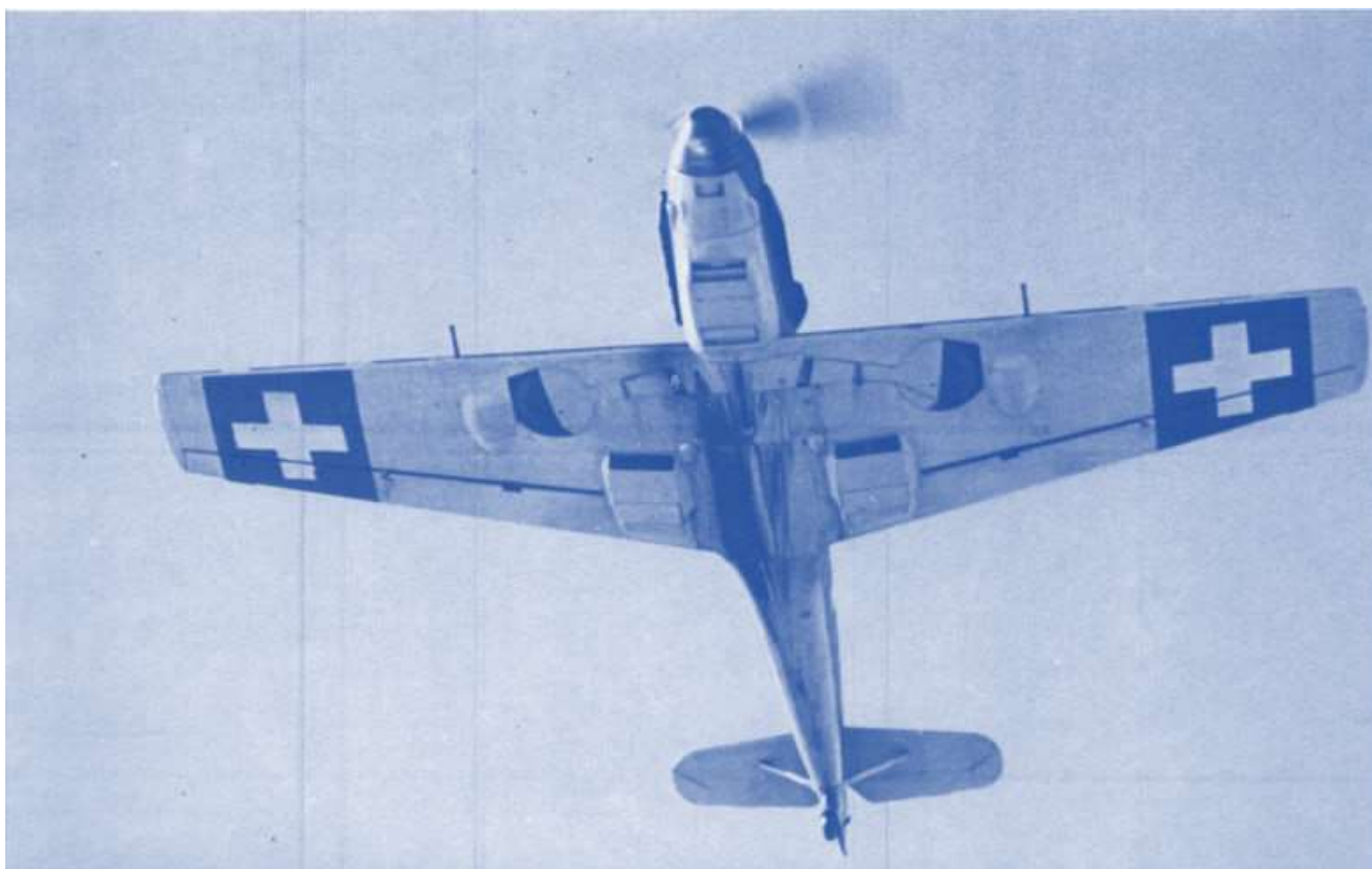




26. August 1940, Feldflugplatz: Die C-35 (Kennzeichen C-123) am Start (**oben**)

26. August 1940. Ein Me-109-Jäger als Schulflygzeug: «Bei eidgenössischen Piloten sehr beliebt»

249



9. September 1940, Fliegerbeobachtungs- und -meldedienst: 221 Posten im ganzen Land, **links** der Beobachter, daneben der Ableser und **vorn rechts** der Telefonist. Der verantwortliche Mann des Wachtpostens ist der Beobachter am Fliegerbeobachtungsgerät, der das Flugzeug im Blickfeld behält, die Distanz berechnet und Typ, Anzahl und Nationalität der Maschinen feststellt



23. September 1940, leichte Flak-Kanone 20-mm Oerlikon, ein begehrter Exportartikel: Bei Kriegsausbruch nur 36 Geschütze im Lande





25. Oktober 1940. Umschulungskurs auf Me-109-Jäger: Letzte Kontrolle vor dem Start

25. Oktober 1940. Umschulungskurs auf die Me-109-Jäger: Der Instrukteur legt die Flugroute fest

In der Nacht vom 16. auf den 17. Dezember 1940. Bombenabwürfe durch englische Flugzeuge auf Basel: Winkelriedplatz, mehrere Tote und erheblicher Schaden







Gegenüber: In der Nacht vor dem Heiligen Abend 1940 werfen britische Maschinen Bomben auf Zürich: Vor den Trümmern seines Hauses

3. März 1941, Thun, Fliegerabteilung 2: Die Me 109 (Kennzeichen J-318) am Start

3. März 1941, Thun, Fliegerabteilung 2, Feldflugplatz: Morane-Saulnier M.S. 406 (Mo 3800) soeben gelandet



Rechts: Juni 1941. Bönigen, 7,5-cm-Flabgeschütz mit Tarnnetzen: Bei Ausbruch des Krieges insgesamt nur acht schwere Flabgeschütze vorhanden



Rechts Mitte: Juni 1941, Bönigen, 7,5-cm-Flabgeschütz: »Zeitweise fehlten zur Bemannung der neuen Geschütze die notwendigen, ausgebildeten Leute«

Rechts unten: Juni 1941, Bönigen, 7,5-cm-Flab: Fliegeralarm



254

Gegenüberliegende Seite, oben:
21. Juni 1941 («Veröffentlichung verboten»)
So stellt man sich das Luftlandeunternehmen einer fremden Streitmacht gegen die Schweiz vor: «Die Angriffshandlungen des Gegners nie passiv über sich ergehen lassen»

Gegenüberliegende Seite, unten:
21. Juni 1941 («Veröffentlichung verboten»)
Eine Passagier-Maschine Typ Douglas, feindliches Luftlandekommando: «Höchst aktiv und aggressiv entgegentreten»







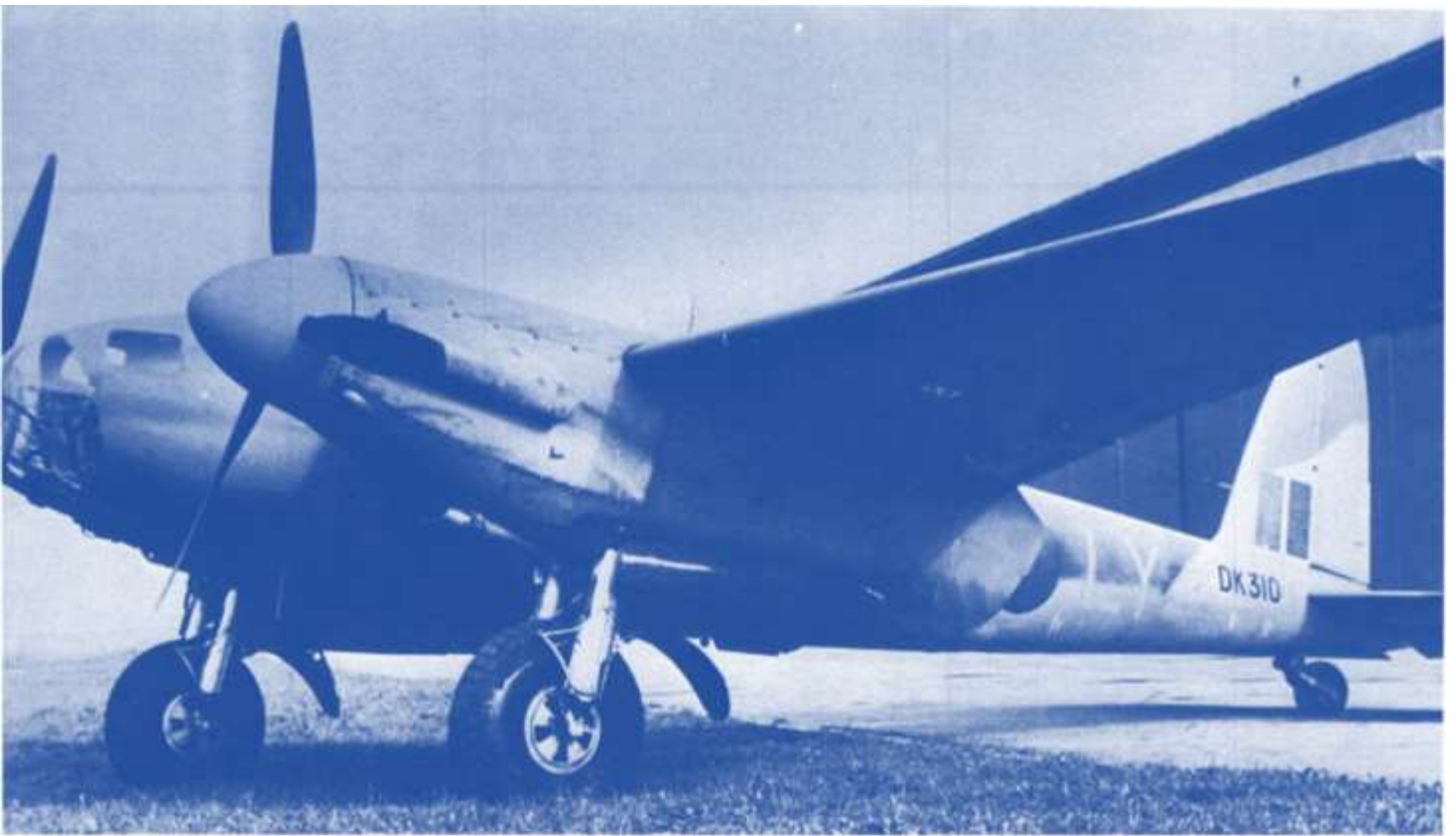
Juni 1941, Bönigen, Fliegeralarm: 20-mm-Flabkanone Oerlikon



November 1941, TL-Funkstation: Zu Beginn ein empfindlicher Mangel an verwendungsfähigen Funktelefonisten

Die Nacht vom 12. auf den 13. Juli 1943. Schwere 7,5-cm-Flab-Batterie bei Feuereröffnung auf den RAF-Verband. Resultat: Es gelang, zwei schwere Avro-Lancaster-Bomber runterzuholen, es sind die ersten Abschüsse alliierter Flugzeuge während des Krieges





24. August 1942, Belp, De Havilland DH-98 Mk «Mosquito»: Die Maschine ohne Bewaffnung, dafür aber mit 5 ferngesteuerten Reihenbildkameras und dem Geheimauftrag, die geplante Offensive des Deutschen Afrika-Korps an der El-Alamein-Front zu erkunden. Im letzten Augenblick wird verhindert, dass die Besatzung ihr Flugzeug nach der Landung in Brand steckt, da sie dachte, sich auf deutschem Gebiet zu befinden. Das allerneueste Radarpeilgerät hat die Besatzung noch vor der Landung vernichtet

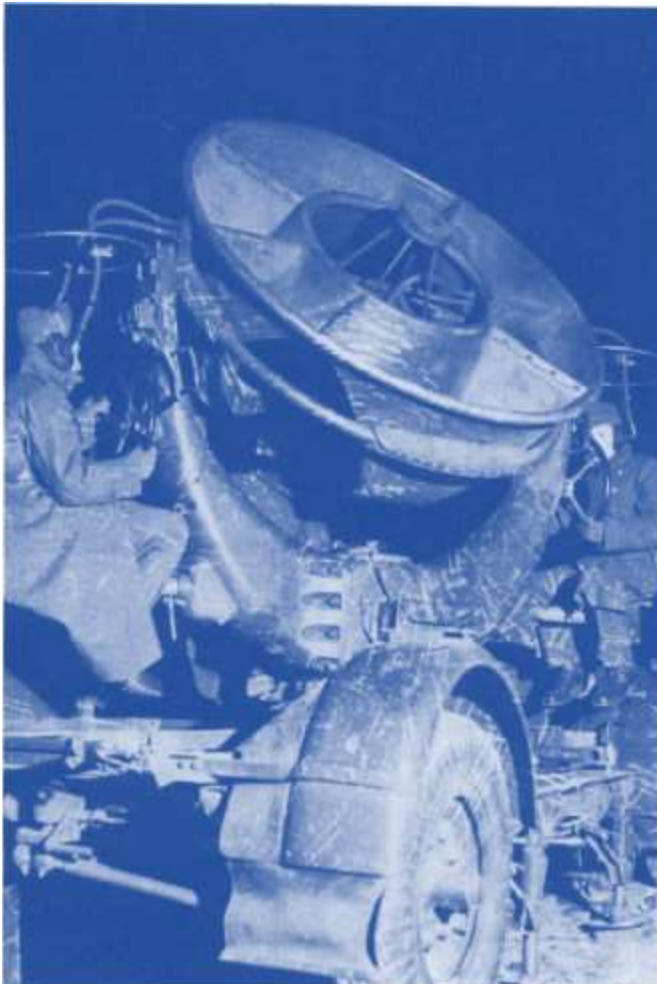
1. September 1942, Piloten einer Dewoitine (D 27) Staffel: Eine völlig veraltete Jagdmaschine



14. September 1942, Bern, AWZ: «Der Luftraum über der Schweiz Tag und Nacht unter Kontrolle»

2. Oktober 1942. Späherin auf einem Flieger-Beobachtungsposten: Der freiwillige Einsatz



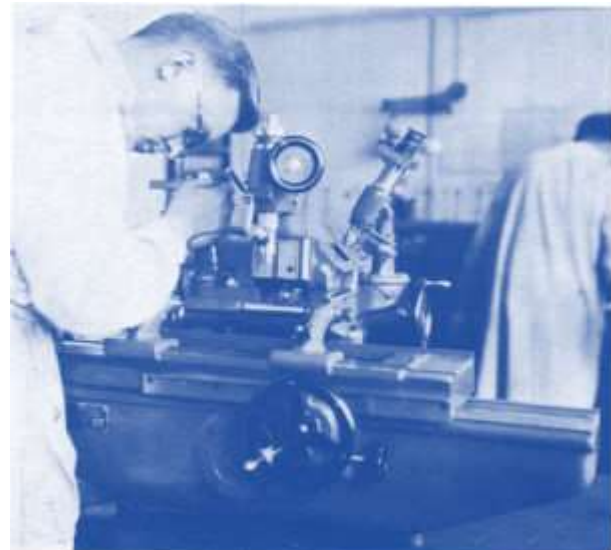


Oben links: 2. Oktober 1942, Übermittlungsstelle eines Flieger-Beobachtungspostens: Nur sorgfältig überprüfte Meldungen werden weitergegeben

Oben rechts: 2. Oktober 1942, Flieger-Beobachtungs- und -meldedienst-Posten: Fast 7,5 Millionen Meldungen in sechs Kriegsjahren

Links: 1. Dezember 1942, Horchgeräte: Nur 3 Stück bei Kriegsausbruch

Unten:
Für den Flugzeugmotorenbau unerlässlich: Dreikoordinaten-Messmaschine Typ MU-214 A (1931), made in Switzerland.





Gegenüber, oben links: 1. Dezember 1942: Am Schalthebel der Scheinwerfer

Gegenüber, oben rechts: 1. Dezember 1942, 7,5-cm-Flak-Batterie im Nachteinsatz: Nach der Feuereröffnung auf fremde Flugzeuge jedesmal Ortswechsel

Gegenüber, unten: 15. Dezember 1942, Montana. Frauenhilfsdienst als Flieger-Beobachtungs- und -meldedienst-Posten: «Bewährungsprobegutüberstanden»

1. April 1944, Basel. Badischer Bahnhof. «Fünf Minuten vor 11 kamen die alliierten Bomber»





19. März 1943, Samedan. Fieseler 156 Storch, Werk-Nr. 8063: Diese Maschine und ein zweiter Fi-156-Storch, Werk-Nr. 1144, befanden sich auf dem Flug München-Bari, als sie durch einen Navigationsfehler, wie die Piloten aussagten, auf dem Flugplatz Samedan landeten. Die beiden Fi 156 hatten Geheimunterlagen für ein in Bari stationiertes Jagdgeschwader an Bord. Die Maschine, Werk-Nr. 8063, wurde von der Fliegertruppe übernommen (A-97), heute steht sie im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Die zweite Fi 156, Werk-Nr. 1144, ging 1948 als A-98 total zu Bruch

13. Juni 1943, Wallis, leichte Flab: Kein einziger Abschuss während des 2. Weltkrieges



13. Juli 1943, Bouveret, von der schweizerischen Flab abgeschossen: Reste der samt Besatzung verbrannten Avro Lancaster





13. Juli 1943, Sion: Absturzstelle der von der Schweizer Flak abgeschossenen Avro Lancaster. Die Besatzung fand in den Flammen den Tod

13. August 1943, Wil, St. Gallen, Liberator B-24: Die Maschine startete mittags in Bengasi, Nord-Afrika, zum Bombenangriff auf die Wiener-Neustadt, wird über Wien von der Flak getroffen und statt des Weiterfluges nach London geht sie auf dem alten Wiler Flugplatz Thurau nieder. Die B-24 ist glatt gelandet, aber die Besatzung, überzeugt, sich in Deutschland zu befinden, steckt sie in Brand. Es ist die erste Landung einer alliierten Maschine in der Schweiz.



10. September 1943, Morane-Jäger am Start: Erst am 25. Oktober 1943 wieder Einsatz zum Schutz der Neutralität



27. September 1943, Ajoie, Grenzmarkierungsaktion: Oft von Fliegern übersehen



27. September 1943, Ajoie: Grenzmarkierung



23. November 1943,
in Kandersteg:
Übungen der Flieger-
abwehrtruppe

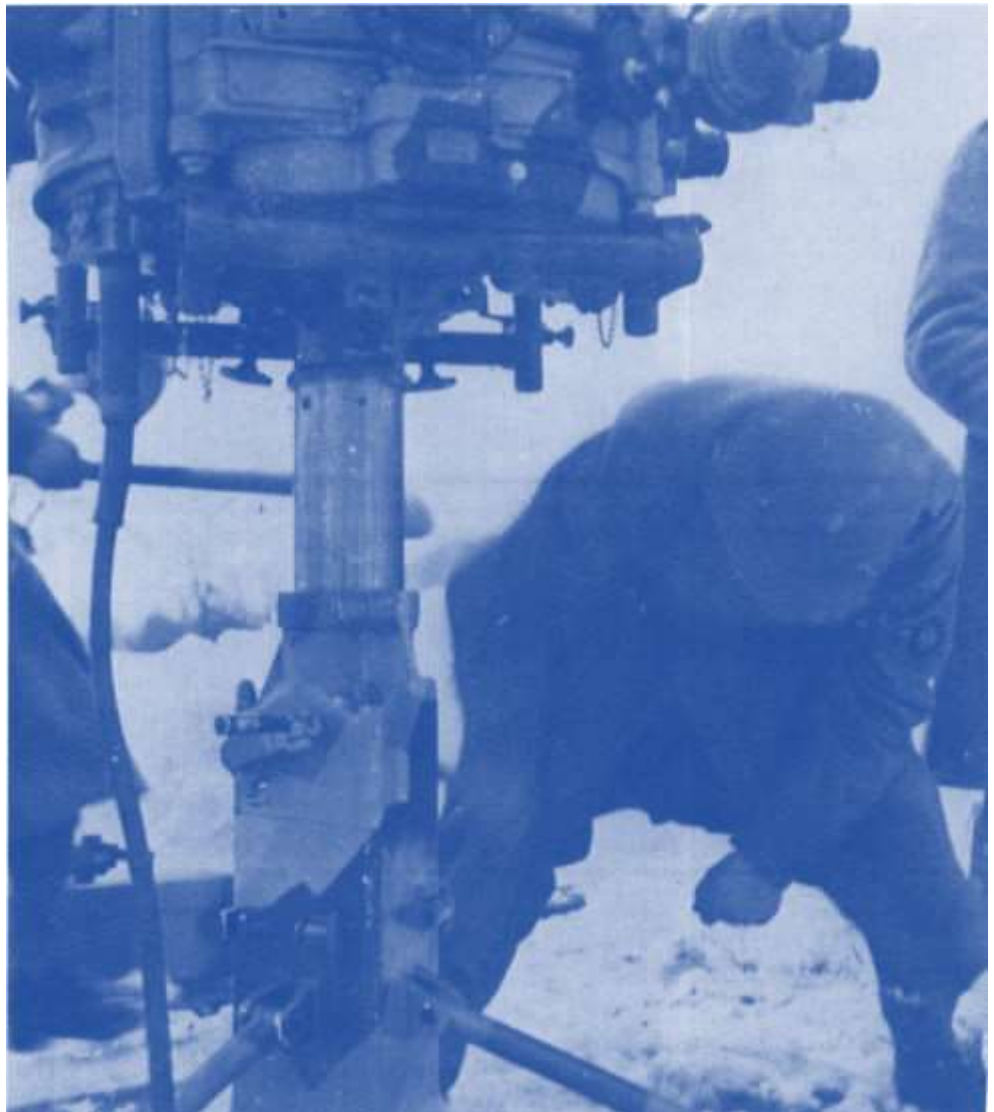


März 1944, Wintermanö-
ver des 2. Armee-Korps:
7,5-cm- Flabgeschütz
beim Abprotzen

März 1944, Wintermanöver des 2. Armee-Korps, 7,5-cm-Flabgeschütz: Mit seinen 2'570 kg eine recht schwierige Sache



März 1944, Wintermanöver des 2. Armee-Korps: Kommandogerät der 7,5-cm- Flab-Geschütze





15. März 1944, Dübendorf, Messerschmitt, Me 110: Ein deutscher Nachtjäger hat sich verfliegen

267

1. April 1944. Schaffhausen, nach dem amerikanischen Bombenangriff: Der Irrtum kostet 40 Menschenleben und richtet schwere Schäden an

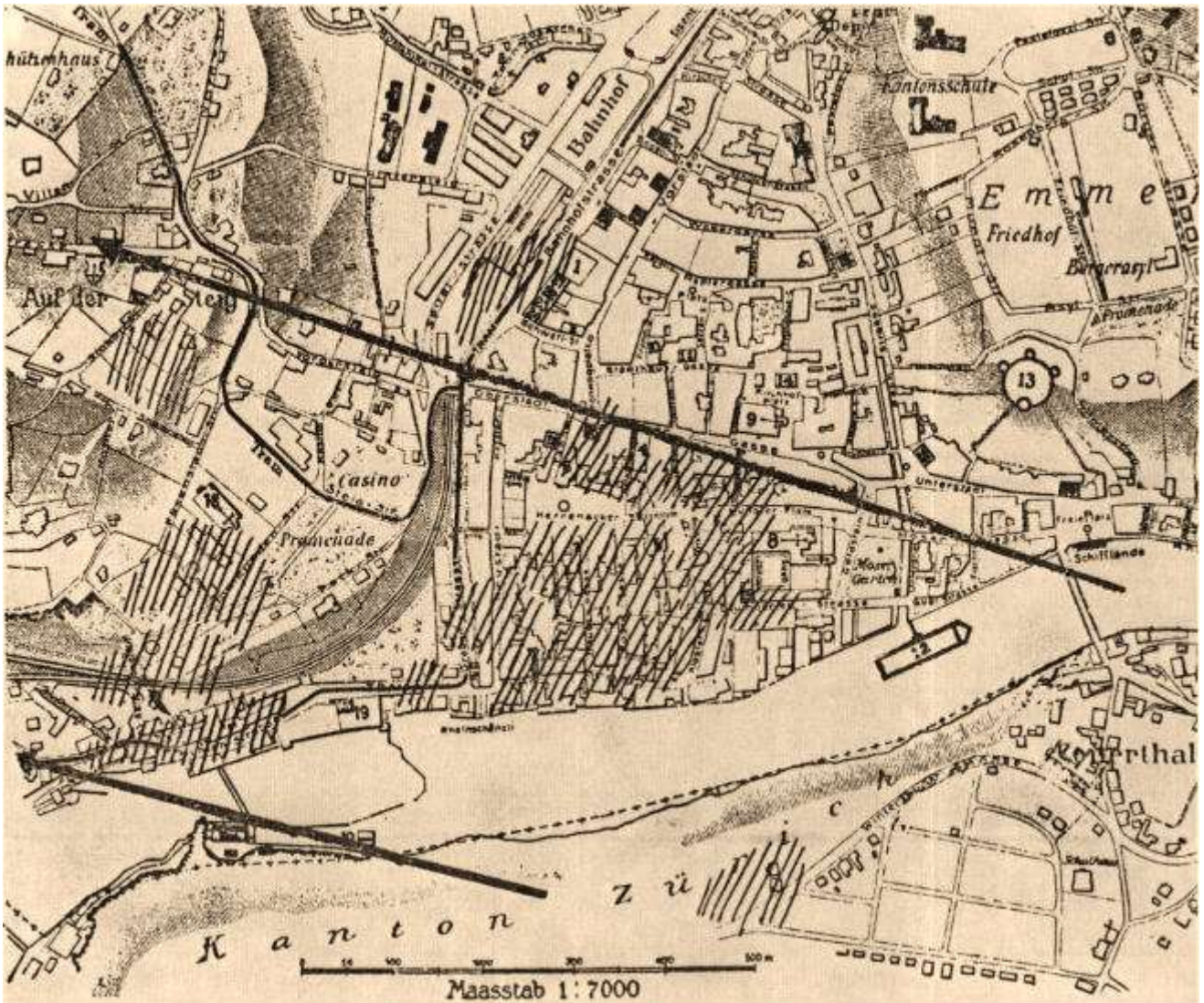




1. April 1944, Schaffhausen nach dem Bombenangriff des US-Liberators: mit dem deutschen Tuttlingen verwechselt?

Gegenüber oben: 24. April 1944, Dübendorf, Boeing B-17: Ein Monster wird bewacht

1. April 1944, Schaffhausen: Schraffiert = meistbetroffene Viertel. Die Pfeile = Flugrichtung der US-Bomber





24. April 1944, Genf-Cointrin, Boeing B-17G, Nr. 238204: Die von einem deutschen Jäger zerschossene Panzerhaube des Heckstandes mit Doppel-MG

Mitte rechts: 5. Juli 1943, englischer Friedhof in Vevey: internierte englische Flieger beim Begräbnis ihrer toten Kameraden. Die deutschen Agenten sind dabei (siehe S. 288).

Rechts: 24. April 1944, Genf-Cointrin: Ein Teil der Besatzung der soeben gelandeten B-17G, Nr. 238 204. Auf den Gesichtern spiegeln sich noch die Eindrücke des Angriffs auf die Eisenbahnanlagen um Koblenz



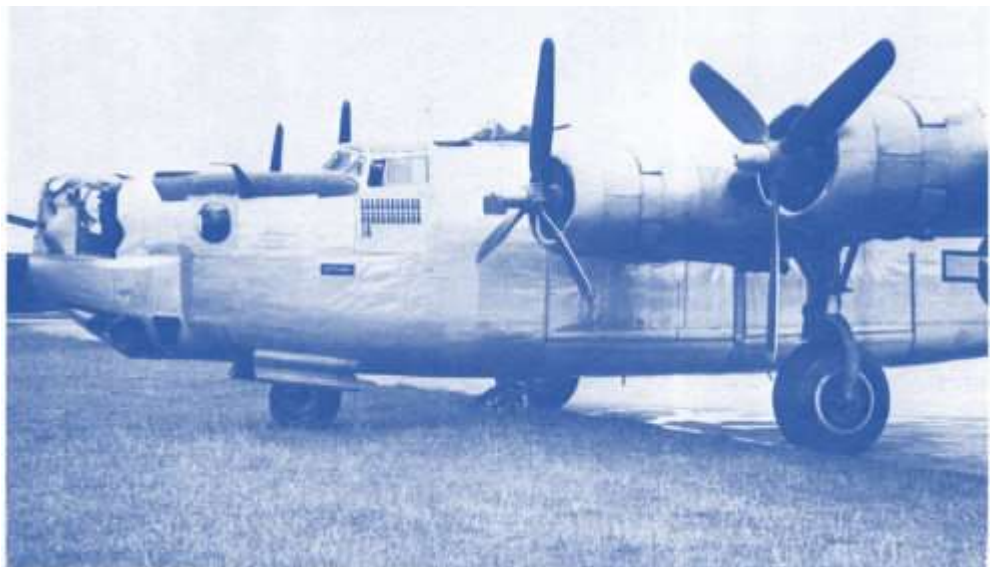
25. April 1944, Genf, Liberator B-24 G, Werk-Nr. 278184: Die Maschine ist um 8.30 Uhr in Manduria, Süditalien, mit 10 Bomben à 500 lbs zum Angriff auf Norditalien gestartet. Wegen einer Motorpanne und Kraftstoffmangel musste sie in der Schweiz notlanden

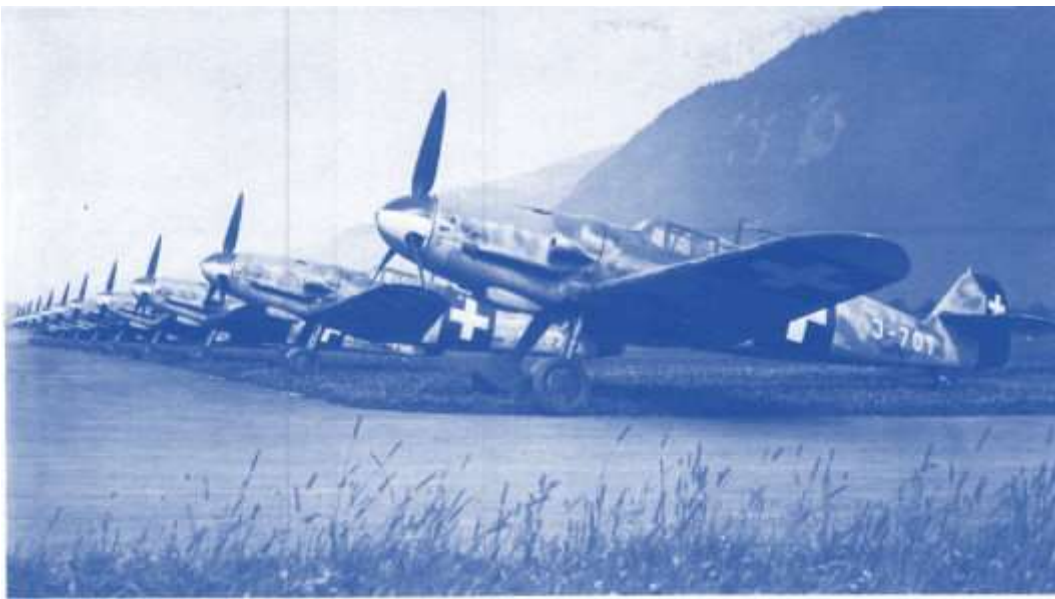


2. Mai 1944, Basel-Sternenfeld. Dornier Do217N-2,30 + IP: Die Maschine vom II. Nachtjagd-Geschwader 4, Staffel 6, mit dem Flugzeugführer Feldwebel G. Konzack (20) landet in der Schweiz kurz nach Mitternacht wegen Kraftstoffmangel



27. Mai 1944, Genf. Liberator B-24 J, Nr. 440102: Nach dem Angriff auf Süddeutschland wegen Motorschaden und Treibstoffmangel zur Notlandung gezwungen. Mit 26 Bombeneinsätzen ging seine Karriere zu Ende





28. Mai 1944, zwölf werkneue Messerschmitt Me 109 G-6, die Deutschland der Schweiz für die Zerstörung der Me110G-4C9 + BE lieferte. Die Maschinen bekam die Fliegerkompanie 7

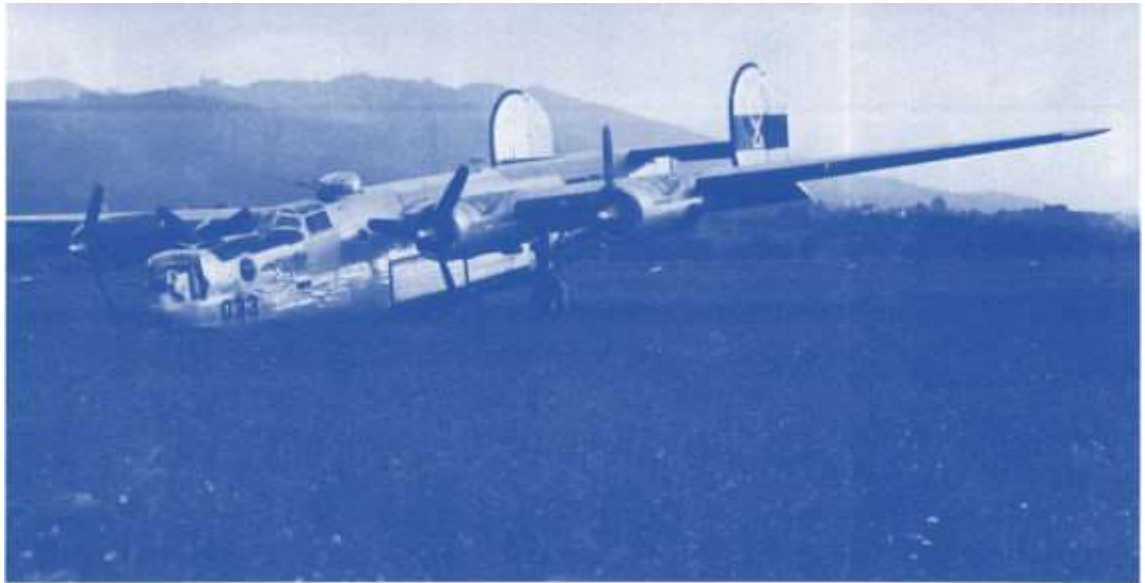


14. Juni 1944, Basel. Schulflugzeug Bukker Bü 131, Bj. 1938, Werk-Nr. 483: Der Pilot Gfr. E. Malkowsky von der Flugzeugführerschule Crailsheim glaubte in Basel das Strassburger Münster zu erkennen, erst am Boden bemerkte er seinen Irrtum. Die Maschine wird bereits am nächsten Tag freigegeben und Gfr. Malkowsky startet zu dem nächstgelegenen deutschen Flugplatz Freiburg



28. Juni 1944, Payerne. Liberator B-24 H, Nr. 295 056: Nach dem Bombenangriff auf Süddeutschland wegen Motorschaden notgelandet. Propeller des Motors Nr. 2 auf Segelstellung

11. Juli 1944, Altenrhein. Liberator B-24 H, Nr. 295 033: Nach dem Bombenangriff auf München wegen Motorschaden notgelandet. Anflug über den See aus Richtung Rorschach mit Rückenwind. Durch den weichen Boden ging das Bugrad zu Bruch



11. Juli 1944, Dübendorf. Liberator B-24 J, Nr. 127 571: Der schwere Bomber nahm an dem Angriff auf München teil und musste mit Motorschaden notlanden, verfehlte den Flugplatz und blieb in einem Kornfeld stehen. Die Maschine war mit ihren 55 Einsätzen und 3 abgeschossenen deutschen Flugzeugen ein Veteran unter den US-Bombern



11. Juli 1944, Dübendorf. Liberator B-24 H, Nr. 295196: Nach dem Bombenangriff auf München wegen Treibstoffmangel notgelandet





13. Juli 1944, Emmen. Boeing B-17G, Nr. 231 074: Die Fliegende Festung musste nach dem Luftangriff auf München mit Motorschaden notlanden, verfehlte den Flugplatz, raste über die SBB-Bahngleise, kollidierte mit einer Stromleitung und fing Feuer



20. Juli 1944, Umgebung von Lindau. Reste des Liberator B-24H, Nr. 278197: Die Maschine führte den Luftangriff auf Dessau an. Durch Blockierung des Höhenruders konnte sie nicht notlanden. Die Besatzung rettete sich mit dem Fallschirm. Die B-24 kreiste eine gute halbe Stunde herrenlos im Raum Dübendorf-Lindau, bis sie von einem Schweizer Jäger abgeschossen wurde

21. Juli 1944, Dübendorf. Liberator B-24 H, Nr. 295 077: Nach dem Luftangriff auf Süd-deutschland rammte die Maschine bei der Landung die getarnte Flab-Stellung



20. August 1944, 8 Uhr, Infanterie-Übungsplatz Beundenfeld bei Bern: Der deutsche Jäger Me 109G geriet während der Notlandung am Ende des Platzes in Wurf-löcher für Handgranaten und überschlug sich; Flugzeugführer leicht verletzt



20. August 1944, 8 Uhr, Infanterie-Übungsplatz Beundenfeld bei Bern: Der deutsche Jäger 109G setzte mit ausgefahrenem Fahrgestell zur Landung an, kollidierte mit einer Panzeratruppe; Flugzeugführer leicht verletzt. Den beiden Maschinen ist beim Dienstflug der Treibstoff ausgegangen





September 1944: Montage des in der Schweiz konstruierten Mehrzweckflugzeuges C-3603

275

6. März 1945, Kandersteg: 20-mm-Flakkanone mit Wintertarnung



29. März 1945, Nähe Zizers, amerikanischer Jabos-Angriff: In Deckung gehen

Mitte: 25. April 1945, Dübendorf, der erste Düsenjäger der Welt, eine Messerschmitt, Me 262: Der Pilot wollte in der Schweiz das Kriegsende abwarten

Unten: 30. April 1945, Dübendorf, einer der neuesten deutschen Nachtjäger, Junkers Ju 88 G-6 (C9+AR): Mit 2 Frauen und 1 Kind an Bord (siehe S.347)



276



Verletzung des schweizerischen Luftraums

Zurückweisung des Großmustis von Jerusalem

Bern, 7. Mai. **o** m t l i c h wird mitgeteilt:
Im Verlaufe des 7. Mai wurde das schweizerische Hoheitsgebiet mit Ausnahme des Kantons Tessin erneut durch fremde Flugzeuge verletzt. Deren Nationalität konnte teilweise als amerikanische, englische und französische sowie deutsche erkannt werden.

Um 13 Uhr 16 landete auf dem Belpmoos ein deutsches Militärflugzeug, das über dem Eschaplana (Prätigau) in die Schweiz eingeflogen war. Unter den Insassen dieses Flugzeuges befanden sich neben zwei deutschen Militärpersonen, die vorläufig interniert wurden, auch der Großmusti von Jerusalem in Begleitung von zwei Personen. Für den Großmusti von Jerusalem mit seiner Begleitung wurde die sofortige Rückstellung über die Grenze angeordnet.

277

Mai 1945, Dübendorf: Dies ist nur ein kleiner Teil von 186 schweren US-Bombern (Fliegende Festungen B-17 und Liberator B-24), die in der Schweiz in den beiden letzten Kriegsjahren gelandet sind. Erst nach der Kapitulation Japans werden die Maschinen den USA zurückgegeben





Treibstoff aus der Papier-
tüte: für eine Flugstunde 34
kg Holzkohle

Oberleutnant Ernst Wyss

Der historische Augen-
blick: 13. 9. 1944, das erste
Holzgasflugzeug der Welt
bei seinem ersten Flug



Wenige Monate nach Frankreichs Niederlage entbrennt auf Schweizer Boden ein wahrhaftiger Krieg im Dunkeln, der keine Parallele hat: das Ringen Englands um seine Flugzeugindustrie. Kein Kunstgriff wird ausgelassen, selbst einer von Englands offiziellen Vertretern in der Schweiz verwandelt sich in einen perfekten Schmugglerboss.

Diamanten für RAF

Es sind etwa zwei Jahrhunderte her, als in dem gottverlassenen Dorf Le Locle im Neuenburger Jura ein Schmiedegeselle namens Jean Richard ganz auf eigene Faust hinter die Geheimnisse des Uhrwerks, das ihm ein Landsmann anvertraut hat, kommt. Er zerlegt den bis dahin unbekanntem Mechanismus, setzt ihn wieder zusammen und baut das komplizierte Uhrwerk ohne jede Anleitung nach. So entsteht später in Le Locle die erste Uhrenwerkstatt, errichtet von Jean Richard und seinen fünf Söhnen. Hier und in der Nähe von La Chaux-de-Fonds wächst mit den Jahren das Zentrum der eidgenössischen Uhrenindustrie heran, die Weltgeltung erringt. Und kurz vor dem 2. Weltkrieg kommt die Hälfte der Schweizer Uhrenproduktion aus den Hochtälern des Kantons Neuenburg. Rund 97% der gesamten Erzeugnisse werden exportiert. Das Geheimnis des Vorsprungs, den sich die kleine Schweiz auf dem Gebiet der Feinmechanik gesichert hat, liegt in dem ererbten und weiter entwickelten Können eines hochgezüchteten Spezialistentums. Die Mehrzahl dieser in den Händen alteingesessener Familien befindlichen Herstellungsstätten sind Klein- und Mittelbetriebe, die der Uhrenproduktion trotz des allgemei-

nen technischen Fortschritts ihren ursprünglichen Charakter erhalten. Mit Ausbruch des Krieges ändert sich das Interesse: Es sind weniger die exquisiten Damen- oder Herrenuhren gefragt, als vielmehr Diamantenwerkzeuge, Stoppuhren, Mikrometer, Mikroschrauben, Mikrokugellager oder Lagersteine und Spiralen aus Schwedenstahl, die man jetzt dringend für Flakzünder benötigt.

Völkerrechtlich ist es nach der Haager Konvention von 1907 der Schweiz, ebenso wie jedem neutralen Land, keineswegs verboten, während des Krieges Rüstungsmaterial zu exportieren, sie ist lediglich verpflichtet, die kriegführenden Parteien gleichmässig zu beliefern. Kurz nach Kriegsausbruch wird das im April 1939 vom Bundesrat erlassene Waffenausfuhrverbot aufgehoben, und niemand wird daran gehindert, sie sich in der Schweiz zu besorgen.

Selbst in Berlin erhebt man keine Einwände gegen den Fortgang der eidgenössischen Handelsbeziehungen mit Frankreich oder England. Hitler rührt sich auch nicht, als die beiden Westmächte praktisch die gesamte freistehende Kapazität der Schweizer Rüstungsindustrie durch geschickte Aufträge für sich blockiert.

Und während der Wert der Lieferungen, die nach Paris oder London gehen, fast eine halbe Milliarde Schweizer Franken ausmacht, gibt sich Berlin mit Importen von acht Millionen Franken zufrieden. Mehr noch, Hitler sieht sogar darüber hinweg, dass die Waffen für seine Feinde buchstäblich aus deutschem Eisen und mit deutscher Kohle produziert werden.

Nach dem Zusammenbruch Frankreichs im Juni 1940 ändert sich die Situation jedoch schlagartig: Jetzt beansprucht Hitler für sich, was die Schweiz bis dahin für die Westmächte herstellte. Er hat auch die Möglichkeit in der Hand, seinem Wunsch Nachdruck zu verleihen: Sollten sich die Eidgenossen nicht beugen, würde man die für sie unentbehrliche Energiequelle, die deutschen Kohlenlieferungen, bremsen.

Inzwischen hat man, wie es scheint, in England vergessen, dass ohne eine reichhaltige Auswahl an Industriediamanten, Mikrokugellagern, Mikroschrauben und -muttern oder Härteprüfgeräten ein verstärkter Ausbau der Flugzeugindustrie und die erhöhte, dem Kriegsbedarf angepasste Produktion der zahlreichen Präzisionsgerätee oder wissenschaftlichen Instrumente für die Weiterentwicklung völlig unmöglich sind. Ausserdem ist wahrscheinlich den Planern entgangen, dass die Herstellung dieser unentbehrlichen Minigüter eine Domäne der Schweizer ist, und dass sie auf eine Vielzahl von ihnen das Monopolrecht besitzen. Hinzu kommt, dass die Industriediamanten, als Lagersteine für die höchst präzisen Instrumente unentbehrlich, bis zuletzt aus Frankreich bezogen wurden.

Bereits im Sommer 1940, als deutsche Truppen den französischen Jura besetzen, zeichnet sich in Englands Rüstungswerken eine bedrohliche Krise ab: Die Dörfer Poligny und St. Claude fallen als die traditionellen Lieferanten von Lagersteinen aus. Zwar läuft die Produktion bis zum Winter 1940/41 weiter, da man noch auf Depotbestände zurück-

greifen kann, jedoch sieht es bereits im März 1941 so aus, dass die Rüstungsbetriebe ihre Tore schliessen müssen, falls nichts Entscheidendes geschieht. Englands grösster Rüstungslieferant, die USA, können nicht viel dagegen unternehmen: Sie leiden bereits selbst unter einem Mangel an Mikroprecisionsteilen. Aufgrund der Abmachungen zwischen der Schweiz und dem 3. Reich vom Juli 1941 sind allediesefeinmechanischen Teile für den Export nach Deutschland bestimmt.

Die Technologen in Grossbritannien und den USA versuchen nun, die elementarsten dieser Mikroteile, die Fassungen für die Lagersteine, selbst herzustellen, jedoch müssen die Versuche aufgegeben werden: es gelingt ihnen nicht, ein Material mit dem erforderlichen Härtegrad zu produzieren. Die modernsten Werkzeugmaschinen, die zur Produktion der Mikroprecisionselemente dienen, sind nicht mit Geld zu bezahlen: Jede eidgenössische Fabrik hütet ihre Konstruktionen als strenges Geheimnis, und die Regierung verbietet ihren Export. Die viel Geduld und Feingefühl erfordernde Bearbeitung und Montage der Mikroteile, nicht selten kleiner als Nadelköpfe, können nur ganz speziell geschulte Fachkräfte, oft Frauen mit besonderer Geschicklichkeit und Sehschärfe verrichten. In den winzigen Abmessungen der so dringend benötigten hochwertigen Mini-Bauteile liegt die Hoffnung der verzweifelten englischen Planer: Die feinen, Sandkörner gleichenden Schrauben, Muttern, Kugellager, Spiralfedern und anderes mehr, lassen sich praktisch überall verstecken.

Schlimmersiehtesmit den Produkten der Feinmechanik aus, die weder die britische noch die US-Industrie zustande bringen und die bei den Luftstreitkräften zum alltäglichen Gebrauch gehören, wie zum Beispiel Stoppuhrwerke. Ohne Mikrometer und andere hochgenaue Feinmessgeräte wiederum kann man bei der Produktionskontrolle der

Präzisionsteile keine Messprüfungen durchführen. Das Fehlen der feinsten Höchstpräzisionsgeräte macht auf die Dauer die Arbeit der wissenschaftlichen Laboratorien und Versuchsanstalten unmöglich. Wohin das führt, zeigen die Klagen des RAF-Bodenpersonals über so unkomplizierte Einrichtungen wie die Bombenwinden, der Wellington-Bomber, mit denen man die tödliche Last in die Schächte im Rumpf der Maschinen befördert. Die in England hergestellte Winde arbeitet nach Ansicht des Bodenpersonals zu langsam, und man kann sich auf sie nicht verlassen, da ihre Kupplungen beim Bombenhochziehen öfter versagen.

In dieser Situation befiehlt Winston Churchill: «Die Lieferungen der Mikropräzisionsteile müssen auf irgendeine Art und Weise wieder aufgenommen werden.» Er beauftragt das Ministerium für wirtschaftliche Kriegführung (MEW) und dieses Mr. Anthony Wrightson, den britischen Repräsentanten der «Anglo-Swiss Mixed Commission», mit der Lösung dieses Problems. Man lässt ihm völlig freie Hand beim Aufstellen einer «Versorgungsorganisation», deren Arbeit alles andere als legal sein wird.

Ende 1941 trifft der ehemalige Handelsattaché in Madrid, John Lomax, aus England kommend in Bern ein, mit ihm der neue britische Botschafter Clifford Norton, der Anfang 1942 Sir David Kelly ablösen soll. Norton, bisher ein Sekretär im Kriegskabinett, wird direkt zum Gesandten befördert, ein untrüglicher Beweis für die Bedeutung, die man der Schweiz zumisst.

«His Majesty's Commercial Counsellor», John Lomax, der in der Botschaft die Wirtschaftsabteilung, ein besonders wichtiges Ressort, übernimmt, erhält bald den Beinamen *Tiger*. «Er zeigte sich ziemlich rücksichtslos, alles um die Versorgung der Schweizer Industrie mit notwendigem Rohmaterial aus Übersee ging», so sein Kollege aus dieser Zeit, der britische Luftattaché in Bern, Air Com-

mander «Freddie» West. Des Handelsattachés äusserst geheime Aufgabe, die allerdings nur schwer mit dem diplomatischen Dienst vereinbar ist, heisst «Operation Viking». Lomax hat ein «Netz zu organisieren», so lautet die Order seiner Vorgesetzten in Whitehall, «um eine Anzahl wichtiger Artikel, die von den Alliierten weder selbst hergestellt noch anderswo zu beschaffen sind, aus der Schweiz herauszuschuggeln».

Einige Wochen nachdem Lomax im Dienst seiner Majestät mit dem mühsamen Aufbau der «Operation Viking» begonnen hat, wird am 19. Juni 1942 unter dem Druck Berlins die letzte legale Chance, die erlahmende britische Flugzeugindustrie wenigstens mit winzigen Durchhaltespritzen zu versorgen, unterbunden: Der zollfreie Warenversand von weniger als zwei Kilogramm wiegenden Paketen im Briefpostverkehr von der Schweiz nach Italien wird gestoppt. Dies geschah, nachdem die Agenten des deutschen Geheimdienstes dahinterkamen, dass auf diesem Wege heissbegehrte Minigüter via Amerika nach England gingen. «Es blieb mir nichts anderes übrig, als 'Smuggler Chief' zu werden», konstatiert Lomax.

Allerdings ist die Sache nicht einfach: Die Hersteller der Schweizer Uhren- und feinmechanischen Industrie können Lomax nicht viel helfen, auch wenn sie gewillt wären, die Bestimmungen zu umgehen, da sie selbst von den Lieferungen der fertigen Industriediamanten aus den französischen Diamantschleifereien um St. Claude abhängig sind. Die Franzosen wiederum sind völlig auf den Import von Rohdiamanten angewiesen und verlangen, falls sie in der Sache auch nur einen Finger rühren sollen, für ihre illegale Arbeit eine Bezahlung in barem Gold.

So hat der Handelsattaché, wenn er den Anweisungen seines Premiers nachkommen will, einiges zu bewerkstelligen, auch darf er es sich als akkreditierter Diplomat wegen der Gefahr einer Blamä-

ge nichterlauben, dabei aufzufallen. Eine ernsthafte Komplikation für das ganze Unternehmen: Die Zentren der französischen Diamantenschleifereien liegen zwar nahe der Schweizer Grenze im Jura, aber um auf legalem Wege unauffällig dahin zu gelangen, muss man zuerst nach Vichy-Frankreich und von dort in die deutsch-besetzte Zone. Ausserdem muss Lomax die Lieferung von rohen Industriediamanten über New Yorker Händler an seinen Mittelsmann in der Schweiz organisieren, dann einen Weg finden, diese Edelsteine zu den Schleifern in das deutsch-besetzte Frankreich einzuschleusen. Auch die Goldmünzen, die als Abfindung für die Schleifer gedacht sind, müssen besorgt und dorthin transportiert werden. Die Rückführung der geschliffenen Industriediamanten in die Schweiz, deren Lieferung an die Hersteller der Mikropräzisionsteile und anschliessend das Schmuggeln der fertigen Produkte aus Bern nach England, das alles muss Lomax unter den Argusaugen der Schweizer Behörden und der deutschen Agenten, von denen es zur Zeit nur so wimmelt, bewältigen. Das einzige Plus dabei: Diamanten sind von Natur aus sehr klein, und selbst eine grosse Menge von ihnen lässt sich leicht verstecken. Das Kurierteam, eine Dame und ein Geschäftsmann, ehemaliger Freiwilliger der RAF aus dem 1. Weltkrieg, hält die Verbindung zwischen Lomax und den französischen Diamantenschleifern. Die junge, attraktive und resolute Person, von Lomax Mabel genannt, wohnt so günstig in Vichy-Frankreich, dass sie, «ohne dass man ihr Fragen stellt, die Grenze zur Schweiz überqueren kann». Madame schafft die «heissen» Steine in die Schweiz und wieder retour. Sie richtet in Vichy-Frankreich ein verstecktes Depot für Roh- und fertig geschliffene Diamanten sowie Goldmünzen ein.

Pierre, ihr Partner, spezialisiert sich auf den Schmuggel der Goldmünzen, und da es nicht ver-

boten ist, Gold aus der Schweiz nach Vichy-Frankreich auszuführen, ist dies keineswegs riskant. Er bringt auch die Rohdiamanten aus diesem Depot zu den Juradörfern im deutschbesetzten Teil Frankreichs und die geschliffenen Industriediamanten von dort zum Depot zurück...

Die Rohindustriediamanten werden Woche für Woche aus New York auf verschiedenen Wegen über alle möglichen vertrauenswürdigen Personen, deren Reiseziel die Schweiz ist, in dezenten Briefumschlägen nach Bern eingeschmuggelt. Die freiwilligen Boten ahnen nie, welche Art Post sie befördern. Auf ähnliche Weise erreichen die eingefassten Lagersteine ihren Bestimmungsort London. «Es ist niemals eine Sendung verloren gegangen.» (Lomax) Der Handelsattaché achtet peinlich darauf, dass man sich dieser «Kuriere» ausschliesslich zur Beförderung der bewussten Ware bedient und nicht etwa zum Sammeln von Nachrichten für den Secret Service. Ein mit den Engländern sympathisierender Beamter einer der Schweizer Stellen spielt Lomax täglich die Listen mit sämtlichen in Richtung Spanien fahrenden Personen zu, und die Viking-Leute picken sich aus ihnen die heraus, denen man ihrer Ansicht nach den wertvollen Nachschub anvertrauen kann.

Gegen Ende seiner Tätigkeit als «Schmuggelboss» macht Lomax eine erstaunliche Feststellung: Trotz aller erdenklichen Komplikationen, Schwierigkeiten und Risiken entstehen bei dieser Art des Industriediamantenumlaufs kaum Verluste an Ware oder Zahlungsmitteln, und die Transportkosten betragen lediglich einen Bruchteil dessen, was sie bei normalen Geschäftsverbindungen in Friedenszeiten erfordern. Dies ist besonders der fehlenden, sonst üblichen Versicherungspolice zuzuschreiben, die die normalen Transportkosten erheblich steigert. Die Deutschen wissen längst von der Tätigkeit des Attachés und versuchen, sich da-

gegen zu schützen: Nachdem mehrfache Eingaben an den Bundesrat, den *Tiger* aus der Schweiz auszuweisen, wirkungslos bleiben, entsteht der Plan, den wendigen Schmuggelboss zu beseitigen, zum Glück für Lomax bleibt es jedoch bei diesem Vorsatz. Da es den Deutschen nicht gelingt, auch nur einen der Viking Industriediamantensendungen abzufangen, wittern sie hier ein übles Zusammenspiel der Schweiz mit England und vermuten sogar heimliche Landungen britischer Maschinen bei Nacht auf dem Flugplatz Belpmoos bei Bern, um diese wertvollen Steine nach England abzuholen. Nur so können sie sich die laufende Versorgung der britischen Rüstungsbetriebe mit Industriediamanten erklären.

Die «Operation Viking», erst einmal in Bewegung, arbeitet so reibungslos, dass bereits nach etwa elf Monaten, im Frühherbst 1942, der Vorrat an geschliffenen Industriediamanten gross genug ist, um das War Ministry bis Kriegsende damit einzudecken.

Ist auch das Versorgungsproblem der britischen Industrie mit Lagersteinen glücklich gelöst, so bedeutet dies für Lomax keineswegs, die Hände in den Schooss zu legen.

Weder der eidgenössische Zoll noch andere Stellen halten es für möglich, dass die preiswerten Grammophone mit Handkurbel in auf Hochglanz polierten Holzkisten, für die Engländer seit Herbst 1941 ihre Liebe entdeckt haben und in Massen aus der Schweiz importieren, irgendetwas mit dem strategischen Bomberkrieg zu tun haben könnten. Doch in der Tat: Ihr Mechanismus bringt nicht nur Schallplatten in Schwung, er ist genau das Herzstück der vom RAF-Bodenpersonal bevorzugten Wellington-Bombenwinden.

Was die geschätzten Schweizer Landvermessungsinstrumente betrifft, die zum Beispiel für den Bau von Luftstützpunkten und anderen kriegswichtigen Objekten unentbehrlich sind, versorgen

die Viking-Leute nicht nur den gesamten Commonwealth und die USA mit eidgenössischen Theodoliten, sondern im Rahmen eines Leih- und Pachtabkommens sogar die Sowjetunion. Als die zuverlässigste Art, den ganzen Mikropräzisionskleinkram wie Kugellager, Schrauben oder Spiralfedern über Spanien nach England zu versenden, erweisen sich die NS-Tageszeitungen, «weil keiner die Achsenmächte-Presse lesen wollte». In die zusammengefalteten Zeitungen werden Löcher gebohrt, mit Mikroteilen gefüllt und mittels Klebeband verschlossen. Die Zeitungsrollen gehen mit normaler Post als Streifbandsendung an mehrere Deckadressen auf der Iberischen Halbinsel. Lomax: «Das grösste und ständig wiederkehrende Problem jedoch war die Versorgung der Royal Air Forces mit Stoppuhren.» Wenn man bedenkt, dass bei einem Luftangriff aus 5'000 m Höhe die Bomben rund 3'000 m vor dem Ziel abgeworfen werden müssen, dass sie dann fast eine halbe Minute unterwegs sind und ein Fehler von nur einer halben Sekunde beim Auslösen schon 50 bis 80 m Differenz am Ziel ausmacht, kann man sich die Bedeutung präziser Stoppuhren vorstellen.

Diese robusten Dinger, die man in jedem Sportgeschäft zu finden gewohnt ist, bereiten den Viking-Leuten wahres Kopfzerbrechen. Es stellt sich nämlich bald heraus, dass weder legal noch mit gefälschten Papieren oder fingierten Aufträgen etwas zu bekommen ist. In weiser Voraussicht haben die Deutschen in ihrem Handelsabkommen mit der Schweiz den Export von Stoppuhren mit einem strikten Embargo belegt, und selbst die neutralen Länder dürfen nur in einem Umfang einführen, der den Vorkriegsimporten entspricht. Als einziger Ausweg bleibt lediglich der Schmuggel. Hierbei sieht es etwas anders aus als bei den winzigen Mikroteilen: Der Wert der Stoppuhren, gemessen an ihrem Gewicht, macht die Beförderung in kleinen Stückzahlen unrentabel, da andererseits die

Menge, die die RAF dringend benötigt, nach Tonnen zählt.

«Es war praktisch unwirtschaftlich, weniger als einen Koffer voll zu schmuggeln» (Lomax). Allerdings gibt man sich auch mit einem ausgestopften Gürtel oder Kleidungsstück zufrieden. Bald beginnt ein schmaler, jedoch ständiger Strom von Chronographen in Richtung Spanien zu fließen. Professionelle Schmuggler, zufällige Reisende oder neutrale Diplomaten liefern die Ware pünktlich gegen oder ohne Entgelt auf der anderen Seite der Pyrenäen ab. Die professionellen Schmuggler erhalten Erfolgshonorare, und einem wird sogar auf Kosten seiner Majestät ein Gebrauchtwagen besorgt, «in dem er mehrere Fahrten unternimmt». So sehr sich jedoch alle anstrengen, der Bedarf an Stoppuhren ist keineswegs zu stillen.

Der verzweifelte Lomax kommt schliesslich auf eine geniale Idee, die Werke der Chronographen in die Gehäuse von Uhren der üblichen Dutzendware zu packen, da diese keinen Exportbeschränkungen unterliegen. So etwas ist natürlich technisch durchaus möglich, wenn auch illegal. Über nur ihm bekannte Umwege findet der Handelsattaché schliesslich ein paar Uhrenhersteller aus La Chaux-de-Fonds, die ein Auge zudrücken und bereit sind, ihm seine Sorgen abzunehmen. Als das erste Muster der handelsüblichen Uhrensending in Lissabon eintrifft, wird sie dort nur mit Mühe unter den anderen Uhren ausfindig gemacht, was für die Qualität der Arbeit spricht. Mit der nächsten Maschine nach London gebracht, wundern sich die Experten im Ministerium für Flugzeugindustrie nach Erhalt des Musters, wie es möglich ist, die verschiedenartigen Teile so gut einzupassen. Von jetzt an läuft endlich die Versorgung mit Stoppuhren reibungslos.

Nun, nachdem die Belieferung der britischen Industrie mit Mikroteilen und RAF-Stoppuhren in Gang

gebracht ist, steht das nächste Problem schon vor der Tür.

Das deutsch-schweizerische Handelsabkommen vom Sommer 1941 versetzt der britischen Munitionsproduktion einen harten Schlag und gefährdet damit den Bedarf ihrer Luftstreitkräfte. Etwa zwei Dutzend verschiedener Typen von Werkzeugmaschinen, die die Munitionswerke eilig benötigen, sind jetzt auf der Verbotliste, darunter auch die Zahradbearbeitungs- und Schleifmaschinen für die Flugzeugmotorenindustrie.

Im Gegensatz zu den Mikrokugellagern oder -schrauben haben alle diese Werkzeugmaschinen einen Nachteil: Sie wiegen Tonnen. Man kann sie weder über die Grenze schmuggeln, noch irgendwie illegal ausführen. Beinahe jedes Teil ist mit einer eingestanzten Werknummer versehen und wird sofort registriert.

Die Abhängigkeit der mächtigen Westalliierten von der kleinen Schweiz zeigt folgendes Beispiel: Die in der Schweiz als letzter Schrei konzipierte Schnellverfahren-Produktion von 20-mm-Flugzeugkanonenmunition wird auf der anderen Seite des Ozeans so dringend gebraucht, dass die US-Industrie sie unbedingt haben will, koste es was es wolle. Nach langem Hin und Her sind zwar die eidgenössischen Hersteller bereit, eine Baulizenz zu erteilen, bezweifeln jedoch, dass die Detroiter Werke jemals schaffen werden, die erforderliche Präzision zu erreichen. Die detaillierten Pläne und ein Musterexemplar vor sich, beginnen die amerikanischen Ingenieure mit dem Bau der Maschine. Abersie will nicht funktionieren. Das Schweizer Werk bannt zusätzlich das gesamte Herstellungsverfahren auf Mikrofilm und schickt es sofort in die USA. Die Maschine versagt jedoch bis zuletzt ihren Dienst, und das ganze Projekt muss schweren Herzens aufgegeben werden.

Um zumindest eine plausible Erklärung für seine immensen Einkäufe von Gütern, die ganz oben auf

der Verbotsliste der Bestimmungen vom Sommer 1941 stehen, geben zu können, verbreitet Lomax das Gerücht, dass er beabsichtigt, auf dem Gelände der Gesandtschaft ein Depot einzurichten, aus Vorsorge für eventuelle Engpässe nach dem Krieg. «Die Schweizer müssen ganz genau gewusst haben, was ich kaufte, und sie können sicherlich nicht gedacht haben, dass das alles in der Schweiz benötigt werde», sinniert Lomax später. Will man die in den britischen Flugzeug- und Munitionswerken so sehnlichst erwarteten, aber von den Schweizern genau registrierten Werkzeugmaschinen ausser Landes bringen, setzt sich erst ein bürokratischer Apparat in Bewegung. Gelingt es, solche Maschinen bei einem der Fabrikanten zu besorgen, muss für den Export ein Ausfuhrzertifikat, der übliche deutsche Geleitschein, beantragt werden. Der Antrag eines Importeurs aus einem neutralen, am besten aus einem mit den Achsmächten sympathisierenden Staat, wird von der deutschen diplomatischen Vertretung an Ort und Stelle genau geprüft. Der zukünftige Empfänger muss eine eidesstattliche Erklärung abgeben, dass er die Maschine auf keinen Fall an einen dritten weitergibt, selbst der geringste Verdacht genügt, und der Antrag landet in einem Papierkorb. Auch hier hat der gewandte Handelsattaché eine Lösung zur Hand. Er ist nicht zufällig von seinem Posten in Madrid direkt nach Bern beordert worden: Dank seiner Verbindungen kann Lomax nun in Madrid, Barcelona und Lissabon Viking-Aussenposten gründen. Die Deutschen, dem Franco-Regime wohlgesonnen, sind den spanischen Firmen gegenüber von vornherein grosszügig bei der Erteilung der begehrten «Geleitscheine». Um die Aufmerksamkeit der zuständigen deutschen und eidgenössischen Stellen nicht auf den plötzlich angestiegenen Bedarf an kriegswichtigen Gütern auf der Iberischen Halbinsel zu lenken, besorgt Lomax

über seine Hintermänner echte Ausfuhrzertifikate, oder er bedient sich gefälschter.

Zwar ist die Fälschung der Geleitscheine, die in der deutschen Staatsdruckerei auf Spezialpapier gedruckt werden, durchaus nicht einfach. Es gibt jedoch zur Zeit an der Themse im ehrwürdigen Science Museum eine Staatsdruckerei, wo die besten Fachleute Englands im Dienste der Special Operations Executive (SOE) jedes gewünschte Dokument so nachzuahmen verstehen, dass selbst der eigentliche Aussteller es nicht vom echten unterscheiden kann. «Das Viking-Team war gegenüber dem Zoll, der Polizei und allen anderen Kontrollorganen immer eine Nase voraus. Unsere Erfahrungen brachten den Beweis, dass dort, wo eine solche Organisation tätig wurde, der Zoll, die Blockade oder das Embargo fast immer machtlos waren», berichtet Lomax.

Grosse Schwierigkeiten bereitet dagegen der Transport heisser Ware. Für private LKW gibt es weder in der Schweiz noch in Vichy-Frankreich einen Tropfen Treibstoff, und der einzige Zug, der die Schweiz mit Spanien verbindet, fährt nur zweimal wöchentlich aus der französischen Grenzstation Annemasse nach Barcelona.

Wie John Lomax zugibt, erhält seine «Operation Viking» erstaunlicherweise die wirksamste Hilfe von selten der Royal Navy. Die britische Kriegsmarine besitzt zu dieser Zeit die Vorherrschaft auf den Weltmeeren und weiss sie zu nutzen.

Die «Vikinger» in Bern brauchen nur durch ihre Verbindungen zu erfahren, an welches der von den Deutschen bevorzugten neutralen Länder in Übersee eine Lieferung der in Grossbritannien benötigten Schweizer Werkzeugmaschinen abgefertigt wird. Da diese Transporte oft über einen spanischen oder portugiesischen Hafen gehen, braucht sich nur einer der britischen Zerstörer ausserhalb der Dreimeilenzone zu postieren. Das

Handelsschiff wird gestoppt, durchsucht, und das «rein zufällig» entdeckte Frachtgut beschlagnahmt. Bei der routinemässigen Anfrage einer der betroffenen Versicherungsgesellschaften wird dann später der bedauerliche Irrtum zugegeben und eine Ausgleichszahlung geleistet.

Diese Kooperation zwischen Viking und der Royal Navy funktioniert tadellos. Man bedient sich nur ab und zu der «echten oder gefälschten» Geleitscheine, um die Deutschen nicht auf die häufigen Verluste strategisch wichtiger Güter auf hoher See aufmerksam zu machen.

Mit der Zeit findet sich eine noch bessere Lösung für die Versorgung der Flugzeugindustrie mit Werkzeugmaschinen schweizerischer Provenienz. Ein italienischer Geschäftsmann erklärt sich bereit, bestimmte, schwer beschaffbare Typen an einen von den Deutschen bevorzugten portugiesischen Industriellen zu vermitteln. Wird der Frachter dann auf dem Weg von Genua nach Lissabon angehalten und zur Kontrolle nach Gibraltar gebracht, wo alle kriegswichtigen Maschinen laut alliierter Blockaderecht beschlagnahmt werden, entschuldigt sich der Italiener bei seinem Kunden und verschifft eine neue Lieferung, die die Engländer wiederum einkassieren. So können die «Vikinger» jeden Geleitschein zweimal benutzen, wenn ihre Partner die erste Fracht als verlorengegangen melden.

Der britische Handelsattaché hat nicht nur mit der «Operation Viking» die britische Flugzeugindustrie zu versorgen, ihm obliegt auch die undankbare Aufgabe, den Schweizer Firmen, die Hitler mit kriegswichtigen Gütern beliefern, das Leben schwer zu machen.

Zu Lomax Kampfmethoden gegen eidgenössische Unternehmen gehören auch die berühmten «Black Lists», die schwarzen Listen: Diese betroffenen Firmen, über Tausend an der Zahl, müssen nach dem Kriege mit einem Boykott durch die

Westmächte rechnen. Die erste Firma, die *Tiger* Lomax auf seine Liste setzt, ist die alteingesessene Maschinenfabrik «Gebrüder Sulzer» in Winterthur, deren Präsident, Minister Hans Sulzer, gerade mit einer Schweizer Delegation zu Verhandlungen in London weilte. Ein deutscher Bombenschütze, der über dem Gelände der RAF-Photographic Interpretation Unit, der Auswertungseinheit der Bildaufklärung, auf den Auslöseknopf drückt, beschert den Vikingern in den Alpen allergrösstes Kopfzerbrechen: Die Bombe trifft nämlich das Gebäude, in dem Englands modernster, aber leider auch einziger Wild-Autograph A 5 steht, der, wie das Pech es will, aus der Schweiz stammt.

Der Wild-Autograph A5 für Bildweiten von 98 bis 215 mm dient sowohl der Bildmessung (Photogrammetrie), das heisst der Vermessung der von den Aufklärungsflugzeugen mit Spezialkameras aufgespürten Objekte nach Lage und Form, als auch der Bildinterpretation, der Durchforschung und Deutung des Inhalts von Luftaufnahmen. Dieses Universal-Auswertungsgerät für Aerofotos in allen Massstäben, das sogenannte «Instrument 1. Ordnung» ist ein Präzisionsgerät ersten Ranges, mit einer unglaublichen Genauigkeit von $\pm 0,01$ mm des jeweiligen Bildmassstabes und $\pm 0,1\%$ der Flughöhe. Die Korrektur der Verzeichnung, die frontale, parallaxenfreie Beobachtung der Bilder und einige Raffinessen mehr, machen das Wild-System im Vergleich zu anderen bisherigen Konstruktionen weit überlegen. Im September 1939 befinden sich im ganzen Commonwealth nur insgesamt zwei Wild-Universal-Auswertungsgeräte dieses Typs, von denen eines bereits veraltet ist, und niemand kommt auf die Idee, von diesen für Englands Luftkrieg so bedeutsamen Geräten noch einige Exemplare zu besorgen.

Die Auswertung der alltäglichen Routinearbeit der Aufklärer zur Bestimmung der Ziele für das Bom-

ber Command und zur Feststellung der Ergebnisse der letzten Bombenangriffe gerät nun ins Stocken, vor allem betrifft es die Luftaufnahmen der RAF-Fernaufklärer, die sie von ihren Flügen auf der Suche nach Hitlers Produktionsstätten für Geheimwaffen nach Hause bringen.

Eines Nachts wird John Lomax durch ein Blitztelegramm aus London aus dem Schlaf gerissen. Er entschlüsselt es, um dabei festzustellen, dass er die bewusste Apparatur am besten noch in derselben Nacht beschaffen soll.

Inzwischen zerbrechen sich in England die Spezialisten den Kopf darüber, wie sie das Gerät reparieren oder nachbauen können, kommen aber nicht voran. Der einzige Plan, der überhaupt eine Chance zur Verwirklichung hätte, den deutschen Behörden einen fingierten Auftrag für den Schweizer Hersteller durch ein neutrales Land vorzulegen, wird schnell verworfen: Die Sache würde spätestens bei der Überprüfung durch die deutschen diplomatischen Vertretungen in dem betreffenden Land scheitern. Ausserdem hat man keine Zeit mehr für irgendwelche Verhandlungen.

Eines der Kabinettsmitglieder schlägt sogar vor, das Ding bei Nacht per Wasserflugzeug, das auf einem der Alpenseen landen soll, nach England zu holen. Das waghalsige Unternehmen hat sogar gewisse Erfolgchancen, und der wendige Lomax findet auch jemanden, der an einem Alpensee wohnt und ein solides schnelles Motorboot besitzt. Einziges Hindernis: Die Maschine muss, um sicher wassern zu können, auf dem See eine von Lichtern markierte Landstrecke haben. Auch diese Schwierigkeit scheint gelöst zu sein. Erst am Vorabend der geplanten Operation erfahren die Wikinger, dass es abgeblasen sei. Ein heimliches Pick-up auf einem freien Gelände, in der Art, wie im deutschbesetzten Frankreich die RAF es beinahe jede Woche praktiziert, erweist sich nicht nur wegen der totalen

Verdunkelung der Schweiz, sondern vor allem wegen der akuraten Überwachung des Luftraumes als unmöglich.

Während der Zeit ist der Intelligence Service nicht untätig und stellt fest: Auf der ganzen Welt befinden sich in neutralen Ländern nur ganze zwei Exemplare des bewussten Modells, beide im Dienste von Vermessungsämtern. Und keiner der Besitzer denkt daran, sich von dieser Kostbarkeit zu trennen.

Die einzige erfreuliche Nachricht: Den Tag und Nacht arbeitenden britischen Spezialisten gelingt es, wenigstens die einfachen Teile der beschädigten Geräte zu reparieren, jedoch weder in Grossbritannien noch in Nordamerika findet sich jemand, der imstande wäre, die hochpräzisen Zahnradgetriebe nachzubauen.

Jetzt braucht Lomax statt der ganzen, etwa eine Tonne wiegenden Einrichtung nur wenige Einzelteile zu besorgen. Als sich eines der beiden Vermessungsämter bereit erklärt, die Deutschen um die Genehmigung zu bitten, seine «beschädigten» Zahnradgetriebe in der Schweiz gegen neue austauschen zu dürfen, glaubt man sich beinahe am Ziel. Der Hersteller will zwar mitspielen, die Sache scheitert aber an dem «Nein» Berlins. Daraufhin setzt sich das Vermessungsamt mit dem Werk direkt in Verbindung und kündigt den Versand seiner Getriebe mit der Bitte um Reparatur an. Die so gebufften deutschen Stellen erteilen ihre Zustimmung für die spätere Rücksendung der instandgesetzten Teile.

Lomax hofft nun, die ganze Affäre hinter sich zu haben: Man braucht jetzt nur noch die beschädigten Zahnradgetriebe der britischen Geräte über das bewusste Vermessungsamt in die Schweiz zu verfrachten, um sie dann repariert zurückzuerhalten. Beim Verpacken jedoch merkt jemand, dass alle Zahnradgetriebe eine Werknummer eingestanzt haben. Dem Chef der Wikinger bleibt daher nichts anderes übrig, als die Karten offen auf den

Tisch zu legen: «Ich ging direkt zur Firmenleitung.»

In aller Eile haben unterdessen die besten englischen Modellbauer naturgetreue Nachbildungen des Getriebes mit den Werknummern der Zahnräder des Vermessungsamtes hergestellt, und Lomax schlägt dem Schweizer Fabrikanten vor, diese in Empfang zu nehmen. Ihm wird jedoch erklärt, «so etwas hätte in der Schweiz keine Chance». Wenn nicht beim Zoll, so fliegt der Schwindel spätestens durch den Prüfer im Werk auf. Ausserdem wird der Reparaturabteilung der Firma, die Weltruf geniesst, die Sache recht suspekt, weil sie noch nie eine solche Reklamation hatte. Lomax, sich der Bedeutung der verflixten Zahnräder bewusst, bittet die Fabrikanten um Einsicht.

Einige Tage später erhält Lomax die Kopie eines Schreibens der Firma, in dem man das neutrale Vermessungsamt bittet, die Getriebe nach Zürich zu senden. Die beschädigten Zahnradgetriebe werden schnellstens von London per Sondermaschine in das bewusste neutrale Land gebracht, und von dort gelangen sie in die Schweiz. Kurz darauf bekommt das Vermessungsamt von der Herstellerfirma die Nachricht, dass das Gerät sofort nach Durchführung der Reparatur «mit Eilpost» zurückgeschickt wird. Nachdem das neutrale Vermessungsamt diesen unmissverständlichen Beweis in den Händen hält, dass es aus der Schweiz andere Zahnräder erhalten wird, übergibt es sein eigenes den Engländern, die endlich aufatmen können: Der Wild-Autograph A 5 tut wieder seinen Dienst.

* * *

Erst in der Nacht vom 12. zum 13. Juli 1943 gelingt der Flab-Abt. 10 der lang ersehnte Erfolg – und dies sogar in doppelter Hinsicht: In dieser Nacht holen sie zwei englische Bomber vom Typ Lancas-

ter vom Himmel. Beide über Wallis, einer stürzt bei Bouveret, der andere in der Nähe von Sion ab. Die Maschinen und ihre Besatzungen verbrennen.

Am 5.7.43 werden die Gefallenen auf dem englischen Friedhof in Vevey beerdigt. Die eidgenössischen Militärs stellen dabei die Totenwache und die Ehrenkompanie, dazu eine Militärkapelle. Sie machen den Vorschlag, dass RAF-Angehörige, und zwar sowohl die unter Asyl stehenden als auch die Internierten, die Särge ihrer Kameraden tragen sollen.

«Die Schweizer kommen in Strömen zu dieser Trauerfeier, und ein wahrer Berg von Kränzen wird gebracht. Selbst die deutschen Agenten fehlen nicht. Ihre Aufgabe: möglichst klare Aufnahmen von den RAF-Angehörigen während der Beisetzung machen. Die Fotos sollen dann die Steckbriefe ergänzen, die den zuständigen deutschen Stellen das Ergreifen der internierten Flieger auf ihrem Rückweg in Richtung Spanien erleichtern soll.» (F. West)

Ausser einer «bequemen Einrichtung auf der Landkarte» für die alliierten Bomberbesatzungen und ausser einem ungewollten Lieferanten von Industriediamanten für das britische Air Ministry ist die Schweiz auch ein wichtiger Faktor für das alliierte Bomber Command in der Planung seiner strategischen Luftangriffe auf Deutschland: Zu den alltäglichen Pflichten des Militärattachés F. West gehört es ebenfalls, die meteorologische Abteilung der RAF mit dem allerneuesten schweizerischen Wetterbericht zu versorgen.

Da kein Bomberverband ohne genaue meteorologische Angaben zur Wetterlage über dem Zielgebiet starten kann und fast keine dieser Nachrichten vom deutsch-besetzten Europa nach England gelangen, sind diese Meldungen von grösster Bedeutung. «Über die ganze Schweiz verstreut hatte ich Freunde, die mich jeden Morgen anriefen und mir von überall her berichteten, wie die Wetterlage im

berichteten, wie die Wetterlage im Einzelnen und im Allgemeinen sei», berichtet F. West nach dem Kriege. Die täglichen Wetterberichte gehen verschlüsselt über das eidgenössische Telegraphennetz von Bern nach London.

Der deutsche Luftattaché wiederum, von den meteorologischen Interessen F. West nichts ahnend, drängt den Bundesrat zur «Einstellung der den Engländern zugute kommenden Wettermeldungen des Rundfunksenders Schwarzenburg». Diesem Wunsch wird, wie Gesandter Köcher nach Berlin kabela, nicht entsprochen. Die Begründung: «Die ostschweizerischen Landwirte hielten diese Wettermeldungen für unerlässlich.»

Im Dezember 1942 dringen die Achsenmächte sogar darauf, dass «der Bundesrat die Verdunkelung schon eine' Stunde nach Sonnenuntergang anordne (also ab 17 Uhr und nicht erst ab 22 Uhr – d. Autor) und während des Fliegeralarms die Rundfunksendungen unterbreche.» Der eidgenössische Fliegerbeobachtungsdienst, der rund um die Uhr tätig und auf Berggipfeln oder hohen Gebäuden postiert ist, sucht mit seinen 221 Wach- und Horchgeräten schon seit Anfang des Krieges den Himmel ab.

Die Beobachtungen, im Durchschnitt 1,5 Millionen jährlich, gehen über das Telefonnetz «C» an 36 Auswertungs- und 34 Militärzentralen. Hier werden die jeweiligen Positionen und Flugrichtungen fremder Maschinen auf Landkarten eingetragen und an die Fliegertruppe sowie die Flab-Batterien weitergeleitet.

Neben den Frauen gehören zu den Besatzungen der Beobachtungsposten auch Schüler. Einer von ihnen, Jacob Zwierli, berichtet: «Kaum hatten wir den Bahnhof verlassen, als wir auch schon von einem unserer späteren Vorgesetzten in Empfang genommen und sogleich in einzelne Züge eingeteilt wurden. Nun, so waren wir eben ein wenig früher ‚Soldaten‘, als uns auf dem Marschbefehl verheissen war. Dann marschierten wir los, jeder

machte sich seine Gedanken über das zu erwartende Kasernenleben, bis wir eine Tafel mit der Aufschrift «Flabdörfli» erblickten.

Vordem Beginn des technischen Dienstes wurden uns die Aufgaben des Spähers klar gemacht. Wir lernten zwischen Sicht- und Horchmeldungen zu unterscheiden, vernahmen, wie man ausserordentliche Ereignisse wie Luftkämpfe, Flugzeugabstürze, landende Fallschirmspringer, Störballons in militärischer Kürze bekanntgibt, wieman Bombardierungen, Detonationen, Brände, Truppenverschiebungen, kurz alle Beobachtungen von militärischer Bedeutung rasch weiterleitet. Alle Meldungen wurden in knappen Zahlen ausgedrückt, als Antworten auf die Fragenreihenfolge: Wann? Wo? Was? Wie? Die Erdbeobachtungen auf der Dufourkarte setzten voraus, dass wir schon einige Kartenkenntnisse besaßen. Jeder Fliegerbeobachtungsposten musste zudem täglich mehrere Wettermeldungen durchgeben. Obwohl uns alles lebhaft interessierte, machte es uns anfangs Schwierigkeiten, die Meldungen in befohlener Raschheit aufzusetzen und weiterzuleiten. Wir arbeiteten in Gruppen von acht Mann. Unsere Instruktoren hatten schon jahrelangen Dienst auf Fliegerbeobachtungsposten getan, und in der kurzen Zeit von vier Tagen konnten sie uns wohl nur die wichtigsten Kenntnisse und Erfahrungen beibringen. Wer hätte gedacht, dass wir in unserem Alter noch zählen lernen müssten, erst einzeln, dann in-ganzen Sprechchören: «Einss, zwo, drei, viarr» usw. Doch die Zahlen sind das Verständigungsmittel des Spähers; da ist die klare Aussprache wichtig.

Nach und nach machten wir Bekanntschaft mit den einzelnen Instrumenten. Das wichtigste war das Beobachtungsgerät, eine Art Theolit, an dem Beobachtungsrichtung, Höhenwinkel und Flugrichtung abgelesen wurden. Das Verhältnis der wirklichen zur scheinbaren Grösse einer Maschine

zeigte uns ihre Entfernung an. Aus der Beobachtungsrichtung und Distanz liess sich der genaue Standort des Flugzeuges ermitteln. Jede Beobachtung bestimmte die andere; wurde eine falsch gemacht, war die ganze Meldung unbrauchbar. Drei Mann – Beobachter, Ableser und Telefonist – teilten sich die Aufgabe der Beobachtungsmeldung. Der Beobachter, der das Flugzeug im Blickfeld behielt, die Distanz berechnete, Type, Anzahl und Nationalität angab, war der Verantwortliche der Wachmannschaft. Der Ableser bestimmte das Planquadrat auf der Karte, während der Telefonist jede einzelne Ablesungsziffer auf dem Meldeblickblock notierte, ausserdem die Höhe berechnete und die Meldung sofort an die Auswertungszentrale telefonisch weitergab.»

Dies macht zwar einen vorzeitigen Luftalarm in den Grenzgebieten möglich, mit der Zeit stellt man jedoch fest, dass sie eigentlich ohne grossen Nutzen sind: Nur in den seltensten Fällen befolgt die Bevölkerung die vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen und betrachtet die Vorbeiflüge fremder Flugzeuge als willkommene Abwechslung im grauen Alltag. Mancherorts wird auch der Sinn des Flak-Einsatzes bezweifelt: «Die Beschiessung kann nämlich die Piloten in dem Glauben bestärken, sie befänden sich über Feindesland, und sie dann erst recht zu Bombenabwürfen verleiten.»

«Auf Befehl des Herrn Oberbefehlshabers der Armee wurden Versuche zwecks Einsatzes von Jagdflugzeugen bei Nacht unternommen», notiert das Aktivdienst-Tagebuch des Kommandanten der Lufttruppen. Es stellt sich jedoch bald heraus, dass das Fehlen der Radargeräte den Einsatz von Nachtjägern illusorisch macht, und man konzentriert sich wie bisher auf die Tagesflüge. Und das zurecht. Jetzt nämlich beginnen die massiven Tagesangriffe der Amerikaner auf Hochtouren zu laufen.

Im August 1943 steigt die Zahl der Luftraumver-

letzungen auf 127 Fälle an, zum erstenmal am hellen Tag nicht durch einzelne Flugzeuge, sondern durch geschlossene Formationen der «Fliegenden Festungen» Boeing B-17 und Consolidated B-24 Liberator.

Am Nachmittag des 14. August 1943 wird bei Passo di Flingra (Unterengadin) von Fliegerbeobachtungsposten das Überfliegen der Grenze durch eine Maschine gemeldet. Es ist ein Liberator B-24, einer der 61 Bomber, die in den Morgenstunden in Bengasi gestartet sind. Sie führen einen Bombenteppichangriff auf Wiener Neustadt (181 Tote und Vermisste, dazu 850 Verletzte unter der Zivilbevölkerung) durch und drehen weiter in Richtung England ab.

Der einsame Liberator überfliegt den Scaletta-pass, Sargans und Grabs, zieht seine Kreise in Richtung Romanshorn über Sulgen und Uzwil nach Wil (St. Gallen), wo er auf einem einigermaßen ebenen Feld zwischen den Bergen heil landet. Es ist der erste einer langen Reihe von USAAF-Bombern, die bis Kriegsende in der Schweiz niedergehen werden. Kurz darauf schlagen aus der Maschine schwarze Qualmwolken hoch: Die in Geographie nicht besonders bewanderten Piloten sind überzeugt, sich in Deutschland zu befinden und setzen das Flugzeug in Brand. Nach ihren Aussagen hatte die Besatzung den Auftrag, eine in der Nähe von Wien gelegene Fabrik, die Teile für die Messerschmitt-Flugzeuge herstellt, zu bombardieren. Über der Donaumetropole war die Maschine in heftiges Flak-Sperrfeuer geraten und so stark beschädigt worden, dass sie dann in der Schweiz notlanden musste.

Bereits vier Tage später gehen in Dübendorf und Utzenstorf je eine der Fliegenden Festungen B-17 F nieder. Am Vormittag desselben September 1943 landen in Dübendorf und Magadino wiederum vier weitere Fliegende Festungen, während eine dritte bei Romanshorn in den Bodensee stürzt. Die Maschinen gehören zu dem in England stationierten

Bomber-Geschwader der 8. USAAF, das einen Tagesangriff auf Stuttgart geflogen ist. Durch Feindeinwirkung von ihrem Verband abgetrieben, ziehen die Besatzungen eine Notlandung auf neutralem Gebiet dem sicheren Abschluss im Einzelflug vor.

Am Freitag mittag, dem 1. Oktober 1943, bekommt die Schweiz zum erstenmal eine Kostprobe von dem echten Luftkrieg, wie ihn die Deutschen bei Tag und Nacht erleben.

Die auf dem Rückflug von Wiener Neustadt und München befindlichen Fliegenden Festungen strömen in geschlossenen Formationen vom Bodensee her in die Schweiz, eine ganze Meute deutscher Jagdmaschinen im Nacken. Beide Seiten lassen sich nicht von der Tatsache beeindrucken, dass sie sich bereits über Schweizer Gebiet befinden und führen ihren Luftkrieg über den Köpfen der erschreckten Eidgenossen.

Nachdem die deutschen Jäger ihre Verfolgung aufgegeben haben und bereits in der Gegend des Rheinknies nach Deutschland zurückfliegen, eröffnet die Schweizer Flab das Feuer auf die Luftarmada. Manche Flugzeuge laden ihre noch vorhandene Bombenlast im Notwurf über dem Bündenerland ab. Bei Ragaz und Alveneu zerschellen je eine Fliegende Festung (13 Tote), «welche kurz vorher durch unsere Flab mit gutem Erfolg beschossen wurden». Hier das interne Protokoll:

Flab-Detachment 21 K.P. den 9.10.1943. Vertraulicher Bericht über die Luftkämpfe im Gebiete der Festung Sargans vom 11.10.43.

Aufgrund von eigenen Beobachtungen, zuverlässigen Zeugenaussagen von Militärpersonen und den Zeugenaussagen der abgeschossenen amerikanischen Flieger M.D. Pratt und J.C. Caroli haben sich die Luftkämpfe wie folgt zugetragen.

Amerikanische Bomberstaffeln der Type «Fliegende Festung» Boeing 17 E F hatten den Auftrag, Tagesangriffe auf München und Augsburg durchzuführen. Der Startort dieser Staffeln war gemäss Aussagen der amerikanischen Piloten Nordafrika. Es wird aber vermutet, dass diese Angaben nicht stimmen, sondern der Start vielmehr von Sizilien erfolgte. Die einzelnen Staffeln flogen in Wellen von 17-18 Maschinen. Eines dieser Geschwader flog um ca. 12.27 von Chur kommend rheinabwärts über Trimmis, Zizers, Seewis, Prättigau und verschwand hinter Milan und Falknis, zeigte sich alsdann wiederin Richtung Elhorn mit vermutlichem Standort im Raume Buchs-Vaduz-Feldkirch. Dort wurde das Geschwader beschossen und auch Luftkämpfe waren erkennbar. Dieses Geschwader hat vermutlich auch Feldkirch teilweise bombardiert.

Es wurde beobachtet, dass dieses Geschwader in Richtung Churfürsten im Dunst verschwand. Plötzlich zeigte sich das Geschwader in drei schwach geöffneten Keilen in Linie fliegend über dem Sarganserbecken. Dort wurde das Geschwader erneut von deutschen Jägern angegriffen. Das Feuer wurde von den Fliegenden Festungen erwidert, und es konnten in der Bttr.-Stellung des Flab-Det. 92 Geschoss-Einschläge und Geschosssplitter, welche einerseits von deutscher Jägermunition und andererseits von überschwerer MG-Munition der Fliegenden Festungen herrührte, festgestellt werden. Das Geschwader selbst änderte im Luftkampf seine Formation nicht und flog offenbar mit einigem Höhenverlust aus dem Luftkampf in nur noch 4'300 m Höhe über Meer direkt die Bttr.-Stellung des Flab-Det. 21 an. Das Geschwader von 16 Fliegenden Festungen wurde in geordneter Formation im Anflug von mir beobachtet, und ich konnte feststellen, dass die zweite oder dritte Maschine am linken Flügel einen Kondensstreifen hinter dem Motor nach sich zog. Irgendwelche

Feuerwirkung war jedoch nicht zu erkennen. Deutsche Jäger wurden aber im Raume über unserer Btr.-Stellung nicht mehr festgestellt. Das Flab-Det. 21 war in höchster Alarmbereitschaft, da schon vorher einige Schiessen durchgeführt wurden. Ich entschloss mich, das Geschwader nicht im Anflug, sondern im Wegflug zu beschliessen, um ein Kehren der Geschütze während des Zenithüberfluges zu vermeiden. Vom Kommandogerät wurde das Führerflugzeug der linken Staffel anvisiert. Die ausgezeichnete Lage der abgefeuerten 39 Schuss wird auch von Beobachtern an der Tardisbrücke bezeugt. Gleichzeitig bestätigen diese Zuschauer, dass keine Jagdflugzeuge im Moment des Abschusses mit dem Verband der Fliegenden Festungen im Kampfe lagen. Ich selbst habe beobachtet, dass drei Jäger in grosser Distanz die Fliegenden Festungen anfliegen. Aus dem Grössenverhältnis der Fliegenden Festungen und der Jagdmaschinen, welche selbst nur als schwarze Punkte erschienen, konnte ich aber erkennen, dass diese Maschinen noch sehr weit vom Verband entfernt waren. Diese drei deutschen Jäger flogen ungefähr 3-4 Minuten später längs des Falknis und verschwanden alsdann Richtung Vorarlberg.

Durch unser Flab-Feuer wurde mit Sicherheit das zweite Flugzeug vom linken Flügel aus dem Verband abgeschossen. Dieses stach zunächst in die Tiefe und hinterliess am linken Flügel lange Feuerfahnen. Die übrigen 15 Maschinen beschleunigten im Moment des Abschusses ihre Fahrt, was dadurch sichtbar wurde, dass sämtliche Motoren lange weisse Kondensstreifen hinterliessen. Nach wenigen Sekunden zerbarst die Fliegende Festung No. 230126 mit der Aufschrift «SUGUAR» in zahllose Einzelteile. Aus der Maschine selbst wurden zwei Mann der Besatzung geworfen, deren Fallschirme sich alsbald öffneten. Lange hielten sich die Trümmer in der Luft und verschwanden allmählich Richtung Ruine Freu-

denberg. Nach einiger Zeit wurde eine schwarze Rauchwolke Richtung Piz Alun festgestellt. Die Besichtigung der Absturzstelle zeigte folgendes Bild:

Der Rumpf der Maschine war in drei Teile zerbrochen, und zwar in das Hinterteil mit den Waffentanks, welches auf der Höhe der hinteren Flügelkante abbrach. Im Heck lag der Heckschütze in verkohltem Zustand, da die Munition ca. 1 Stunde nach dem Absturz noch brannte und detonierte. Der Bodenschütze im Hinterteil des Rumpfes wurde beim Aufschlag durch Schlag der Waffen gegen seine Brust getötet und blieb tot in der Bodenkante liegen, während das Rumpfstück noch ca. 20 m am steilen Hang gegen den Wald abrutschte. Ein dritter Schütze ist aus dem abstürzenden Wrack gesprungen, sein Fallschirm öffnete sich aber nicht, er lag mit zertrümmertem Schädel und angezogener Sauerstoffmaske in ca. 50 m Distanz vom Wrack entfernt. Seine Uhr war um 12.37 stehen geblieben. Ein vierter Schütze scheint in Bodennähe vom abstürzenden Wrack gesprungen zu sein, er blieb mit dem Fallschirm schwer verletzt an der Spitze eines Baumes hängen. Es scheint, dass sein Leben gerettet werden kann. Das Mittelstück des Flugzeugrumpfes mit dem Bombenraum und den beiden Flügelansätzen ist ebenfalls am Hang, ca. 300 m über der Talsohle, niedergestürzt. In diesem befanden sich keine Besatzungsmitglieder. Die beiden dort anwesenden Piloten scheinen beim Absturz aus dem Flugzeug geschleudert worden zu sein und blieben dadurch am Leben. Dies wird durch die Angaben von Pratt und Caroli bestätigt. Der Führerstand des Flugzeuges lag ca. 50 m höher als das Rumpfstück und der Bombenraum. In diesem waren die Leichen von zwei Besatzungsmitgliedern, ein dritter wurde aus dem Führerstand herausgeschleudert und blieb in ca. 20 m Entfernung vom Stand in einer Buschhecke liegen. Ein vierter Pilot endlich versuchte wahrscheinlich noch aus dem

Wrack des abstürzenden Führerstandes im letzten Moment herauszuspringen, sein Fallschirm war nur schwach geöffnet, er selbst lag an den gespannten Leinen seines Fallschirmes tot am Hang. Der Bomberverband flog Richtung Alveneu weiter, und es ist zuverlässig festgestellt worden, dass die äusserste linke Maschine über Alveneu abgeschossen wurde. Es ist nicht ausgeschlossen, dass auch diese Maschine als Nachbarmaschine beim Abschuss Flaksplitter erhalten hat und deshalb leichter ein Opfer der deutschen Jäger werden konnte. Im Gegensatz zum Abschuss bei Ragaz wurde beim Abschuss in Alveneu festgestellt, dass der grösste Teil der Besatzung durch MG-F Feuer bereits an Bord getötet wurde. Die Maschine zerbrach ähnlich wie diejenige in Ragaz und stürzte im Alpgebiet in einer Höhe von 2'600 m ab. An Bord dieser Maschine befand sich ein blinder Passagier, welcher ohne Befehl einen Feindflug mitmachen wollte. Die vier Überlebenden der Besatzung konnten keine Angaben über die Personalien des getöteten Uof. machen.

Der Kommandant
des Flab-Det. 21

Nach einer Pause von mehr als drei Jahren dürfen die eidgenössischen Jagdflieger vom 25. Oktober 1943 an wieder uneingeschränkt zu Einsätzen für den Neutralitätsschutz starten, und einige Tage später wird für die Jagdflieger in Dübendorf und Bern die Einsatz-Zentrale organisiert.

«Während die Deutschen in der Regel in ihr Land zurückkehren wollten und daher bei unserem Erscheinen aggressiv wurden», berichtet einer der Jagdflieger, «kam die alliierten Piloten meist der Aufforderung zur Landung nach. Es war jedesmal ein Problem, wie man sich den waffenstarrten

Fliegenden Monstern nähern sollte, um ihnen den Befehl zur Landung zu erteilen. Das Einfachste, eine direkte Verständigung per Funk, war damals aus technischen Gründen leider nicht möglich. Wir mussten uns daher in geschickter und vor allem nicht missverständlicher Weise an die gefürchteten «Fliegenden Festungen» heranarbeiten, um sie mit einem Zeichen, meist einem grünen Leuchtsignal, im Parallelflyg aus der Nähe zur Landung aufzufordern. Dass diese stumme Sprache nicht immer verstanden wurde, beweisen die Opfer auf beiden Seiten.» Keiner der Massenüberflüge der US-Bomberverbände über Schweizer Hoheitsgebiet nimmt einen so tragischen Verlauf wie jener am Samstag, dem 1. April 1944.

Über Schaffhausen und dem Rhein schwebt an diesem Morgen der feine Dunst eines sommerwarmen Frühlingstages. In engen, verträumten, erker-geschmückten Gassen lebhaftes Gedränge: Die Marktstände, an denen die Bäuerinnen aus dem nahen Klettgau ihre Landesprodukte feilbieten, werden umlagert. Auf dem Turm der nahen Steigkirche schlägt es gerade halb elf, als irgendwo aus der Ferne, erst leise, dann schnell anwachsend, schweres Brummen herannahender Flugzeuge zu hören ist. Plötzlich beginnen die Sirenen zu heulen, und durch den Dunstschleier hoch am Himmel glänzen die silbernen Punkte der beiden in geschlossener Keilformation über die Stadt ziehenden Bomberverbände, vermutlich Liberator B24. Das emsige Gedränge erstarrt, die Leute schauen zu den Wolken empor. Was dann passiert, verzeichnet der erste amtliche Bericht des Stadtrates von Schaffhausen:

«Die städtischen Alarmsirenen gaben am Samstag, dem 1. April 1944, vormittags 10.39 Uhr, Fliegeralarm. Beobachtet wurde fast zum gleichen Zeitpunkt ein Flugzeuggeschwader, das die Stadt in Richtung Ost-West längs der Rheinlinie über-

flog. Ein zweites Geschwader folgte dem ersten unmittelbar in der gleichen Flugrichtung. Beide Geschwader flogen in beträchtlicher Höhe, waren jedoch mit blossen Auge erkennbar.

Mit dem Erscheinen des zweiten Geschwaders von Flugzeugen über der Stadt wurden am Himmel kleine Rauchwolken in senkrechter Haltung beobachtet. Das gab das erste Zeichen zur Beruhigung. Ein Jagdflugzeug unbekannter Nationalität griff zur gleichen Zeit das Geschwader an. Deutlich war das Knattern von Maschinengewehrschüssen in der Stadt hörbar. Diese Feststellung wurde um 10.50 Uhr gemacht.» Herr Dübeli war Augenzeuge: «Heute vormittag war ich in Neuhausen beschäftigt und zufällig in der Nähe der katholischen Kirche Neuhausen. Als um 10.30 Uhr Fliegeralarm gegeben wurde, begab ich mich auf den Kirchturm, um die anfliegenden Bomber in ungestörter Beobachtung sehen zu können. Anfänglich hörte man nur das tiefe Brummen der anfliegenden Staffeln, welche sich aus südlicher Richtung näherten.

Plötzlich traten eine Staffel von rund 30 Maschinen aus einer Wolke heraus, und als ich alle Maschinen deutlich sehen konnte, wurde von einer Maschine ein dreifaches Rauchsignal abgeworfen. Kurz nach diesem Abwurf fiel eine ganze Serie Bomben auf die Anhöhe oberhalb Flurlingen gegenüber Neuhausen. Ich glaubte anfänglich, es handle sich um eine Flabbatterie. Ich sah jedoch bald deutlich, dass es sich um einschlagende Bomben in grosser Zahl handeln musste, die mit dumpfem Krachen und Detonationen explodierten und Staubwolken aufwarfen. Diese Staffel drehte gegen Neuhausen zu ab und verschwand Richtung deutsches Gebiet.

Etwa zwei Minuten später kam die zweite Staffel. Diese flog vorbei, ohne etwas abzuwerfen. Es näherte sich noch eine dritte Staffel; diese kam in direkter Richtung aus Süden und nahm, wie die vor-

hergehende, Kurs direkt über die Stadt Schaffhausen. Nach einem einzelnen Rauchsignal schlugen wieder eine grosse Zahl Bomben auf der gleichen Anhöhe ein wie bei der ersten Bombardierung, und ich sah, wie sich plötzlich in Richtung Schaffhausen ein Staupilz nach dem anderen unter dumpfen Detonationen über der Stadt erhob.»

Ein Mann, der Strafgefangene H., hat allen Grund zur Freude: Durch den Bombenangriff ist er wieder ein freier Mann geworden. Er ist gerade mit seinen Leidensgenossen dabei, in der Nähe des Gefängnishofes Holz zu hacken, als in der nächsten Umgebung der Bombenhagel heruntergeht. Der Luftdruck wirft das Gefängnistor auf, und einige der Häftlinge eilen den Bürgern draussen zu Hilfe.

Der Strafgefangene H. ahnt zwar nicht, dass das auf der anderen Strassenseite liegende Gebäude, aus dem bereits Flammen herausschiessen, das «Museum zu Allerheiligen» ist, als er jedoch zwischen den Rauchwolken durch die Fenster Gemälde in schweren vergoldeten Rahmen erblickt, stürzt er hinein, um diese zu retten. Dreimal dringt H. in das Gebäude ein und schleppt die Bilder heraus. Eines der geretteten Kunstwerke: ein Gemälde von unschätzbarem Wert aus der Schule des Konrad Witz, der «Jünteler Altar». Als Belohnung für die mutige Tat bekommt der Strafgefangene H. seine Freiheit wieder.

Bei diesem versehentlichen Bombenangriff werden 40 Personen getötet, 100 verletzt, davon etwa ein Drittel schwer. Es sind mindestens 371 Spreng- und Brandbomben auf das Stadtgebiet gefallen.

Zwei Wochen später weiss der eidgenössische Nachrichtendienst Bescheid: «Die deutsche Luftgauabwehr hat bei Durchsicht der Papiere abgeschossener amerikanischer Bomber festgestellt, dass diejenige amerikanische Kampffliegergruppe, die ihre Bomben irrtümlich über Schaffhausen

auslöste, Auftrag zum Bomenabwurf auf das Bahnhofareal von Tuttlingen hatte. Die Distanz Tuttlingen-Schaffhausen ist in der Luftlinie gemessen 34 km. Beide Orte sind der Grösse und der Flusslage nach aus der Luft betrachtet ziemlich leicht miteinander zu verwechseln.»

Erst fünf Jahre danach, im Herbst 1949, stimmen die USA der Forderung zu, 62 Millionen Schweizer Franken als Schadenersatz für diese irrtümlichen Bombardements zu leisten. Die von der Schweiz verlangten Zinszahlungen werden im Kongress als «unverschämtes Ansinnen» bezeichnet.

In den letzten Wochen vor der Invasion in der Normandie, am 24. April 1944, beginnt die 8. USAAF erstmals mit den konzentrierten Bombenangriffen gegen Eisenbahnobjekte in Deutschland. Besonders die Anlagen in Hamm, Koblenz und im Süden des Landes erleiden schweren Schaden. Dabei haben die «Fliegenden Festungen» starke Verluste durch Jäger und Flak. Ein Teil von ihnen versucht, sich in die Schweiz zu retten.

Einer der eidgenössischen Piloten: «Himmel ohne Wolken. Aus 4'000 Meter flogen wir dem Säntisgebiet zu; eine wunderbare Fernsicht bot sich uns dar, nur dort unten am Bodensee schien es Nebel zu haben. Bei näherem Zusehen entdeckte ich jedoch, dass dieser Nebel von Schiffen erzeugt wurde, die, die Windströmung ausnützend, die Umgebung von Friedrichshafen bis Immenstaad vernebelten. Aha, daschien wieder etwas im Anflug zu sein. Träge zog sich diese Nebelschwade ins Hinterland von Friedrichshafen, vom See her immer neu erzeugt.

Die Zeit war inzwischen vorgerückt, unsere Arbeit hier oben beendet und wir zogen eine Schleife gegen Osten. Die Nebelschicht hatte sich inzwischen verflüchtigt, bei Friedrichshafen sah man noch neun einzelne Rauchsäulen zum Himmel ragen, in Immenstaad rauchte es nicht mehr; Wannzell

schien nicht getroffen worden zu sein.

Kurz bevor ich meinen Vogel heimlenkte, erblickte ich über Bregenz eine dichte Ansammlung von Flabsprengwolken auf ca. 3'000 m Höhe, aus welchen sich zwei Flugzeugumrisse herauschälten, Richtung Westen fliegend, ja, ich konnte nun zwei «Boeing» erkennen. Die erste näherte sich mir nun sehr schnell. Da hatte sie das Schweizerkreuz an meinem Rumpf erkannt und schoss sofort zwei, drei, bis fünf rote Raketen ab.

Ich schwenkte mein Flugzeug um die Längsachse, ihm zu erkennen gebend, dass ich ihn verstanden habe. Er folgte mir nun, ebenso der zweite, überholte mich, daerschnellerwar, und flog in der angegebenen Richtung weiter. Nun konnte ich sehen, dass sein innerer linker Motor ausser Betrieb war, wahrscheinlich Treffer. Später wurde er dann, wie der andere, von unseren Jägern in Empfang genommen und zum Flugplatz Dübendorf geleitet.»

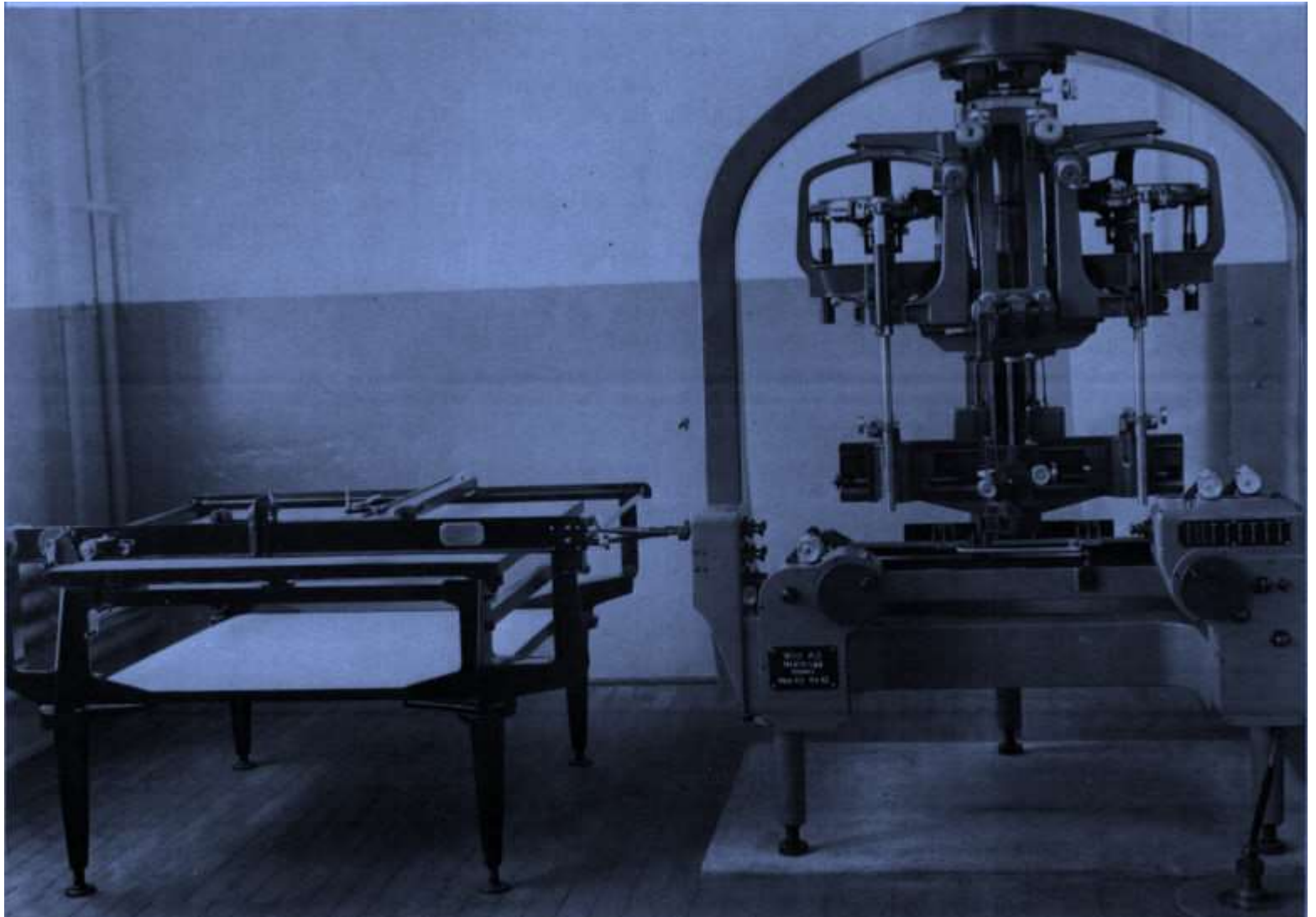
«Fremde Bomber über Zürich» schreibt am Montag, den 24. April 1941 die eidgenössische Presse. «In der Mittagspause, kurz vor halb 13 Uhr, ertönte in Zürich Fliegeralarm. Dampfer Motorenlärm war aus der Ferne zu vernehmen. Bald konnte man, zuerst undeutlich, dann immer klarer, zwei in grosser Höhe kreisende mächtige Bomber wahrnehmen, die in weiten Schleifen langsam niedergingen und die Gegend des Flugplatzes Dübendorf ansteuerten. Plötzlich bemerkte man auch einen schweizerischen Jäger in nächster Nähe der tieferfliegenden fremden Maschine, der sich dieservon hinten oben näherte.

Der schweizerische Jäger geleitete nun den «Fremdling» sicher zur Erde; bald verschwanden beide Maschinen hinter dem Zürichberg. Sofort hatte das Auge den zweiten Bomber entdeckt, der in langsamem Flug und in grossen Kreisen ebenfalls nach unten strebte, um gegen den Wind aus

nordwestlicher Richtung anfliegend, das Dübendorfer Fluggelände anzuvisieren. Auch diese zweite Maschine wurde von den Konturen der bewaldeten Hänge des Zürichbergs bald verschluckt. Weitere Bomber schicken sich, wie die Passanten von der Strasse aus wahrnehmen können, unaufhörlich zur Landung an.»
13 schwere Bomber vom Typ B-17G und ein Libe-

rator B24J landen an diesem Montag in Zürich. Ein absoluter Rekord (siehe S. 325). Die US-Kommandostellen, durch Massenlandungen ihrer Bombenflieger in der Schweiz schockiert, berufen eine Kommission ein, die der Sache auf den Grund gehen soll. «In den meisten Fällen stellte man fest, dass die Besatzungen eine Internierung weiteren Feindeinsätzen vorzogen.»

Wild-Autograph A5 mit Zeichentisch, Modell 1938: Ein Universal-Auswertegerät, das dem britischen Handelsattaché in Bern viel Kummer bereitete



Keines der Flugzeuge aber, die jemals den Himmel über der Schweiz kreuzten, stiftete so viel Verwirrung wie der Nachtjäger der deutschen Luftwaffe vom Typ Me110G-4, Stammzeichen C 9 +EN. Und nur wenige Menschen wussten damals, dass wegen dieser Maschine die Schweiz nur scharf am Rande eines Krieges vorbeiglitt.

Landung nach Mitternacht

Freitag, 28. April 1944. Um 0 Uhr 30Uhr erhält die 3. Staffel des Nachtjagdgeschwaders (NJG/6) auf dem Flugplatz Hagenau im Elsass den Startbefehl: «Ein englischer Kampfverband nähert sich in Richtung Süddeutschland.»

Die in silbrigen Mondschrimer getauchte Frühlingsnacht bietet mit ihren in etwa 2'000 m Höhe hängenden Wolken zwar kein ideales Wetter für einen Luftangriff. In Hagenau ahnt man jedoch nicht, dass das RAF-Bomber Command sich gerade diese Nacht zu dem bisher schwersten Angriff auf das wichtige Flugindustriezentrum Friedrichshafen ausgesucht hat.

Um 0 Uhr 48 Uhr rollt die Me110G-4 C9 + EN zum Start, ein nagelneuer Nachtjäger der allerletzten Bauart. Die Maschine nimmt Kurs auf Nancy und gewinnt mit ihren zwei je 1.475 PS starken Motoren schnell an Höhe.

Die Me110G-4C9 + EN mit Oblt. Johnen hinter dem Steuerknüppel, der in jener Nacht dem englischen Bomberstrom entgegenrast, ist ein ganz besonderer Vogel. Er hat ausserdem geheimen, streng gehüteten Lichtenstein SN-2-Radargerät und der sogenannten «Schrägen Musik» zwei weitere Besonderheiten an Bord: Der dritte Mann, der hinter dem Funker Lt. Kamprath vor der «Schrä-

gen Musik» hockt, ist ihr Konstrukteur Oberfeldwebel Paul Mahle persönlich, und dem Funker zu Füßen liegt eine Aktentasche, vollgestopft mit höchst geheimen Unterlagen für den gesamten Funkverkehrüber Europa, mit Angaben über einzelne Codes und jeden Tag wechselnde Erkennungszeichen für den kommenden Monat Mai, die er ausgesprochen vorschriftswidrig bei dem unerwarteten Startalarm mit in das Flugzeug genommen hat. Seit zwei Jahren, von 1942 an, leidet Deutschland unter dem Bombenhagewestallierten Luftflotten: Tagsüber greifen die Fliegenden Festungen der Amerikaner, bei Nacht die schweren viermotorigen Bomber der Engländer an und legen eine Stadt nach der anderen in Schutt und Asche. Im Spätherbst 1943 scheint es jedoch so, dasswenigstensdieNachtbomber- offensiven der RAF zu stoppen seien. Diese Hoffnung verdanken die deutschen Nachtjagdgeschwader diesen beiden Zauberworten: «SN- 2» und «Schräge Musik». Während bei Tage der Kampfgeist der Besatzungen, die Anzahl und die Qualität ihrer Flugzeuge die Luftüberlegenheit bestimmen, zählt in der Nacht alleine die elektronische Ausrüstung. Der

beste Abfangjäger ist nur ein unnützes Fluggerät, wenn er sein Ziel in stockdunkler Nacht nicht rechtzeitig aufspüren kann. Und die nächtliche Überlegenheit in der Luft ist immer mehr den deutschen oder englischen Hochfrequenzwissenschaftlern sowie der Funkindustrie als den Fliegern selbst zu verdanken. Sehr oft trennen nur Monate die Einführung eines bestimmten Funkmessgerätes und den Triumph auf der einen Seite von dem Tag der Niederlage, an dem der Feind ein Mittel findet, es auszuschalten.

Im Oktober 1943 bekommen die Nachtjäger der Luftwaffe das neueste Weitwinkelerfassungs-Bordradargerät der Telefunken AG mit dem Decknamen Lichtenstein SN-2, kurz SN-2 genannt. Es ist imstande, die feindlichen Bomber in stockdunkler Nacht bereits auf 6,5 km Entfernung aufzuspüren und die Jäger an sie heranzuführen. Der grössere Vorteil des auf der Frequenz 85 Megahertz arbeitenden SN-2: Es ist immun gegen die «Windows», feine Staniolstreifen, die die Engländer aus ihren Bombern abwerfen, um die deutschen Radarleitsysteme lahmzulegen. Zwar erfordert dieses SN-2 eine recht schwere, imposante «Hirschgeweih-Antenne» am Bug der Me 110, was wiederum die Geschwindigkeit herabsetzt, aber dies wird in Kauf genommen. Reichsmarschall Göring setzt sich bereits im August 1943 für die höchste Dringlichkeitsstufe bei der Herstellung dieses verheissungsvollen Zielfindungsgerätes ein. Anfang Oktober erhalten die ersten Nachtjäger das neue SN-2, und bis zum 1. Februar 1944 sind bereits 200 Stück bei Nachtjagdgeschwadern im Einsatz. Und die Verluste der RAF bei Nachtangriffen steigen beständig.

Am 28. Januar 1944 werden von 683 Bombern 43 abgeschossen, am 19. Februar kommen von 823 Maschinen 78 nichtzurück, in der Nacht des 24. März gehen von 811 feindlichen Flugzeugen 72 verloren und in der Nacht vom 30. auf den 31.

März der Rekord: Von 795 Nürnberg angreifenden Bombern werden 95 abgeschossen. Allein eine einzige Besatzung des I./NJG 6 – Becker-Johansen-holtsieben Halifax-Bomber herunter. Das alles geht auf das Konto des neuen Nachtjagdverfahrens mit SN-2-Geräten und «Schräger Musik». Selbst Nachtjäger, die bisher noch keinen englischen Bomber auf ihrem Konto haben, schießen sogar drei von ihnen in einer Nacht ab, und im Frühjahr 1944 gibt es kaum einen Nachtjäger, der ohne «Schräge Musik» zu starten wagt.

Hinter der Bezeichnung «Schräge Musik» verbirgt sich eine Idee, die zu spät und in zu geringem Umfang eingesetzt wird. Im Gegensatz zu dem hochgezüchteten Weitwinkelerfassungs-Bordradargerät SN-2, für dessen Entwicklung ein ganzes Team namhafter Spezialisten arbeitet, ist die «Schräge Musik» dem Erbauer, Waffenoberfeldwebel Paul Mahle, zu verdanken.

Der pfiffige, aus Berlin stammende Maschinenschlosser ersinnt eines Tages die Einrichtung, die den Nachtluftkampf beinahe revolutioniert. So schießt z.B. Ltn. P. Ehardt von der 6. Staffel des NJG 5 bereits bei seinem ersten Einsatz mit der «Schrägen Musik» im Herbst 1943 innerhalb von 29 Minuten vier Bomber ab. «Bisher hat die II./NJG 5 mit der versuchsweise eingebauten Schrägbewaffnung ohne Verluste und Treffer an eigenen Maschinen 18 Abschüsse erzielt», notiert in seinem Bericht der Kommandeur Hauptmann M. Meurer am 2. Oktober 1943.

Die Einrichtung ist von genialer Einfachheit: Mahle baut in seiner Freizeit in einem der Me110-Nachtjäger zwei schräg nach oben schießende 2 cm FF-Zwillingskanonen ein. Der Flugzeugführer gerät jetzt nicht mehr, wie bei Angriffen mit den starr nach vorne gerichteten Bugwaffen üblich, in das gefürchtete Feuer der Vierlings-s.MG aus den Heckständen der feindlichen Bomber. Er unterfliegt einfach die gegnerische Maschine und drückt auf den Knopf, wenn er den Bomber direkt über

sich hat. Die breiten, ausladenden Tragflächen mit ihren schweren Motoren und geräumigen Treibstofftanks bieten dabei ein ausgezeichnetes und äusserst leicht entflammbares Ziel.

Ein zweiter Vorteil: Man befindet sich im toten Winkel der zahlreichen bedrohlichen Abwehrwaffen der Bomber. Und die Engländer haben bis jetzt es nicht für nötig gehalten, in ihren Maschinen unter dem Rumpf einen Stand für die Abwehrwaffen einzubauen. Nicht selten explodieren die viermotorigen Nachtbomber schon nach einzelnen Schüssen in der Luft oder stürzen brennend zu Boden. Da selbst die Besatzungen, die sich an Fallschirmen retten können, nicht wissen, aus welcher Richtung sie angegriffen wurden, steht die RAF längere Zeit vor einem Rätsel, nicht ahnend, dass die meisten ihrer Nachtbomber schräg von unten abgeschossen werden. Man braucht nicht allzuviel Phantasie, um sich die Besorgnis der Engländer vorzustellen, als sie ab Herbst 1943 beinahe Nacht für Nacht enorme Verluste an wertvollem Fliegerpersonal und Maschinen haben. So verliert das RAF-Bomber Command zwischen dem 18. November 1943 und dem 31. März 1944 1'047 Flugzeuge, davon dreiviertel von Nachtjägern abgeschossen.

Und die mit dem SN-2 und der «Schrägen Musik» ausgerüsteten Nachtjäger sind es schliesslich, die von Herbst 1943 bis Sommer 1944 die geplante «totale Vernichtung» Berlins und anderer Städte in eine «glatte Niederlage» für die Engländer verwandeln. (So die offizielle Publikation «The Strategic Air Offensive against Germany 1943-1945», H.M.S.O., London 1961).

Ein Belobigungsschreiben und ein Kuvert mit 500 (fünfhundert) RM sind der Lohn für Oberfeldwebel Mahle, nachdem seine «Schräge Musik» vom Reichsluftfahrtministerium übernommen worden ist und in die Serienproduktion geht.

Die Führung der Luftwaffe weiss nur zu gut, dass der britische Nachrichtendienst keine Möglichkeit auslassen wird, dem Debakel auf die Spur zu kommen. Eigentlich brauchen die Engländer, um ein passables Gegenmittel zu finden, zumindest was das Radarbordgerät SN-2 betrifft, nicht mehr zu erfahren als die Zahl «85», soviel Megahertz beträgt nämlich die Frequenz des SN-2.

Nancy, die in milchigen Dunst gehüllte Hauptstadt Lothringens, hat die Me110C9+EN gerade hinter sich, als Ltn. Kamprath das SN-2 Gerät einschaltet. Die runden Schirmbilder zu beiden Seiten des Sichtgerätes leuchten grell phosphorisierend auf. Links die «S-Röhre» für die Seitenrichtung der anvisierten Maschine und rechts die «H-Röhre» für die Höhe. Auf den Schirmbildern der Anzeigeröhre zucken die Zielzacken.

Oberfeldwebel Mahle: «Die angepeilte Maschine war etwa 5 km entfernt. Johnen gab Vollgas, und nach kurzer Zeit tauchte aus der Dunkelheit die schwarze Silhouette eines viermotorigen Bombers auf. Die Lancaster musste Lunte gerochen haben, da sie sich in eine scharfe Rechtskurve legte und ihr Heckschütze uns tüchtig unter Feuer nahm. Johnen ging runter, schob dann unsere Maschine unter den Bomber, passte sich der Geschwindigkeit der Lancaster an, und dann begannen wir allmählich zu steigen. Immer näherschlich sich unsere Me 110 an den riesigen Schatten heran.

Wie gebannt schaute ich nach oben auf den höchstens 30 m über uns hängenden monströsen Engländer. Dann ging aber alles sehr schnell. Johnen hatte die Bombertragflächen in seinem unter dem Kabinendach angebrachten Reflexvisier, drückte auf den Auslöseknopf der «Schrägen Musik», und ich sah für einen Augenblick auf den Tragflächen der Lancaster zwischen beiden Motoren kleine Feuerblitze auftanzen. Er flog noch eine Weile weiter mit in Flammen gehüllten Tragflächen,

schmierte dann ab und stürzte steil zu Boden. Eine gewaltige Aufschlagexplosion, die kurz darauf tief unter uns die Nacht erhellte, zeigte an, dass er seine Bombenlast noch bei sich hatte.

Inzwischen erhielten wir die Meldung, dass der Bomberstrom direkt in Richtung Friedrichshafen zog. Gut 15 Minuten nach dem ersten Abschuss hatte Lt. Kamprath bereits den nächsten Engländer ausgemacht, und es spielte sich in derselben Reihenfolge von vorne ab.

Nachdem sich die zweite Lancaster tief unter uns in einen Blitz verwandelt hatte, sahen wir wie ein Bombenteppich nach dem anderen auf Friedrichshafen niederging. Im Nu standen die ganze Stadt und ihre Industrieanlagen in einem riesigen Flammenmeer. Der Bomberverband nahm jetzt Westkurs und flog seelenruhig nach Hause. Wir hinter ihm.

Ich hörte, wie Kamprath die Position eines soeben erfassten Bombers meldete, und Johnen steuerte die Maschine auf das Ziel zu. Die Lancaster drückte so stark nach unten, dass Johnen sich nur von hinten heranziehen konnte.

Gleichzeitig eröffneten die Heckschützen und wir das Feuer. Ich weiss nicht, ob der Engländer was abbekommen hatte, hörte aber dafür das Hämmern der Geschossgarben, die in unsere Maschine einschlugen, und aus dem linken Motor zuckten Flammen. In der Kabine roch es nach geschmortem Kabel. Johnen schaltete den Motor aus und brachte die Propeller in Segelstellung. Ich schaute zum linken Motor hinüber, da war jetzt alles in Ordnung, der Brand war erstickt. Wir kreisten weiter in einer Höhe von 3'000 m mit ausgeschalteten Bordfunkgeräten, um nicht angepeilt zu werden, etwa eine halbe Stunde ohne Ergebnis, bis wir plötzlich in das Licht von Scheinwerfern gerieten, die sich hartnäckig an uns klammerten. Wir konnten sie überhaupt nicht abschütteln, und als wir weiter flogen, wurden wir von einer Scheinwer-

fergruppe zur anderen weitergereicht. Ich war davon überzeugt, dass wir uns immer noch über dem deutsch-besetzten Frankreich befanden, und dass die da unten vielleicht junge, nicht sachkundige Bedienungen hatten. Ich schoss eine Unmenge Erkennungsmunition ab, aber es half nichts.

Wir versuchten sogar, uns mit unseren Spezialfunkgeräten mit ihnen in Verbindung zu setzen, alles umsonst. Wir kurvten wie verrückt und machten Sturzflüge, aber das hatte nur zur Folge, dass wir in den Bereich der leichten Flak gerieten, die ihr Feuer auf uns eröffnete, bis Lt. Kamprath merkte, dass er lauter Erfassungen mit starkem Bodenecho hatte: Wir waren zwischen die Berge geraten. Bei dieser Kurverei entdeckte ich auf einmal unten ein eigenartig beleuchtetes Feld, das nach einem Flugplatz aussah, jedoch lag der Leuchtpfad, der bei uns immer auf dem Flugplatz selbst war, dort ausserhalb. Wir nahmen an, dass dies einer von unseren Scheinflugplätzen sein könnte, oder waren wir womöglich schon über der Schweiz? Wir rasten im Tiefflug über ihn hinweg.

Wo wir waren, wussten wir eigentlich nicht, da wir uns schon gut anderthalb Stunden in der Luft befanden. Und da wir mit ausgeschalteten Funkgeräten flogen, hatten wir auch keine Ortsangaben. Um unsere Lage noch zu verschlimmern, erfasste uns wiederum ein Dutzend Scheinwerfer, die alles ringsum in beissendes Licht tauchten. Die Augen, an Dunkelheit gewöhnt, schmerzten irrsinnig, und wir sausten mit 350 Sachen und Gottvertrauen in die Nacht hinein. Ich spürte, wie wir abschmierten, und hörte gleichzeitig Johnen im Kopfhörer: «Schießt Notsignal!» Ich schoss eine rote Leuchtkugel nach der anderen, und die da unten blendeten endlich ab. Sobald wir jedoch wieder in normaler Fluglage waren, schalteten die da unten wieder ihren Feuerzauber ein.

Ich gab nochmals Notsignal, die Reflektoren blen-



Zwei von der Besatzung der Me 110 G-4 C9 + EN: **Mitte**, der Flugzeugführer Oblt. Staffelkapitän Wilhelm Johnen (23), **rechts**, Oberfeldwebel Paul Mahle (27), **links** der Bodenwart

301

28. April 1944, Dübendorf, Nachtjäger Messerschmitt Me 110 G-4 C9 + EN mit Nachtjagdsuchgerät-Antenne und Abgas-Flammendämpfern an den Motoren: Diese mit den höchst geheimen Lichtenstein FuG 202- und FuG-220-Funkmessgeräten ausgestattete Maschine brachte die Schweiz an den Rand des Krieges mit Deutschland



Die 3 flieger mit mitflugend
 senden ihr fern dank für
 die inwäntige unterstützung
 aufnahme und bewirtung.
 Kultur Ullrich
 Helmut Koenig
 Heinz Koenig

Das Gästebuch des Gasthauses Bären zu Biglen: Werte des Dankes von 9 deutschen Nachtjägern und dem eidgenössischen Kriminalinspektor H.P. Fuchs

Eines der verrücktesten Dokumente des zweiten Weltkrieges: General der Flieger Korten gibt einem Rittmeister freie Hand zur Vernichtung einer der besten Maschinen der Luftwaffe

22. Mai 1944, Hagenau: **Mitte**, Oberfeldwebel P. Mahle, noch in Zivilkleidung aus Bern, berichtet den Kameraden nach der Rückkehr zur Staffel über seine Abenteuer in der Schweiz

Alfred Ullrich, und danken für die tolle
 Aufnahme im Bären-Biglen

Hagenau, Ost.
 Ich bin mir mit
 deshalb mir
 und Paul Mahle.
 einige junge
 Altruismus
 Alfred Ullrich
 H.P. Fuchs

Der Chef des Generalstabes
 der Luftwaffe
 Hagenau, den 14.5.1944

Ausweis.

Der Rittmeister **Mitte** ist bevollmächtigt, die in
 Dübendorf gelandete Nr 110 C 9 + E II zu zerstören.

[Signature]
 General der Flieger.
 (Korten)



deten ab, und von unten stieg eine grüne Leucht-
kugel auf, und auf dem Flugplatzgingen die Lichter
an, als Einweisung zur Landung. Es musste also
doch die Schweiz sein! Jetzt schoss auch ich
«Grün», was soviel hiess, wie «Wir landen!» Sie
antworteten ebenfalls mit grün und schalteten die
Flugplatzbeleuchtung ein und aus: «Verstanden!»
Wir dachten natürlich nicht daran zu landen und
versuchten, nach Norden zu verschwinden. Blitz-
artig wurde es wieder taghell, sie hatten sich nicht
überlisten lassen. Ich schoss wiederum das rote
Notsignal nach unten, aber sie blieben so lange
stur, biswirdie beleuchtete Landebahn unmissver-
ständlich mit ausgefahrenem Fahrgestell ansteu-
erten. Und plötzlich sah ich am Rande des Feldes
grosse Hallen und dazwischen ganze Reihen von
Flugzeugen. Ich teilte Johnen dies mit, der darauf
zur Landung ansetzte.

In dem Augenblick, als die Räder den Boden be-
rührten, fielen wie unter einem Zauberstab sämtli-
che Lichter auf dem Flugplatz aus, und um uns
herum war es stockdunkel. Johnen schaltete den
Bordscheinwerfer ein und in dessen Lichterkann-
ten wirdichte Reihen von abgestellten Fliegenden
Festungen und Liberators. Ein starker Scheinwer-
fer erfasste uns direkt von vorn und blendete uns
unheimlich. Wir rasten dicht an den amerikani-
schen Bombern vorbei. Johnen bremste mit aller
Kraft.

Während wir ausrollten, war der Ltn. Kamprath ge-
rade dabei, die vor seinem Sitz angebrachten Ge-
räte mit den Stiefeln zu zertreten, doch dieser ver-
zweifelte Versuch blieb ohne grossen Erfolg. Wir
standen, und auf einmal, ich war gerade damit be-
schäftigt, die «Schräge Musik» auseinanderzu-
montieren, klopfte jemand über meinem Kopf an
das Kabinendach. Ich blickte hoch und hörte auf
Deutsch: «Bitte steigen Sie aus, Sie sind in der
Schweiz, Sie sind interniert.» Es war ein Oberleu-
nant der Schweizer Fliegertruppe, wir waren in Zü-
rich-Dübendorf.

Wir hatten gerade noch Zeit, uns geistesgegen-
wärtig die geräumigen Taschen unserer Flieger-
kombinationen mit geheimen Unterlagen vollzu-
stopfen. Es blieb uns nichtsanderes übrig als aus-
zusteigen, die Maschine wurde von gut 20 Solda-
ten, das Gewehr im Anschlag, umstellt. Wir gaben
unsere Waffen ab, und dabei drängte sich einer
der Soldaten an Ltn. Kamprath. «Mensch, mach
dass du wegkommst!» scheuchte ihn unser Fun-
ker. Der Soldat, der solche Reaktion nicht erwartet
hatte, nahm vor dem Leutnant stramme Haltung
an. Alle lachten herzlich, und das Eis war gebro-
chen, Als «Friedenspfeife» rauchten wir die von
dem Schweizer Offizier angebotenen Zigaretten.
Und während wir so rauchten und friedlich
quatschten, fragte ich kurz entschlossen den
Schweizer Oberleutnant, heute einer der Chefs
der eidgenössischen Luftwaffe, ob ich nochmal in
die Maschine dürfte, «da ich noch etwas Persönli-
ches drin hätte». Ich wusste nämlich, wo der
Sprengsatz war, mit dem man das Flugzeug in die
Luft jagen konnte, und dann hätte ich nur zu zie-
hen brauchen, und da wäre das Ding weg gewe-
sen. Ich bin auch rauf, aber ich musste, um an den
Sprengsatz zu gelangen, nach vorne zum Flug-
zeugführersitz, weil da der Griff zum Ziehen war.
Ich wurde aber so scharf bewacht, dass, als ich
mich nun über meinen Sitz hinaus zum Flugzeug-
führersitz durchquetschen wollte, sie mich an den
Beinen zurückzogen. Nach diesem kleinen Zwi-
schenfall wurden wir in einem Mercedes quer über
den Flugplatz in das Kasino gebracht.

Ich schaute auf meine «Omega» – es war 2 Uhr
13. Schon am Eingang kamen uns Lärm und Mu-
sik entgegen. Drinnen belagerten, in Zigaretten-
rauch gehüllt, Yankees die Theke. Es waren die
Besatzungen der hier in den letzten Tagen zu Dut-
zenden gelandeten amerikanischen Bomber. Mit
lautem Hallo! stürzten sie sich auf uns, fielen uns
um den Hals wie alten Freunden, schüttelten uns

die Hände, klopfen uns auf die Schultern und steckten uns ganze Zigarettenpackungen zu. Jemand brachte Champagner, und es wurde auf unser Wohl ein Toast ausgebracht.

Wir setzten uns mit ein paar Schweizer Offizieren an einen Tisch in dem Nebensaal. Das Frühstück war wirklich prima. Bei Wein unterhielten wir uns freundlich mit unserer Begleitung und dachten während der ganzen Zeit, wie wir den ganzen Geheimkram, der keineswegs den Fremden in die Hände fallen durfte, los werden könnten. Wir tauschten mit ihnen unsere Erfahrungen aus, und einervon ihnen-ein Oberleutnant mit einem Namen so ähnlich wie ‚Walter‘, ein gebürtiger Leipziger, der nach hieremigriert war – erwähnte nicht ohne Stolz, dass er selbst über der Schweiz zwei viermotorige Bomber abgeschossen hätte.

Nach dem Essen, als die Offiziere sich von uns verabschiedeten, wurden wir, jederdurch einen Soldaten bewacht, in einzelne Zimmer, ich glaube es war im zweiten Stock, gebracht. Vorher erlaubte man uns noch, die Toiletten zu benutzen. Die Soldaten postierten sich zwar vor der Tür, aber es gelang uns letztlich doch, wenigstens die allerwichtigsten Papiere mit dem Wasser wegzuspülen. Die grösste Schwierigkeit hatte dabei natürlich Leutnant Kamprath mit seiner umfangreichen Sammlung. Übrigens hat sich später kein Mensch um eine Untersuchung oder eine Leibesvisitation gekümmert.

Meine Unterkunft war ein grosser Raum, passend für eine zehnköpfige Besatzung, und ich lag allein in diesem Zimmer. Vor der Tür stand der Posten. Die Fenster waren zwar nicht vergittert, aber als ich versuchte, sie aufzumachen, um eine Möglichkeit zur Flucht zu erkunden, wurden sie sofort mit einem starken Scheinwerfer angeleuchtet. Für mich stand fest: «Du kommst hier nicht raus!» Ich habe diese Nacht recht unruhig geschlafen und allerlei geträumt.

Morgens, zwischen 6 und 7 Uhr, kam ein Major, der sozusagen die Wache für die nächsten 24 Stunden übernahm. Er musste sich selbst überzeugen, ob alles in Ordnung sei. Und ich habe mich mit ihm unterhalten. Noch bevor er wegging, sagte er leise zu mir: «Wenn ich gestern Dienst gehabt hätte, ich hätte gesagt «Mensch, mach dass du wegkommst!» Und zum Abschied sagte er mir noch: «Wenn Ihr wieder nach Deutschland kommt, sagt euren Soldaten, dass viele tausend Schweizer Soldatenherzen den deutschen Soldaten zuschlagen.»

Jemand hatte uns Rasierapparate besorgt, und nach dem Frühstück erschien ein Oberst mitein paar Nachrichtendienstoffizieren, und wir wurden einzeln verhört. Ich hatte – wie üblich – keine Personalpapiere bei mir, also weder ein Soldbuch noch etwas anderes, lediglich einen kleinen Fliegerausweis mit Heimatadresse und Dienstgrad, den habe ich auf den Tisch gelegt und weiter keine Aussagen gemacht. Als einziges sagte ich: «Ich will Ihnen was sagen, meine Frau, meine Mutter, meine Schwiegereltern wohnen in Berlin, ich bin selbst über Berlin geflogen, ich weiss, was sie Tag für Tag, Nacht für Nacht erleben, was dieser Bombenkrieg für eine Wirkung hat.» Dann wurde ich überhaupt nichts mehr gefragt.

Es vergingen zwei Tage, und keiner hat sich um uns gekümmert, weder die deutsche Botschaft, noch sonst jemand. Wir sassen den ganzen Tag allein in unseren Zimmern und glotzten aus dem Fenster. Wir trafen uns nur zum Essen. Am dritten Tag, ich glaube, es war Sonntag, der 30. April, machte sogar die ältere Dame, die uns in der Kantine betreute, eine Bemerkung: «Ich verstehe das nicht, wenn sonst deutsche Flieger gelandet sind, dann war am nächsten Tag gleich der Militärattaché da oder sogar der deutsche Gesandte. Die anderen waren höchstens 24 Stunden hier. Aber bei euch, da stimmt was nicht.»

Am frühen Nachmittag des dritten Tages, am Sonntag, den 30. April, kommt jedoch Major Mack, der Adjutant von Militärattaché Oberst Gripp nach Dübendorf, ‚ein anständiger Kerl‘, wie Mahle betont. Er erklärte uns, dass wir jetzt unter seiner Obhut blieben und in der Schweizer Hauptstadt den Lauf der Dinge abwarten müssten. Dann fuhren wir in seiner Begleitung und unter Bewachung der Schweizer Soldaten mit der Bahn nach Bern.

Wir hatten zwar noch unsere Uniformen an, aber darüber die Lederjacken der Fliegerkombi, und so sahen wir auf den ersten Blick wie harmlose Zivilisten aus. Als wir jedoch vom Bahnhof Bern zu unserem Hotel fuhren, wurden wir in der Strassenbahn sofort als deutsche Flieger erkannt. Und dabei ist es mir und meinen Kameraden passiert, dass uns die Leute heimlich Fränkli in die Hand gedrückt haben. Wir wurden in einem erstklassigen Hotel einquartiert und von jetzt an von Polizisten in Zivil bewacht. Die drei Flieger wissen nicht, dass inzwischen an oberster Stelle in Deutschland ihre Angelegenheit mit Hochdruck bearbeitet wird und ihr Leben an einem recht dünnen Faden hängt.

Noch in der Nacht, unmittelbar nach der Landung, gibt die Schweiz routinemässig die Personalien der notgelandeten Besatzung an den deutschen Militärattaché durch, der wiederum Göring Meldung macht. Der Reichsmarschall benachrichtigt sofort Hitler, der dem Reichsführer-SS, Heinrich Himmler, den Befehl erteilt, die drei Flieger zu liquidieren. Zu dieser Stunde setzt auch die Sippenhaft ein. Als Göring davon Wind bekommt, dass Himmler ein Mordkommando in die Schweiz entsenden will, interveniert er persönlich bei Hitler und verlangt ein ordentliches Gerichtsverfahren für die drei und erklärt, «er lasse sich seine Flieger nicht in einem neutralen Land abknallen».

Bereits am Samstagvormittag, dem 29. April, klopfte bei den Familien der Me 110-Besatzung die

Gestapo an. Nach peinlich genauen Hausdurchsuchungen und Beschlagnahme von allen möglichen Fotos und Korrespondenz werden die Wohnungen versiegelt, die Angehörigen ins Gefängnis gebracht. Gerade an diesem Morgen kommt zufällig die Frau des Oberfeldwebels Mahle aus Oberschlesien nach Berlin, um ihre Eltern zu besuchen. Sie wird mit ihnen zusammen verhaftet und in das Gefängnis am Alexanderplatz gebracht.

Auch SS-Obersturmbannführer Skorzeny, Chef der Sabotageunternehmungen, der sich bei der Befreiung von Mussolini aus dessen Inhaftierung auf dem Gran-Sasso-Massiv im September 1943 einen Namen machte, wird eingeschaltet. Skorzeny: «Am Vorabend eines Doppelfeiertages sass ich mit alten Freunden am Wannsee, als ich plötzlich ans Telefon gerufen wurde; das Führerhauptquartier meldete sich. Eine tolle Sache, in der letzten Nacht zum Freitag passiert und eben erst bekanntgeworden. Ein Messerschmitt-Nachtjäger, der das neueste Nachtpeilgerät mit sich führte, hatte sich angeblich verfliegen und war auf einem Schweizer Flugfeld gelandet. Die ganze Welt wusste, dass es in der Schweiz von Spionen und Agenten aus aller Welt nur so wimmelte. Es musste also mit allen Mitteln verhindert werden, dass dieses neue deutsche Nachtjagdgerät dem Feind bekannt wurde.

Der Auftrag an mich lautete: alles zu tun, um erstens festzustellen, ob es sich tatsächlich um eine Notlandung handelte, oder ob die Besatzung desertiert war. Zweitens sollten Vorschläge ausgearbeitet werden, wie das Gerät auf dem raschesten Wege wieder in deutschen Besitz kommen oder aber vernichtet werden konnte. Auch der Reichsführer SS hatte sich eingeschaltet und rief kurz danach an und wollte laufend Berichterstattung über den Fortschritt der Angelegenheit haben.

Nun wurde es in dem nächtlich stillen Wannsee

heim lebendig. Zwei meiner Offiziere, Besekow und Hunke, befahl ich zu mir. Durch Anruf beim Kampfgeschwader 200 hatte ich mittlerweile verschiedene Daten des Flugzeuges festgestellt, Betriebsstoffinhalt, Betriebsstoffverbrauch und Aktionsradius. Auch der Abflughafen des Nachtjägers war bald ermittelt. Ein Blick auf die Karte und einige kurze Besprechungen zeigten, dass es sich auf keinen Fall um ein «Verfliegen» handeln konnte. Sie waren also desertiert. Umso grösser war jetzt die Gefahr. Weitere Telefonanrufe klärten ihre Namen und Personaldaten. Auch Schellenberg wurde von den Geschehnissen verständigt und kam zum Wannsee. Der Leiter des politischen Nachrichtendienstes für die westlichen Länder, Obersturmbannführer Steimle, Schellenberg und ich grübelten gemeinsam über das Problem nach. Schliesslich kamen wir zu zwei Lösungen, die wir auch auf dem Dienstweg dem Führerhauptquartier vorschlagen wollten: Es musste der Versuch gemacht werden, auf dem Verhandlungsweg etwas zu erreichen. Auf keinen Fall konnten wir annehmen, dass die Schweiz ihre Neutralität verletzen und den Nachtjäger oder zumindest das neue Gerät an Deutschland ausliefern würde. Dafür musste natürlich etwas geboten werden. Wir wussten, dass die Schweiz Messerschmittjäger von Deutschland erhalten wollte und derzeit nicht bekommen konnte. Übereinen Offizier der Waffen-SS hatte das Amt VI Verbindung mit hohen Offizieren der Schweizer Armee. Einem von ihnen sollte der Vorschlag gemacht werden, dass bei Lieferung von – soweit ich mich erinnere – zehn Messerschmittjägern gegen normale Bezahlung die Schweizer Armee die Vernichtung des Flugzeuges mit dem Geheimgerät vornehmen würde. Falls die Schweizer Armee dazu aber nicht zu bewegen wäre, müsste etwas anderes gleichzeitig vorbereitet werden: Meine beiden Offiziere sollten mit einem oder zwei Sprengspezialisten in die

Schweiz fahren, um zu versuchen, auf dem Flugplatz an die Maschine heranzukommen und das Gerät zu vernichten. Dazu hatte ich aber noch eine Forderung an den Nachrichtendienst zu stellen. Es musste zuerst eindeutig erkundet werden, wo die Maschine untergebracht war. Erst dann erklärte ich mich bereit, diesen Einsatz zu wagen.

Der ganzen Angelegenheit wurde vom Führerhauptquartier die grösste Bedeutung beigemessen. Am nächsten Tag noch mussten die beiden Offiziere mit einer Kuriermaschine nach Berchtesgaden fliegen, um Bericht zu erstatten und die beiden schriftlich fixierten Vorschläge vorzulegen. Schellenberg und ich hatten diese meiner Sekretärin diktiert, die ihre Sonntagsruhe für diesen Zweck opfern musste.» (Aus: First U.S. Army Interrogation Report – 1945) Der Besatzung der Me 110G-4 stehen nun einige unbeschwerte Wochen bevor. Oberfeldwebel Mahle: «Am nächsten Morgen, dem 1. Mai, wurde der «Tag der Arbeit» von der deutschen Kolonie im Berner Kursaal feierlich begangen. Wir durften dabei sein. Der riesige Saal war schon brechend voll, als wir ankamen, und der Ansager stellte uns mit den Worten vor: «Als Überraschung für das heutige Fest haben wir drei notgelandete deutsche Flieger hier!» Die Ovationen, die man uns entgegenbrachte, waren wirklich herzlich, wir gingen auf die Bühne, waren aber so gerührt, dass wir nur den deutschen Gruss entbieten konnten.

Später kamen Mädels und Jungs zu uns an den Tisch, baten uns um Autogramme und brachten Schokolade, Zigaretten, Körbe voller Blumen und eine ganze Menge Einladungen. Natürlich liess uns die Kriminalpolizei nicht aus den Augen.

Als das Fest um Mitternacht zu Ende ging, sagte der Berner H.J.-Führer zu mir: «Mensch, Paul, komm doch heute zu mir, meine Frau hat Kuchen gebacken!» «Wie komme ich hier «raus?»

Ach, das machen wir schon, du musst nur mal zur Toilette gehen, und dann drehen wird schon.» Also ging ich zur Toilette und verschwand in einem passenden Augenblick mit meinem Gastgeber. Die Polizei hat mich natürlich gesucht, aber nicht gefunden.

Am nächsten Tag wollte ich mir endlich mein Haar schneiden lassen, und der Mann führte mich zu seinem Friseur. Ich bekam gleich Platz, und da kam er zu mir und flüsterte: «Weisst du, wer neben dir sitzt? Ein englischer General.» Doch die Polizei hatte das spitz bekommen und tauchte plötzlich in der Wohnung auf, und am Abend wurde ich wieder ins Hotel gebracht.

Major Mack kümmerte sich in rührender Weise um uns, brachte uns die Tagespresse, ganze Stapel deutscher Illustrierten und Blechdosen voller Zigaretten. Wir paradierten jetzt in kleidsamen Anzügen, die uns Mack in einem Berner Kaufhaus besorgt hatte. Was uns allerdings Kummer machte, war, dass wir unsere Familien von hier aus nicht verständigen konnten und die, nachdem sie Nachricht erhalten hatten, dass wir nicht zu unserem Fliegerhorst zurückkehren würden, womöglich dachten, wir wären tot. Am 3. Mai wurden wir nachmittags zum Bahnhof gebracht und fuhren, auch weiterhin unter Bewachung, in die französische Schweiz. Hier, im Ort Flamatt, warteten in einem der Gasthäuser schon Quartiere auf uns. Am selben Abend lernten wir die drei Töchter des dortigen Friseurs, eines Deutschen, kennen. Es waren hübsche, aufgeweckte Mädels, so um die 20 herum, mit denen wir uns auch anfreundeten. In Flamatt durften wir uns einigermaßen frei bewegen, und sofort wurden Fluchtpläne geschmiedet. Ich habe angefangen, Verpflegung zu sammeln. Jeden Tag wurde eines der Weissbrote zu Zwieback getrocknet und Obst zur Seite gelegt.

Die Mädels hatten uns schon Rucksäcke besorgt und suchten nun nach passenden schwarzen Anzügen und Fahrrädern. Wir planten nämlich, mit

Kränzen um den Hals in Richtung Deutschland zu radeln, als ob wir zu einer Beerdigung eilten. Aber daraus wurde nichts. Urplötzlich, als es den Mädels bereits gelungen war, die Anzüge und Fahrräder irgendwie zu besorgen, kamen wir nach nicht ganz einer Woche von Flamatt weg nach Riggisberg.

Hier, im Gasthaus «Zur Sonne», wo wir Quartier bekommen hatten, trafen wir zu unserer Überraschung auch drei deutsche Nachtjäger, die sich im Frühjahr 1944 «in die Schweiz verfranst» hatten. Gelegentlich besuchte uns auch der deutsche Gesandte in Bern mit seiner Frau. Einmal fragte er mich: «Na, wie gefällt es Ihnen hier, Paul!» «Wieso, ganz gut, aber die wollen meine deutsche Mark hier nicht haben.» Er merkte gleich, dass wir knapp bei Kasse waren, und drückte mir dann bei einer Gelegenheit, als er mich einmal alleine erwischte, 100 Fränkli indie Hand und sagte: «Da, teilt's Euch!» Das war wirklich ein feiner Kerl.

Von Rigelsberg aus kamen wir nach etwa einer Woche mit unserem Leibwächter, dem Schweizer Kriminalpolizisten H. P. Fuchs und den drei anderen Nachtjägern um den 15. Mai nach Biglen in den Gasthof «Zum Bären». Zu unserer Überraschung trafen wir hier wieder auf eine deutsche Besatzung: jetzt waren wir also zu neun Mann im «Bären-Biglen» interniert und dazu unser Leibwächter Fuchs.»

Und während die drei Flieger der Me 110 ihren unfreiwilligen Urlaub in dem reizvollen Biglen auskosten, laufen hinter den Kulissen der politischen Bühne pausenlose Diskussionen, wie man das lästige Problem unter Wahrung der verwickelten Neutralitätsregeln am schnellsten wieder los wird. Die Zeit drängt, vor allem als der reibungslos funktionierende eidgenössische Geheimdienst aus Berlin die alarmierende Nachricht bekommt, dass Hitler entweder einen Bombenangriff oder einen Kommandoeinsatz auf den Flughafen Dübendorf

plant, um die Maschine samt ihrer kostbaren Einrichtung zu zerstören, bevor die Alliierten hinter ihr Geheimnis kommen. Jedoch ahnt man weder in Berlin noch anderswo, dass die Schweizer in weiser Voraussicht gleich am nächsten Tag die wichtigsten Teile der Sondereinrichtung behutsam ausmontieren, sie auf Herz und Nieren überprüfen und im streng gehüteten unterirdischen Armeedepot Bouchs aufbewahren, «bis die Situation geklärt ist».

Am Freitag, dem 12. Mai 1944, findet vormittags in einem der Räume des Militärdepartments in Bern eine eilig zusammengerufene Konferenz statt. Anwesend sind General Guisan, Oberstdiv. Rihner, Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppe, Oberstbrig. Masson, Chef des eidgenössischen Nachrichtendienstes, Oberstleutnant Barbey, Major Primault und der aus Berlin angereiste Schweizer Militärattaché, Major Peter Burckhardt. Mit dem Militärattaché ist ebenfalls aus der Reichshauptstadt ein gewisser Herr Eggen angekommen. SS-Sturmbannführer Hans W. Eggen vom Stabe Himmlers, der sich Rittmeister titulieren lässt und das Vertrauen der obersten NS-Prominenz genießt, führt im Laufe des Krieges zahlreiche Botengänge zwischen Berlin und der Schweiz durch und ist somit in Bern eine bekannte Erscheinung. Man diskutiert nun die von Rittmeister Eggen übermittelten Vorschläge Hitlers und Görings: Für die Rückführung der Me 110 C9-EN wären die Deutschen bereit, der Schweiz sofort sechs Flugzeuge Me 109 G und sechs weitere desselben Modells nach einer Woche zu liefern. Rittmeister Eggen erwartet innerhalb von zwei Tagen die Antwort. Der Chef des schweizerischen Nachrichtendienstes, Oberst brig. Masson, hat eine vertrauliche Meldung bekommen, dass man in Berlin einen Handstreich auf Dübendorf vorbereitet, ähnlich der Befreiung Mussolinis vom Gran Sasso, um die Me

110C9-EN aus Dübendorf zurückzuholen oder sogar den Flugplatz zu bombardieren, um die Maschine zu zerstören. Dass dieser Plan bis jetzt noch nicht ausgeführt wurde, meint Masson, sei lediglich der Intervention General Schellenbergs bei Hitler zu verdanken.

Auch der Kommandant der Fliegertruppe, Oberstdiv. Rihner, erwähnt, dass der deutsche Militärattaché, Oberst Gripp, ihm berichtet habe, in der Umgebung des Führers spreche man von einem geplanten Handstreich auf Dübendorf, was Gripp sogleich durch sein persönliches Einschalten versucht zu verhindern.

Um allen Komplikationen aus dem Weg zu gehen, hat Rihner es Major Mack, dem Adjutanten von Oberst Gripp, gestattet, sich von den Vorsichtsmassnahmen, die die Schweizer Militärbehörden zur Sicherung des Geheimnisses um die Me 110 C9-EN getroffen haben, selbst zu überzeugen.

Auf persönlichen Wunsch Görings begleitet der schweizerische Militärattaché, Major Burckhardt, Rittmeister Eggen nach Bern. Man ist bemüht, diese Sache möglichst unauffällig aus der Welt zu schaffen. Die Deutschen wollen – nach Burckhardts Worten – 500'000 Schweizer Franken pro Maschine haben, was Rihner jedoch als teuer empfindet. Er meint aber, «dass das Angebot vom rein militärischen Gesichtspunkt aus interessant wäre».

Zum Schluss der Diskussion betont General Guisan den zusätzlichen politischen Aspekt dieser Transaktion, wobei er die Reaktion der Westalliierten denke. Der General verabredet sich am Nachmittag des gleichen Tages mit Bundesrat von Steiger, um mit ihm das Für und Wider noch einmal gründlich zu beraten.

An dieser zweiten Konferenz, die im Bundeshaus stattfindet, nehmen sowohl Bundesrat von Steiger, Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartments und stellvertretender Verteidigungsminister, als auch

die Militärs aus der Vormittagssitzung teil.

Nachdem man Bundesrat von Steiger in die Affäre der ME 110C9-EN eingeweiht hat, stellt General Guisan abschliessend fest, «dass die Frage der Neutralität sehr wichtig ist», und er setze voraus, dass die Alliierten von der Transaktion mit Göring benachrichtigt werden. Man beschliesst, Bundesrat von Steiger solle die ganze Angelegenheit «so schnell wie möglich» prüfen. Die Deutschen erhalten sofort einen Zwischenbescheid, «dass die Schweizer Regierung die Frage aufgegriffen habe und sie bereits untersuche».

Der Ernst der Situation ist für jeden, dervon der Sache weiss, klar: Greifen deutsche Bomber oder Sonderkommandos den Flugplatz Dübendorf an, so bedeutet dies den offenen Krieg mit Hitler-Deutschland und allen sich daraus ergebenden Konsequenzen.

Noch am Abend des 12. Mai informiert Major Burckhardt den Rittmeister Eggen, dass die Rückgabe der Me 110 C9-EN wenig Aussicht auf Erfolg verspreche. Nun schlägt Eggen – von Göring weitgehend bevollmächtigt – vor, die Maschine samt der eingebauten Ausrüstung in Dübendorf restlos zu zerstören. Und falls die eidgenössische Regierung diesem Vorschlag zustimmen wird, erhält Reichsmarschall Göring sein Angebot zur sofortigen Lieferung von zwölf Me 109 G aufrecht. Davon würden sechs Jagdmaschinen noch am Tage der Sprengung der Me 110 und die weiteren sechs Me 109G drei Wochen später in der Schweiz eintreffen.

Görings neuer Vorschlag hat für die Schweiz eigentlich nur Vorteile: Sie wird von der Verantwortung, das Geheimnis der Me 110C9-EN zu wahren, befreit und kommt so schnellstens zu den dringend benötigten Jagdmaschinen, die sie auf anderem Wege nicht hätten beschaffen können. Erstaunlicherweise hat der wichtigste Mann im

Lande, Bundespräsident Pilet-Golaz, erst einige Stunden vor der geplanten Sprengung der Me 110 davon erfahren. Er zitiert sofort den deutschen Gesandten Koecher, der übrigens auch nichts von dieser Sache weiss, zu sich, teils um sein Gesicht zu wahren, teils um seine Empörung über den Nachrichtendienstchef Masson auszulassen, vor allem aber um seine Unzufriedenheit, dass man ihn übergangen hat, zum Ausdruck zu bringen. Koecher, kaum wieder in der Gesandtschaft, kabelt sofort nach Berlin:

An das Auswärtige Amt Geheime Reichssache aus Bern Nr. 1610 vom 17.5.44.

Der schweizerische Aussenminister, Bundesrat Pilet-Golaz, bat mich heute mittag dringend zu sich, um mir Folgendes mitzuteilen:

«Wie er erst jetzt erfahren habe, befindet sich seit 8 oder 10 Tagen in der Schweiz ein deutscher Rittmeister Eggen, um mit Vertretern des Schweizer Nachrichtendienstes Verhandlungen über das in Dübendorf notgelandete moderne deutsche Jagdflugzeug zu führen. Eggen habe erzählt, das Flugzeug sei technisch von besonderem Interesse für die deutsche Luftwaffe und müsse daher zurückgegeben werden. Als Gegenleistung habe er zunächst die Lieferung von 10 Jagdmaschinen und darauf die Überlassung der Baulizenz für diese Maschinen angeboten.

Eggen habe auch von einer langen Besprechung zwischen hohen Offizieren der Luftwaffe in Deutschland erzählt, in deren Verlauf der Gedanke aufgetaucht sei, mit deutschen Flugzeugen in Dübendorf überraschend zu landen, um das in Rede stehende Flugzeug durch einen Gewaltstreich zu beseitigen. Der Plan sei dann fallengelassen worden.

Im übrigen hätten sich die schweizerischen Experten über das weitgehende Angebot Eggens ge-

wundert, da ihnen bei Besichtigung der Maschine und ihrer Einrichtungen nichts besonderes aufgefallen sei. Bundesrat Pilet fügte hinzu, dass eine Herausgabe des notgelandeten bewaffneten Flugzeuges – der Neutralität widersprechend – nicht infrage kommen könne. Die gleiche Haltung müsse und würde er auch den Feinden Deutschlands gegenüber einnehmen.

Rittmeister Eggen habe dann über die Zerstörung des Flugzeuges verhandelt. Der Chef des schweizerischen Nachrichtendienstes, Oberst Brigadier Masson, habe sich bereit erklärt, das Flugzeug zerstören zu lassen, wenn Rittmeister Eggen ihm eine von autorisierter Seite stammende Ermächtigung dazu vorweise. Eggensei darauf wieder nach Deutschland geflogen und habe ein Schriftstück mitgebracht, das mir Bundesrat Pilet zu lesen gab. Es trug den Kopf «Der Chef des Generalstabs der Luftwaffe» und war unterzeichnet «Korten, General der Flieger». Es enthielt dem Sinne nach folgenden Satz «Rittmeister Eggen ist ermächtigt, das in Dübendorf notgelandete Flugzeug zu zerstören.» Bundesrat Pilet war über das gewählte Verfahren der heimlichen Gespräche hinter seinem Rücken mit dem Chef des schweizerischen Nachrichtendienstes über wichtige Fragen, die mit der Aussenpolitik auf das engste verknüpft sind, äusserst aufgebracht, er erklärte mir, derartige Unterhaltungen hätten zu unterbleiben. Sie würden diesmal Oberst Brigadier Masson «wohl den Kraken kosten».

Er bitte mich aber, nachdrücklichst bei meiner Regierung darauf hinzuwirken, dass Verhandlungen von solcher Tragweite nicht von Personen, wie es der amtlich unqualifizierte «Rittmeister Eggen» zweifellos sei, unmittelbar mit dem schweizerischen Nachrichtendienst geführt würden.

Der Bundesrat fügte wörtlich hinzu: «Wenn Sie, Herr Minister, unmittelbar nach der Landung des

für die deutsche Luftwaffe so bedeutungsvollen Flugzeuges zu mir gekommen wären, um mich zu bitten, dass ich das Flugzeug auf der Stelle zerstören lasse, so hätte ich dieser Bitte als ehrlicher Neutraler – sofort – entsprochen. Ich hätte nichts dagegen gehabt, wenn Sie oder der Luftattaché, Oberst Gripp, der für diese technischen Dinge besonders qualifiziert ist, bei der Zerstörung in Dübendorf anwesend gewesen wären, ja, ich hätte sogar die Erlaubnis dazu erteilt, dass Oberst Gripp die Zerstörung selbst vorgenommen hätte. Ich muss mich aber auf das Entschiedenste dagegen verwahren, dass derartig delikate Angelegenheiten auf unoffiziellem Wege zur Verhandlung gelangen, denn es handelt sich dabei um eine Frage, die das schweizerische Staatsmaxim der Neutralität unmittelbar berührt.

Offiziere unserer beiden Länder können überhaupt nur in tatsächliche Verhandlungen eintreten, – nachdem – die politischen Instanzen sich in der Frage geeinigt und einen Auftrag dazu erteilt haben. Wie Sie aus meinem Angebot ersehen, ist die Schweiz bereit, das Flugzeug zu zerstören. Ich frage Sie daher hiermit amtlich, ob ich das Flugzeug sofort zerstören lassen soll.»

Ich habe Bundesrat Pilet geantwortet, dass mir über den Vorgang nichts bekannt sei. Der Rittmeister Eggen habe sich nicht auf der Gesandtschaft gemeldet. Ich würde nunmehr meiner Regierung schnellstens telegraphisch Bericht erstatten und um Weisung bitten, wie ich seine, des Bundesrats, präzise Frage zu beantworten hätte.

Erbitte Drahterlass citissime.

Koecher.

Einige Stunden danach, am Abend des 17. Mai 1944, treffen auf dem Flugplatz Dübendorf der Kommandant der Fliegertruppe, Oberst div. Rihner, und der Chef der kriegstechnischen Abteilung,

Oberstbrig. von Wattenwyl, in Begleitung ihrer Stabsoffiziere, ein. Anschliessend erscheint ebenfalls Rittmeister Eggen mit dem extra aus Deutschland kommenden Sprengspezialisten, H. Brand. Kurz zuvor hat man aus dem Militärdepot Buochs die abmontierte Sondereinrichtung abgeholt und in den Nachtjäger wieder eingebaut.

Die riesengrossen Tore des stark bewachten, abseits der Flugplatzanlagen stehenden Hangars werden zur Seite geschoben. In dem schwachen Licht zeichnet sich die Silhouette der in Planen gehüllten Me 110ab. Nachdem die Maschine aus ihrem Versteck gerollt wird, zieht Rittmeister Eggen einen Ordner aus der Aktentasche, steigt in die Kanzel und inspiziert die Inneneinrichtung anhand seiner Unterlagen. Dann stellt er noch eigenhändig fest, ob die ausladende «Hirschgeweih»-Antenne auf der Bugnase in Ordnung ist, und der mattglänzende, fast nagelneue Nachtjäger kann seine letzte Reise antreten, ohne dass Rittmeister Eggen die Maschine aus den Augen lässt. Es dauert eine ganze Weile bis die von dem Schlepper gezogene Me 110 die entfernteste Ecke des Flugplatzes erreicht. Hier legen unter Anleitung des Sprengmeisters H. Brand die eidgenössischen Pioniere in und um das Flugzeug die Sprengsätze. Inerspärlichen Beleuchtung huschen sie wie Schatten vorbei.

Trotz sternklarer Nacht ist es stockdunkel, und es herrscht eine seltsame Ruhe in dieser windstillen Mainacht. Einer der Pioniere befiehlt den Anwesenden, hinter dem entlang des Schauplatzes ziehenden Erdwall in Deckung zu gehen. Von weitherschlägteine Kirchturmuhngerade 10mal, als der Feuerschein einer gewaltigen Explosion mit hundertfachem Echo die Dunkelheit zerreisst.

Ein Stapel verbogenes, angesengtes Metall und ein paar Aktennotizen schliessen die Me 110-Affäre ab:

Bestätigung

Ich bestätige:

Flugzeug Me 110, C9 + EN
mit vollständiger Ausrüstung, Instrumentierungen, Funkgeräten, Waffen usw. besichtigt zu haben.

Das Flugzeug wurde in dem von mir besichtigten Zustand während meiner ständigen Anwesenheit vom Unterkunftsort auf den Vernichtungsort geführt und dort durch Sprengung und Brand zerstört.

Die Zerstörung erfolgte am 17. Mai um 22.00.

17. Mai 1944

Der Beauftragte der
Deutschen Luftwaffe
Eggen

«Die deutschen Vertreter verlangten die vollständige Zerstörung des Flugzeuges mit dem gesamten Inhalt, den die Maschine anlässlich ihrer Landung in Dübendorf aufwies», berichtet am 19. Mai 1944 Oberstdiv. Rihner General Guisan. «Von einer Abgabe der beiden Motoren und eventuell anderer Bestandteile wollten sie auch nichts wissen. Sie verlangten ebenfalls die gleichzeitige Zerstörung der gesamten im Flugzeug befindlichen Munition.

Die Zerstörung war durch Kdm.FLW.P1. Dübendorf vortrefflich vorbereitet worden. Vom Flugzeug ist wenig übriggeblieben.

Herr Oberst brig. v. Wattenwyl war vom E.M.D. beauftragt, Verhandlungen mit der deutschen Delegation zu führen. Ich beschränkte daher meine Tätigkeit auf die Überwachung der Spreng- und Sicherungsmassnahmen», schreibt Rihner in seinem Bericht.

«Über die Sprengung der deutschen Messerschmitt-Maschine», benachrichtigt Kobelt, Chef des Militärdepartements, den Bundesrat von Steiger, «hat das Territorialkommando 6 der lokalen Presse von Dübendorf folgende Mitteilung zukommen lassen:

«Die Lichterscheinungen und Explosionen, die gestern Nacht nach 22.00 Uhr von Pfäffikon aus in Richtung Dübendorf wahrgenommen wurden, stammen, wie wir zur Beruhigung unserer Leser mitteilen, nicht von einem Unfall, sondern sind auf militärische Übungen zurückzuführen.» Die drei Flieger wissen nichts davon, was sich in Bern und Dübendorf abgespielt hat. Oberfeldwebel Mahle: «Wir erlebten inmitten der erblühenden Alpen bei schönem Wetter zwangsweise unbeschwerte Ferien vom Krieg. Aber bereitsein paar Tage nach unserer Ankunft in Biglen mussten wir wieder weg. Wir verabschiedeten uns herzlich von unseren Gastgebern, trugen uns noch ins Gästebuch des netten ‚Bären-Biglen‘ ein und reisten dann in Richtung Bern ab.

In der Hauptstadt wurden wir in einem eleganten Hotel untergebracht. Nach all den Kriegsjahren und den Einschränkungen empfanden wir die Schweiz als eine Oase der Ruhe. Man war erstaunt und betroffen zugleich, beim Stadtbummel in den Schaufenstern alles das, was in Deutschland längst vergessen war, vorzufinden. Auch die besonnene Stimmung auf der Strasse, die vollen Kinos, Restaurants und Amüsierlokale, drängten sich zum Vergleich auf.

Unsere Gedanken und Sorgen galten auch den Geschwader-Kameraden und unserer Me 110. Was würde mit ihnen geschehen? Hatten die Schweizer das Geheimnis des SN-2 schon geknackt? Wussten die Engländer bereits davon? Erst später, nach Jahren erfuhr ich, dass die Schweizer zwar hinter das Geheimnis kamen, es aber nicht preisgaben (siehe Bericht S. 327).

Major Mack, der uns besuchte, munkelte etwas, dass wir bald nach Hause fahren würden, ausgetauscht möglicherweise gegen drei RAF-Offiziere, die vor Kurzem aus einem deutschen Kriegsgefangenenlager in Italien getürmt waren und in der Schweiz um Asyl gebeten hatten. Dies bestätigte uns auch Herr Fuchs, dem zuletzt noch eine pein-

liche Panne passierte: Alser uns nämlich in Ausübung seines Dienstes zu einem Abschiedsempfang in der deutschen Gesandtschaft begleitete, erhielt der arme Mann anschliessend von seinem Vorgesetzten zehn Tage Arrest für das «unerlaubte Betreten deutschen Hoheitsgebietes».

Nachdem unser ‚Kuraufenthalt‘ endlich zu Ende ging, wurden wir in aller Stille immer noch in Zivil zum Bahnhof gebracht, der zu unserer Überraschung voll von jubelnden Deutschen war, die uns mit Blumen und Musik verabschieden wollten, auch der Generalkonsul und der Militärattaché waren da. Wir winkten noch, als der Bahnhof schon längst hinter uns lag.

Major Mack fuhr mit uns bis nach Basel. Er hatte uns noch gute 20'000 Zigaretten, Marke ‚Mahale‘, säuberlich in Blechdosen zu je 50 Stück verpackt, besorgt. In Basel fragte mich der Zöllner, als er in meinem Koffer obenauf meine Uniform sah: «Deutscher Soldat?» «Ja!» «Machen Sie zu.»

Auf deutscher Seiten nahmen unsern paar Parteibonzen in Empfang, darunter auch der NS-Gauleiter. Beim Mittagessen im Bahnrestaurants, zu dem er uns eingeladen hatte, hörte ich ihn zu Major Mack sagen: «Wie froh bin ich, dass ich diesen nach hier bekommen habe», und deutete dabei mit dem Kopf auf mich. Das war mir nicht ganz geheuer, aber ich sollte erst später erfahren, was er damit meinte. Wir haben uns von Major Mack und den anderen verabschiedet, und der Zug, der uns nach Berlin bringen sollte, rollte schon, da drängte sich ein Major der Luftwaffe mit zwei Unteroffizieren in unsern Abteil: «Sind sie die Besatzung Johnen? Machen Sie bitte keine Schwierigkeiten!» Sie nahmen neben uns Platz und liessen uns nicht mehr aus den Augen.

Erst als man uns in Belitz unweit Berlin bei dem Kommandierenden General des 1. Jagdkorps, Joseph Schmid («Bepo»), abgeliefert hatte, erfuhren

wir die ganze Wahrheit, was mit unseren Familien geschehen war und was uns noch bevorstand.

Drei volle Tage lang wurden wir von dem eiligst zusammengerufenen Kriegsgericht in die Mangel genommen, und jeder wurde einzeln verhört, bis sich endlich alles aufklärte. Ich bekam sogar eine Belobigung, weil ich unsere Me 110 hatte sprengen wollen. Und wie uns ‚Bepo‘ sagte, war es das Verdienst von dem Dicken (der Reichsmarschall), der dafür sorgte, dass Himmler unsere Angehörigen nach etwa zehn Tagen freilassen musste.

Ich habe mir aber das ganze nicht gefallen lassen und schrieb an den Führer, was das alles heissen sollte und fragte, ob dies der Dank des Vaterlandes sei, wenn man sich so einsetzte und die Familie währenddessen ins Gefängnis gebracht würde. Und tatsächlich kam einige Tage später von Hitler als oberstem Gerichtsherrn des Grossdeutschen Reiches ein eigenhändig unterzeichneter Brief, in dem ersieh bei meiner Frau entschuldigte.

Nach Abschluss des dreitägigen Kriegsgerichtsverfahrens wurden wir natürlich voll rehabilitiert und starteten noch am Nachmittag desselben Tages, es warder 22. Mai, um 15 Uhr 50, mit einer Doppelrumpfmaschine, vom Typ FW 189, von Jüterbog – Altes Lager in Richtung Hagenau, unserem Fliegerhorst.

Als wir um 17 Uhr 22 zum Auftanken in Eschwege landen mussten, wurden wir beinahe wieder verhaftet. Der Flugplatzkommandant benachrichtigte sofort die Feldgendarmarie, da erauseinem nicht angemeldeten Flugzeug drei Zivilisten aussteigen sah. Nachdem sich das alles aufklärte, bekamen wir endlich am nächsten Nachmittag um 16.00 Uhr Starterlaubnis. Am 22. Mai um 18 Uhr 10 landeten wir dann in Hagenau. Das ganze Geschwader wartete an der Landebahn und begrüsst die verlorenen Söhne recht stürmisch, besonders als sie erfuhren, dass wir etliche tausend Schweizer Ziga-

retten im Gepäck hatten. Unser Abenteuer war zu Ende.»

Kurz nach Mitternacht, am 23. Mai, erhält die 3. Staffel des NJG6 Startalarm: «Ein englischer Kampfverband nähert sich in Richtung Süd-deutschland.» Um 2 Uhr 22 ist die Besatzung Johnen wieder in der Luft, diesmal rast sie mit einer Me 110G-4 2Z + FR mit Kurs auf Frankfurt am Main. Und es ist wieder eine milde, in silbriges Mondlicht getauchte Frühlingsnacht.

* * *

Das Fehlen jeglicher Internationaler Bestimmungen, nach denen das Schweizer Hoheitsgebiet verletzende Flugzeuge zur Landung aufgefordert werden könnten, ist eines der Hauptprobleme der Fliegertruppen. Im Mai 1944 organisiert der Oberbefehlshaberein Treffen der in der Schweiz akkreditierten Luftattachés, um sie über die bisherigen Vorschriften für Schweizer Piloten eingehend zu informieren. Man will damit vermeiden, dass fremde Flugzeuge, die in die Schweiz einfliegen, um dort zu landen, und ihre Absichten den eidgenössischen Jägern signalisieren, trotzdem missverstanden und angegriffen werden.

Hierfür legt man gemeinsam die eidgenössischen Vorschriften für den Neutralitätsschutz fest: Von jetzt an werden sich die Jagdpatrouillen in der Luft ausserhalb eines Kreises von 12 km Radius um den betreffenden Flugplatz aufhalten, um fremde Maschinen bei ihren Landemanövern nicht mehr zu behindern. Dass auch dies keine Patentlösung ist, bekommen die Schweizer Jäger bald zu spüren.

Die alliierte Landung in der Normandie am 6. Juni 1944 veranlasst das Schweizer Oberkommando, eine Verstärkung der gesamten eidgenössischen Fliegertruppe anzuordnen. Mit der Teilmobilmachung der Armee am 10. Juni beziehen sämtliche

Einheiten ausser der I. und II. Staffel des Ue. Geschwaders, die in Dübendorf für den Neutralitätsschutz verblieben sind, ihre Kriegsstützpunkte.

Man befürchtet, dass Hitler, nachdem die Alliierten auf dem Festland Fuss gefasst haben, irgendwelche feindlichen Schritte gegen die Schweiz unternehmen wird. Die Bomberoffensive gegen das Dritte Reich rollt mit unverminderter Stärke weiter, und es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht US- oder RAF-Besatzungen ihr Heil auf neutralem Boden suchen.

Einer der amerikanischen Flieger, der mit seiner Boeing B17F «Mammy-Yorkum» am 18. Juli 1944 in Dübendorf landet, ist Ltn. Bob Smitts: «Es war der 48. Flug mit der treuen «Mammy-Yorkum», unser Geschwader stiess gegen München vor. Unser Ziel: ein Flugfeld in der Näheder Stadt. Die Flak war nur schwach, und es zeigten sich auch keine Jäger. «Onkel Sams» Auftrag war bereits ausgeführt, als hoch über den bayrischen Wäldern und Seen zwei Motoren zu spucken begannen und ausfielen. Dass es ausgeschlossen war, nur mit zwei Motoren nach Italien zu kommen, das war uns allen klar.

Noch heute danke ich dem Piloten, dass er in der Freizeit Geographie studierte und wusste, wo sich «Switzerland», das kleine neutrale Ländchen befindet. Über dem Bodensee empfing uns plötzlich eine mörderische Flaksperrre, Granate um Granate platzte ganz in unserer Nähe. Wir kamen aber durch, und plötzlich wurde es ruhig; die Flak unter uns setzte aus- und mit ihr ein weiterer Motor. Im Gleitflug und nur mit einem einzigen Motor ging es der Erde zu. Die «Mammy-Yorkum» war müde, sie war krank. Jetzt wusste ich, dass es aus war mit Ferien bei Frau und Eltern drüben in Ohio.

Drei kleine Jäger näherten sich uns, und wir erkannten das Schweizer Kreuz. Eine Salve ins Steuer hätte genügt, und nur noch der Fallschirm hätte uns retten können. Schön artig folgten wir

den «Schwalben», die uns den Weg zeigten. Über dem Flugfeld Dübendorf warfen wir die schweren Maschinengewehre, Munition, Photoapparate und Zielgeräte – alles was Gewicht hatte – über Bord, und mit einer nicht geradeschulgerechten Landung setzten wir auf Schweizer Boden auf.

In grösster Hast verliessen wir mit unseren Löscheräten den Bomber, und bald waren wir von Soldaten in fremden Stahlhelmen, Gewehren und ernsten Gesichtern umringt. Zuerst glaubte ich, wir seien doch auf deutschem Boden, dann kam einer der Piloten der drei Jäger daher, begrüsstete uns, sprach englisch und erklärte, dass wir auf Schweizer Boden seien.

Wir mussten uns einschreiben, und es gab zu essen, und ich trank ein grosses Glas Bier. Das Amerikanische Rote Kreuz stiftete jedem von uns ein Handtuch, ein Stück Seife und einen Rasierapparat. Zum letztenmal schauten wir nach unseren kranken «Mammy-Yorkum», die von fremden Soldaten vor einen Hangar geschleppt wurde.»

Nun, es ist nicht verwunderlich, dass den jungen, oft unerfahrenen Besatzungen der US-Bomber, die über Deutschland mehrfach Angriffe deutscher Jäger vom Typ Me 109 überstehen müssen und dann plötzlich in der Ferne auftauchende Schweizer Maschinen sehen, die zwar anders gekennzeichnet, aber dennoch vom selben Typ sind, die Nerven durchgehen und sie auf diese das Feuer eröffnen. So kommt es auch zu einem tragischen Zwischenfall am 5. September 1944; Die Einsatz-Zentrale Zürich gibt um 11.00 Uhr Startalarm für die beiden in Dübendorf liegenden Jagdstaffeln. Über 20 US-Bomber der 8. USAAF haben nach einem Luftangriff auf Ludwigshafen soeben die Schweizer Nordgrenze einzeln überflogen.

Eine Doppel-Patrouille von je zwei Me 109 wird auf eine in Richtung Zürich fliegende B-17 angesetzt.

Der Amerikaner quittiert die Aufforderung zur Landung mit einer Leuchtkugel und wird nach Dübendorf geleitet. Gleichzeitig taucht ein Liberator B-24 auf. Zwei Me 109 kurven in seine Richtung, umauhin zur Landung aufzufordern.

Plötzlich stürzen sich die US-Begleitjäger auf die beiden Schweizer Maschinen und schiessen sie augenblicklich ab. Oberleutnant P. Treu findet dabei den Tod, seinem Kameraden, Oberleutnant R. Heiniger, gelingt mit dem stark beschädigten Flugzeug noch die Notlandung. Die US-Piloten haben offensichtlich die eidgenössischen Me 109 als deutsche Jäger angesehen.

Ein Augenzeuge schildert den Vorfall: «Als Beobachter des Luftkampfes sah ich, wie ein Jagdflugzeug, eine Rauchfahne hinter sich herziehend, brennend in Richtung Affoltern abstürzte. Sofort fuhr ich mit dem Velo in diese Richtung und traf, bevor die Unfallstätte abgesperrt war, an der Absturzstelle am Waldrande neben der Fronwaldstrasse ein. Zwischen den Stämmen der Bäume brannte ein fast unscheinbarer Haufen zerbrochener Flugzeugteile; vermutlich hatte sich der Vorderteil des Flugzeugs mit dem schweren Motor tief in den Boden eingebohrt. Fetzen von rot- und weissbemalter Bespannung zeigten deutlich, dass es sich um die Überreste eines Schweizer Flugzeuges handelt. Ein dabei liegendes Stück Blech wies eine ganze Reihe von Einschlägen auf, die wahrscheinlich von MG-Munition herrührten.

Innert kürzester Zeit erschien die Feuerwehr Zürich, die Kantonspolizei, Leute des Luftschutzes und zwei Sanitätsautomobile. Es konnte jedoch vorerst nicht festgestellt werden, ob es dem Piloten gelungen war, sich vor dem Absturz durch Absprung mit dem Fallschirm zu retten. Die Feuerwehr legte sofort eine Schlauchleitung, um die brennenden Flugzeugtrümmer zu löschen.»

In der ersten Septemberhälfte entfalten die US-Jagdbomber eine rege Tätigkeit über den Schweizer Grenzgebieten, so werden am 8. September in Moutier und Delémont, am nächsten Tag in Weisach und am 11. September in Pratteln und Montignez die Bahnhöfe, Anlagen und Eisenbahnzüge angegriffen, wobei mehrere Militär- und Zivilpersonen verletzt werden.

Der Pressebericht über den Angriff auf Moutier: «Freitag, 8. September 1944. Moutier.

Kurz vor 9.00 Uhr sausten heute Morgen fremde Flugzeuge über unser Dorf hinweg, dabei gaben sie aus ihren Maschinengewehren Feuer auf einen Zug der Linie Moutier-Solothurn, der eben im Begriffe war, auf den Gleisanlagen des Bahnhofs zu manövrieren. Der Bahnangestellte, Hermann Sprunger, kam mit einem Draht der elektrischen Fahrleitung, die durch ein Geschoss zerrissen worden war, in Berührung und wurde durch Starkstrom sofort getötet. Der Lokomotivführer Bütikofer wurde durch ein Maschinengewehrgeschoss verletzt. Unmittelbar nach dem kurzen, einmaligen Angriff entschwand die Flugzeuge in Richtung auf Delémont.»

Die Bewohnervon Delémont erlebten an diesem Morgen einige bange Minuten. «Von einer offenen Wiese aus war ich Zeuge des ganzen Vorfalls: Es war 8 Uhr 50, ein strahlender Herbsttag brach an, der Himmel kaum bewölkt», berichtet ein Augenzeuge. «Plötzlich hörte ich Motorengeräusche. Über die Juraberge, aus nördlicher Richtung vom Elsass her – die Grenze ist hier ja nur zehn Kilometer entfernt – näherten sich in rasender Geschwindigkeit vier silbern glänzende Flugzeuge. Ich verfolgte ihren Flug mit gespannter Aufmerksamkeit. Es waren Jäger mit Sternmotoren, unbemalt, keine Schweizer. Da kippte das vorderste Flugzeug einige Kilometer ausserhalb Delémont, etwa über Soyhières, in eine Rechtskurve, die an-

dem folgten nach. So gingen sie hintereinander Richtung Delémont in die Tiefe. Sie flogen senkrecht über der Bahnlinie Delémont-Moutier, und dann fing es an zu knattern. Hinter den Jagdflugzeugen zeigten sich vier schwarze Rauchfahnen, es war Mündungsrauch der Maschinengewehre. Über dem Bahnhof Delémont zog der erste Pilot sein Flugzeug wieder hoch, beschrieb eine grosse Linkskurve, um dann nochmals aus derselben Richtung in den Bahnhof hineinzufeuern. Diesen Angriff wiederholten nun alle vier Jäger. Jetzt sah ich auch genau das amerikanische Hoheitszeichen auf dem Rumpf, denn die Flugzeuge kamen an der tiefsten Stelle bis auf etwa hundert Meter herunter. Zwei schwer und ein leicht Verletzter, eine zerrissene Fahrleitung, Geschosseinschläge in einer Dampf- und einer elektrischen Lokomotive.»

Am 10. September 1944 müssen sogar zwei veraltete eidgenössische Aufklärer vom Typ C-35 in der Nähe von Les Rangiers mit modernsten US-Jägern, den P-51 «Mustang», einen Luftkampf ausfechten.

Amtliche Mitteilung über diesen Vorfall: «Eine unserer Grenzpatrouillen wurde um 10 Uhr 18 in der Gegend von Biel-Les Rangiers von einem amerikanischen Jagdflugzeug angegriffen. Eines unserer Flugzeuge erhielt dabei zwölf Treffer in den Rumpf und schied aus dem Kampfe aus. Es konnte normal landen. Die Besatzung ist unverletzt. Das andere schweizerische Flugzeug setzte den Kampf trotz teilweiser Störung der Bordwaffen fort, bis die Gegner den Kampf abbrachen. Nach der Beobachtung unserer Besatzung erhielt der amerikanische Jäger mehrere Treffer und suchte anscheinend einen Notlandungsplatz.»

Diese Grenzverletzung, jetzt meistens von Maschinen der Taktischen US-Lufteinheiten verschuldet, spielen sich überwiegend im Anschluss an die Jabo-Angriffe auf deutsche Verkehrswege ab, wenn die Piloten im Eifer des Gefechts, ohne die

Grenze zu bemerken, auf alles schiessen, was sich da unten bewegt. Gegen diese nur Minuten dauernden Grenzverletzungen sind die eidgenössischen Jagdflieger völlig machtlos. Zwar versucht die Flab, etwas dagegen zu unternehmen, allerdings ohne grössere Erfolge.

Das Fehlen von Radar macht jede Früherkennung von Verletzungen des Hoheitsgebietes fast unmöglich, und wie bereits 1941 können auch jetzt lediglich die eidgenössischen Funkpeilstationen die einzigen, wenn auch recht spärlichen Angaben über die Anwesenheit alliierter Maschinen in Grenznähe liefern, das die deutschen Luftlagemeldungen rund um die Uhr abhören.

Als in der zweiten Hälfte des Krieges die leistungsstarken Radarbordgeräte die Nacheinsätze sowohl der englischen Bomber als auch der deutschen Jäger – unabhängig von jeder Wetterlage – möglich machen und damit ein neues Stadium des Luftkrieges einleiten und jetzt die meisten Grenzverletzungen bei Tage stattfinden, ringt man sich nach langen Debatten zwischen Politikern und Militärs zu der Einsicht durch, dass «eine ganze Anzahl von Gründen, vor allem die Sicherheit der Bevölkerung, für die Aufhebung der Verdunkelung zum Zweck einer besseren Kenntlichmachung des gesamtschweizerischen Gebietes bei Nacht» sprechen. In diesem Zusammenhang gibt Bundesrat Kobelt, der Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements, am Mittwoch, dem 13.9.1944, folgende Erklärung ab:

«Die Beleuchtung bietet vermehrte Sicherheit für die schweizerische Grenzbevölkerung und verleiht den fremden Fliegern mit gutem Willen die Möglichkeit der Vermeidung von Grenzverletzungen. Man muss sich aber darüber klar sein, dass trotz der Beleuchtung die Grenze nicht genau markiert werden kann; nicht überall an der Grenze befinden sich beleuchtete Häuser. In grossen Gebieten wird

keine beleuchtete Grenzlinie bestehen. Mit der Anordnung der Beleuchtung für das ganze Land ist nicht jede Gefahr beseitigt. In grösserem Masse trifft das wohl zu für das Innere des Landes, aber nicht für das äussere Grenzgebiet. Umso notwendiger ist es, dass man in der Grenznähe die Beleuchtung während der ganzen Nacht aufrechterhält.

Die eidgenössischen Behörden sind darum an die Regierungen der Grenzkantone gelangt mit dem Ersuchen anzuordnen, dass die öffentliche Beleuchtung während der ganzen Nacht aufrechterhalten bleibt; ebenso wurden sie ersucht, dahin zu wirken, dass auch die private Beleuchtung in der unmittelbaren Nähe der Grenze die ganze Nacht hindurch unterhalten wird. Ebenso kam man zum Schluss, dass auch die Eisenbahnzüge und die Motorfahrzeuge voll beleuchtet sein sollen. Bei der Aufhebung der Verdunkelung muss man sich auch darüber klar sein, dass unter Umständen die Verdunkelung wieder eingeführt werden muss; deshalb wurde im Bundesratsbeschluss vermerkt, dass die Verdunkelungseinrichtungen bei der Hand bleiben sollen. Vor einer Ferien- oder Friedensstimmung ist zu warnen. Dazu ist noch kein Anlass vorhanden. Man darf nicht vergessen, dass die Aufhebung der Verdunkelung im Hinblick auf die Verschärfung der Lage im Grenzgebiet erfolgt ist.»

«Die Kennzeichnung der Grenzen» – berichtet am gleichen Tage, dem 13.9.44, die Schweizerische Presse.

«Wenn nun die Grenze bei Nacht bezeichnet werden soll, muss das gleiche auch am Tag geschehen, denn die Grenzverletzungen fallen mehr auf die Tages- als auf die Nachtzeit. Heute wird die taktische Luftwaffe hauptsächlich auf Erdziele eingesetzt ... dass es praktisch nicht möglich ist, am Tage die Grenze für den Luftraum klar zu markieren. Immerhin soll in dieser Hinsicht das Mögliche getan werden.

Das Armeekommando hat bereits die Kantonsregierung ersucht, in einer bestimmten Grenzzone auf den Dächern wichtiger Gebäude die schweizerischen Hoheitszeichen anzubringen durch Aufhängen von grossen Fahnen oder Aufmalen des Schweizerwappens. In allen diesen Ortschaften soll wenigstens ein Gebäude in dieser Weise bezeichnet werden, vor allem auch die Bahnhöfe. Aber auch diese Massnahmen bilden noch keinen absoluten Schutz; bei Nebel oder Schnee wird ihre Wirksamkeit beeinträchtigt sein. Das Hissen von Fahnen wäre nicht vorteilhaft; hängen Fahnen in der Luft, so sind Verwechslungen mit anderen Hoheitszeichen leicht möglich. Auch für die Fahrzeuge empfiehlt sich das Anbringen von Fahnen nicht. Für die Eisenbahnzüge soll der notwendige Schutz durch die Markierung der Bahnhöfe erreicht werden.

Die Vorschriften für Luftschutz und Alarm bleiben selbstverständlich unverändert in Kraft. Die Bevölkerung wird erneut ermahnt, die Luftschutzeinrichtungen zu benützen und die Neugierde zu bezähmen. Zum Schlüsse seiner Darlegungen teilte Bundesrat Kobelt mit, dass das eidgenössische Politische Department bei der britischen und bei der amerikanischen Gesandtschaft in Bern wegen der sich stets mehrenden Verletzungen unseres Hoheitsgebietes vorstellig geworden ist und die schweizerische Gesandtschaft in Washington angewiesen hat, bei der dortigen Regierung und bei den amerikanischen Armeestellen Protest einzulegen und Abhilfe zu verlangen. Trotzdem muss mit weiteren Verletzungen gerechnet werden. Wir wissen nicht, was noch weiter geschehen kann.»

Empfehlung an Kantone, Gemeinden und Private vom 13.9.1944: «Der Pressechef des zuständigen Territorialkommandos teilt mit: Mit Rücksicht auf die in den letzten Tagen erfolgten schweren Grenzverletzungen durch Flieger empfehlen Bun-

desrat und Armeeleitenden Kantonen, in allen Ortschaften unseres Grenzgebietes auf den Dächern wichtiger Gebäude grosse Schweizerwappen malen oder sonst anbringen zu lassen. In den Gemeinden gilt dies vor allem für Bahnhöfe und Kirchen, sodann, nahe der Grenze, für einzelstehende grosse Bauernhöfe.

Der Bevölkerung der Ortschaften im Grenzgebiet wird empfohlen, öffentlich und privat Schweizerfahnen zu hissen oder auf sichtbaren Flächen hinzulegen. Um die aufgezogenen Schweizerfahnen auch bei Windstille sichtbar und kenntlich zu machen, empfiehlt sich das Anbringen einer Querleiste an ihrem oberen Rand. Neben der Schweizerfahne sollten zur Zeit in den in Frage kommenden Gegenden kantonale oder andere Fahnen nicht ausgehängt werden. Als Grenzgebiet, für das diese Massnahmen vor allem zweckmässig scheinen, kommen in Betracht die Ortschaften nördlich der Linie Lägern-Bülach-Neftenbach-Ellikon an der Thur-Mammern, alle eingeschlossen.

Das Armeekommando hat der Truppe befohlen, dass sie ebenfalls durch Anbringen unseres Hoheitszeichens längs der Grenze diese möglichst deutlich bezeichne.»

Obwohl beinahe an der gesamten Schweizer Grenze in allen Grössen zahlreiche Markierungen mit dem Schweizer Kreuz angebracht werden, können auch sie die Verletzungen des eidgenössischen Luftraumes nicht verhindern.

Im turbulenten Herbst 1944 spielt sich am Rande des Luftkrieges über der Schweiz ein einmaliges Ereignis ab, das inzwischen in Vergessenheit geraten ist: der Start des ersten und einzigen Holzvergaserflugzeugs der Welt.

Der Mann, der es schafft, mit einer Holzgasgetriebenen Sportmaschine in die Luft zu gehen, heisst Oberleutnant Ernst Wyss, Chefpilot der Schweizer Kriegstechnischen Abteilung (KTA) und Testflieger der Eidgenössischen Flugzeugwerke in Em-

men. Wyss, seit jeherin begeisterter Sportflieger, will es nicht hinnehmen, «dass seine alten Kameraden auf Jahre hinaus nicht mehr aufsteigen sollen und damit auch der Segel-Schleppflug hinfällig würde!»

Zwar gibt es PKW, die einen Holzgasgenerator als schwerfälliges Gebilde mit sich herumschleppend, den Mangel an streng rationiertem Benzin wettmachen, aber dass ein Leichtflugzeug mit einer halben Zentralheizungsanlage in die Luft gehen soll, will niemand so recht glauben. Als leidenschaftlicher Technikerverbringt Wyss monatelang jede freie Minute mit der Lösung dieser scheinbar mehr als schwierigen Aufgabe.

Als Versuchskaninchen muss die Maschine vom Typ Comte AC-4, Baujahr 1930, mit einem Reihenmotor Argus AS 8 mit 120 PS, erhalten, eine Konstruktion der Schweizer Flugzeugfabrik Alfred Comte, die in den Jahren 1923-1935 zahlreiche robuste Sport- und Reisemaschinen baute.

Zu einem bedeutenden Problem wird für den Oberleutnant Wyss die Herstellung und der Einbau eines hitzebeständigen Generators, in dem durch Verbrennung von Holzkohle das Gas für den Antrieb des Motors gewonnen wird. Auch der Einbau des Turboladers, der Gaskühlung, der Gasreinigung und deren Leitungen im Rumpf der Comte AC-4 schafft so manche Schwierigkeiten; die ganze Anlage wiegt immerhin 121 kg.

Am 13. September 1944 ist es soweit: Der Hochdecker mit dem Kennzeichen HB-USI steht zum Start bereit. Wyss, auf einer Leiter neben dem Rumpf stehend, schüttet aus einem Papiersack Holzkohle in die Öffnung hinter der Pilotenkanzel, gute 34 Kilogramm für eine Flugstunde. Mit einem kleinen Baumstamm kann man also etwa 120 km weit fliegen. Nach der «Betankung» zwingt sich Wyss in die Kabine, öffnet die Ofenklappe in der Rückwand und zündet mit einem Streichholz die

Kohle an. Ein kleiner Ventilator soll helfen, die Glut zu entfachen. Alles wartet gespannt, und der Flieger prüft sorgfältig mit einer Pechfackel, «ob das Gasgemisch genügend brennbar sei.»

Die Spannung erreicht ihren Höhepunkt, als Wyss hinter dem Steuerknüppel Platz nimmt und «Kontakt» ruft. Das Gas wird in den Motor umgeleitet, und ein Mechaniker wirft den Propeller an. Der Motor knattert ein paarmal, und der Propeller mahlt tatsächlich, immer schneller werdend, die Luft. Bald ist der Motor warm genug, und die Maschine rollt mit Vollgas über den Platz an den Start, aber sie will nicht so recht in die Luft gehen, und dem mutigen Flieger gelingt es, sie dicht vor einem Maisfeld zum Stehen zu bringen. Wyss, hartnäckig wie er ist, nimmt noch zweimal Anlauf, doch der Start endet jedesmal kurz vor dem Maisfeld. Immerhin sind die gut 120 kg, die der Holzgasgenerator wiegt, eine erhebliche Belastung für die kleine Sportmaschine. «Jetzt muss ich es aber schaffen!» ruft Wyss.

Geduldig holpert die HB-USI nochmals über die Grasfläche, und dann heben sich die Rädertatsächlich vom Boden ab, streifen zwar die Maisstauden, aber das Flugzeug gewinnt immer mehr an Höhe. Der Pilot geht in eine sanfte Kurve und braust im Tiefflug über die staunenden Zuschauer hinweg, um hinter einer Bergkuppe ausser Sichtweite zu verschwinden. Nach beinahe einer Stunde landet Wyss wieder auf dem Flugfeld (siehe Bericht auf Seite 332).

Die Motorschäden, die später entstanden sind, zwingen Oberleutnant Wyss zur Einstellung seiner Flüge. Die brave HB-USI hat den Zweiten Weltkrieg glücklich überstanden und träumt wohl heute noch in der Ecke eines Hangars auf dem Flugplatz Bellechase in ihrem Dornröschenschlaf von der abenteuerlichen Zeit, die sie erlebte.

Während im Jahre 1943 das Heulen der Sirenen

in der Schweiz 496mal Luftalarm ankündigt, steigt im Jahre 1944 die Zahl der Fliegeralarme um das achtfache auf 3'341 an. Und als Anfang 1945 die US- und französischen Einheiten, gegen deutsche Streitkräfte in den an die Schweiz grenzenden Gebieten kämpfen, wächst die Zahl der Luftraumverletzungen durch alliierte Maschinen. Im Februar 1945 gibt es fast 500 Grenzverletzungen, soviel, wie im ganzen Jahr 1943. An nur einem einzigen Februartag sind allein in Rafz und Stein am Rhein unter der Zivilbevölkerung 16 Tote und 28 Verletzte zu beklagen, als alliierte Flieger die Ortschaften mit Bomben und Bordwaffen angriffen. Am 4. März werfen US-Flugzeuge sogar Bomben auf Zürich und Basel. Das Resultat: 5 Tote, 23 Verletzte und erheblicher Sachschaden.

Erst jetzt, nach einem energischen Protest, ganze zweieinhalb Monate vor Kriegsende, entschliesst sich die US-Regierung, endlich etwas Konkretes zu unternehmen: Am 7. März 1945 wird General Carl A. Spaatz, Oberbefehlshaber der US-Luftstreitkräfte in Europa, mit General Curtis, dem Stabschef der strategischen USAAF in Europa, nach Bern in Marsch gesetzt. Zwar beteuern beide US-Generäle, dass die alltäglichen Überflüge der Schweiz gegen den Willen der höchsten Kommandostellen geschehen, jedoch scheint es, dass tatsächlich die eidgenössische Republik von den alliierten Fliegern als «a mere convenience on the map» – als eine bequeme Einrichtung auf der Landkarte hoch geschätzt ist.

Spaatz versichert den Vertretern des Bundesrates und den Militärs, dass sofort einen entsprechenden Geheimbefehl an alle ihm unterstellten US-Besatzungen erlassen wird. Dies hindert die amerikanischen Flieger jedoch keineswegs, bereits im darauffolgenden Monat April, sich massgeblich an dem Rekord an Grenzverletzungen zu beteiligen: 650 registrierte Fälle.

Im April 1945 haben sich nun auch neun deutsche

Besatzungen entschlossen, mit dem Krieg Schluss zu machen und in der Schweiz um Asyl zu bitten, darunter auch der Flugzeugführer des modernsten Düsenjägers Me 262, der am 25. April in Dübendorf glatt landet.

Rund 2480 Fliegeralarme zählt man in den letzten Kriegsmonaten des Jahres 1945, und den allerletzten Fliegeralarm des 2. Weltkriegs in der Schweizer Hauptstadt beschert den Eidgenossen ein Mann aus dem fernen Jerusalem.

Die Maschine, ein zweimotoriges Schulflugzeug vom Typ Siebei 204, mit notdürftig überpinselten deutschen Hoheitsabzeichen, kommt aus Klagenfurt. Einige Tage zuvor hatte man sie samt ihrer Besatzung, dem Flugzeugführer Hauptmann

Burkhardt und einem Feldwebel, offiziell in der Liste der Luftwaffe gestrichen und dem Grossmufti für seine Privatzwecke zur Verfügung gestellt (siehe Bericht S. 347).

Übrigens, die allerletzte Maschine der deutschen Luftwaffe, die in der Schweiz Zuflucht sucht, ist ein Fieseler Fi 156 Storch, der am Nachmittag des 8. Mai 1945 von Ungarn kommend mit drei Mann an Bord in Chur landet (siehe Bericht S. 348).

Am 12. Mai 1945 ist für die eidgenössischen Flieger der grosse Abschiedstag gekommen: Sämtliche Stäbe und Einheiten der Fliegertruppe werden nach Hause entlassen.

Adieu, Hehre Banner

Nun schweigen die Waffen in Europa. Eine ungewohnte, aber ersehnte Stille senkt sich über den Kontinent. Die Eidgenossenschaft hat die grösste militärische Kraftanstrengung ihrer bisherigen Geschichte hinter sich. Bis zum Schluss verfügte sie über mehr als 800'000 ausgebildete Soldaten, Ortswehrmänner und hilfsdienstpflichtige Männer und Frauen. An sie alle wendet sich der General:

DER OBERBEFEHLSHABER

AHQ, 8. Mai 1945 DER ARMEE

TAGESBEFEHL

Nach fast sechs Jahren Krieg wurde in Europa der Befehl zur Einstellung des Feuers gegeben.

Damit ist die grösste Gefahr für unser Land gebannt. Die Armee hat ihre Hauptaufgabe, mit der sie im Herbst 1939 betraut wurde, erfüllt.

Soldaten, wir wollen nun vor allem dem Allmächtigen danken dafür, dass unser Land von den Schrecken des Krieges verschont blieb. Eine wunderbare göttliche Fügung hat unsere Heimat unversehrt gelassen.... Unsere Armee war und ist unser Schutz und Schirm. Sie hat uns vor Elend und Leid bewahrt, vor Krieg, Besetzung, Zerstörung, Gefangenschaft und Deportation.

Ihr müsst es wissen, Soldaten, und dürft es nicht vergessen: Im Verlaufe von beinahe sechs Jahren

wurde unser Land unter verschiedenen Malen schwer bedroht. Es wird später gezeigt werden können, wie und wann dies geschah; die Bedeutung unserer sorgfältigen Vorbereitungen, unseres Widerstandswillens, der Wachsamkeit und dervielen Opfer werden damit richtig verstanden werden. ... Soldaten, Ihr erweist Euch Eurer Leistungen nur würdig, wenn Ihr sie weder in Tat noch in Gedanken verleugnet. Übergebt der kommenden Generation Eure Tapferkeit, Eure Treue und Euer Pflichtbewusstsein, denn Ihr vor allem seid die Wächter unserer Heimat! Ich weiss, dass Ihr meine Sorge für die Zukunft und die Erwartungen, die ich in Euch setze, versteht und erfüllt. Darum kann ich Euch heute in vollem Vertrauen meine Genugtuung und meinen Stolz zum Ausdruck bringen. Ihr habt getreu Eurem Fahneide auf Euren Posten ausgeharrt. Ihr habt Euch Eures Vaterlandes würdig erwiesen!

DER GENERAL: *GUISAN*

Am 3. August 1945 beschliesst der Bundesrat, dass der im Herbst 1939 eingeführte Aktivdienst am 20. August 1945 mit einer Militärparade zu Ende gehen soll. Doch zu dieser Zeit stehen fast keine Truppen mehr im Dienst, und der General schlägt vor, sie durch die Fahnen, unter denen die Einheiten sechs Jahre lang gestanden haben, zu vertreten.

Am 19. August ziehen die 401 Fahnen, Standarten und Fanions der Armee, getragen von ihren Ehrenwachen, durch das blumengeschmückte Bern. Dann werden die Fahnen im feierlichen Zug in das Parlamentsgebäude getragen; sie bleiben hier noch drei Tage für jedermann zugänglich. Einen Tag nach der Fahnenehrung gibt der General seinen letzten Befehl, der sowohl den Kommandanten als auch den Menschen Henri Guisan charakterisiert:

**DER OBERBEFEHLSHABER
DER ARMEE**

OHQ, 20.8.1945

TAGESBEFEHL FÜR DEN 20. AUGUST 1945

Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten!

Mit dem heutigen Tag geht der Aktivdienst zu Ende, der bei Beginn der Feindseligkeiten mit dem Einrücken des Grenzschutzes und der Generalmobilmachung seinen Anfang nahm. Er ist beendet nach der Entlassung des Gros unserer Armee im Zeitpunkt, da das Armeekommando seine Hauptaufgabe erledigt hat.

...Bevor ich zurücktrete, hätte ich Euch gern versammelt oder doch noch einmal gesehen. Diese Möglichkeit besteht nicht. Ich werde Euch jedoch nicht vergessen.

Oft werden mir die Gesichter von Euch Soldaten und Offizieren erscheinen, wie ich sie während dieser sechs Jahre an der Grenze und im Réduit vor mir sah. Euren Blick und die Stimme eines jeden in seiner Muttersprache werde ich wiedererkennen wie zur Zeit, als Ihr Eurem General geantwortet habt. Ich werde Euch nie vergessen und trenne mich nur schwer von Euch.

Mein Rücktritt bedeutet aber nur den Weggang eines Kommandanten, eines einzelnen Menschen. Die Armee besteht weiter, und darauf kommt es an. Ich glaube, dass unser Land sie nötiger haben wird denn je, zuerst um frei zu bleiben und dann, weil der Heimat in ihr eine Schulungsstätte der Ehre und Treue erhalten bleibt. Nicht zuletzt wur-

den in ihr die Erfahrungen des gegenseitigen Verstehens und Helfens gesammelt, deren Wohltat sich auf unser ganzes Zusammenleben im Volk übertragen sollte.

... Offiziere, Unteroffiziere, Soldaten!

Am letzten Tag des Aktivdienstes nehme ich Abschied, im Vertrauen auf Euch und stolz, an Eurer Spitze gestanden zu haben.

Ich trete ins Glied zurück, aber ich bleibe kameradschaftlich

EUER GENERAL: *GUISAN*

Es geht auf den September 1945 zu, als die Stunde kommt, an dem auch für den General der Aktivdienst zu Ende gehen soll. Major Bernard Barbey, Chef seines persönlichen Stabes, notiert an diesem Tag: «Letzter Ausritt, letztes Flattieren des Pferdehalses des Eisenschimmels ‚Santuzza‘, den die Ordonnanz ins Depot zurückführen wird. Meine grosse Karte 1:100'000 wird heruntergenommen, das Land, sein Relief, das ich nach diesen Jahren der Arbeit so gut kannte, sein wahres Gesicht verschwinden in einer armseligen Rolle. Mein Bureau erhält wieder das Aussehen eines Provinzmuseums und dessen Bestimmung. Draussen fahren die Enten mit ihrem Geschnatter fort, und unter der moosigen Grotte, mitten im Weiher, erhebt sich die Nymphe in ihrer anmutigen Haltung.

Keine Zeit zum Betrachten und zum Nachdenken. Genug zu tun, um die Abschiedsstimmung zu vertreiben.

Der General arbeitet in seinem Bureau. Zum letzten Mal. Ich klopfe an seine Tür und lege ihm noch einige Akten vor:

– Allons, allons, – sagt er mir, indem er mich, ganz gegen seine Gewohnheit, anfährt, – ist das alles? – Die Kehle schnürte sich ihm zusammen.

Mir auch.»

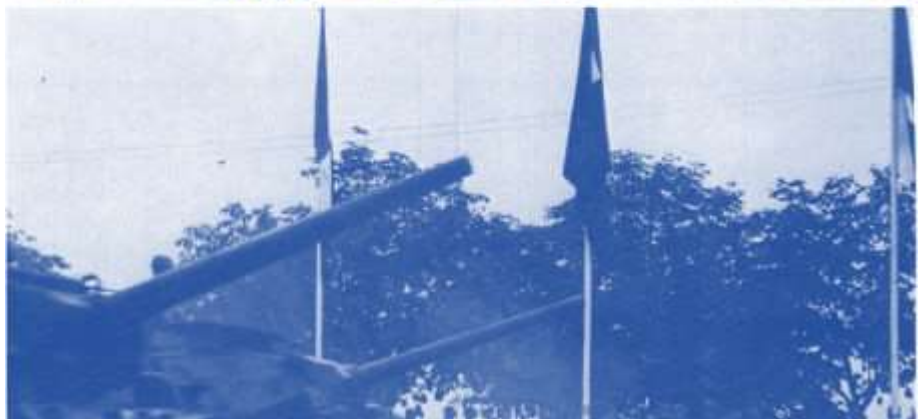
13. Mai 1945, Bodensee:
Schweizerische Offiziere
im französisch-besetzten
Deutschland



13. Juni 1945, Stein am Rhein. General
Guisan empfängt Général Lattre de
Tassigny, Chef der 1. Französischen
Armee:
Die Forelle blau und den Fendant gelobt



13. Juni 1945, Konstanz. Nach dem Mit-
tagessen nehmen General Guisan und
Général Lattre de Tassigny die Parade
der französischen Truppen ab:
Die 5. Panzerdivision rollt an der
Ehrentribüne vorbei



13. Juni 1945, Konstanz, Inselhof: General Guisan und Général Lattre de Tassigny, Chef der 1. Französischen Armee, schreiten die französische Ehrenkompanie ab



19. August 1945, Bern. Abschied des Generals von der Armee: «Adieu, hehre Banner! Ich gebe euch heute intakt, frei und stolz den Landesbehörden zurück»

Daten * Fakten

Der 24. April 1944 ist ein Rekord-Tag: In 115 Minuten landen oder stürzen im Raum Zürich insgesamt 14 schwere viermotorige US-Bomber ab (siehe S. 339-344). Der Bericht des Kdo. Armeeflugparks:

12.34 Uhr, 24.4.44, Genf, USA-Bombenflugzeug Boeing B-17G Nr. 238204.

Die Maschine ist um 0835 in England zu einem Bombardierungsflug über Deutschland gestartet. Sie wurde durch deutsche Jäger angegriffen.

Ursache der Notlandung:

Defekter Motor.

Feststellungen an der Landungsstelle:

Das Flugzeug landete normal auf der Hartbelagpiste des Flugplatzes Genf-Cointrin mit einer Rollstrecke von ca. 450 m. Der Motor Nr. 3 rauchte stark.

Zustand des Flz.:

Motor Nr. 3 defekt, Ölleitung durchschossen, daher starker Ölverlust;

Motor, Tragfläche und Fahrgestell stark verölt. Ein 20-mm-Einschuss in der rechten Tragfläche.

12.48 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, USA-Bombenflugzeug Boeing B-17 G Nr. 231652.

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste zufolge Motordefekt (Motor Nr. 1 & 2) notlanden.

Bei der Landung kam das Flz. zu lang und machte nach misslungenem Versuch durchzustarten eine Bruchlandung. Das Flugzeug kippte auf den linken Flügel, wobei die Luftschraube des linken Aussenmotors und die linke Fahrwerkshälfte abgeschlagen wurden. Beim nachfolgenden Abdrehen des Flugzeuges nach links wurde zufolge Touchierens am Boden der linke Innenmotorsamt Einbau weggerissen. Unmittelbar vordem Stillstand des Flz. kollidierte es mit dem am Südostende des Flugplatzes stehenden Funkbakenhäuschen der Swissair.

Zustand des Flugzeuges:

Motoreinbau Nr. 2 zerstört, linkes Fahrwerk zerstört, Rad und Achse zerstört, Tragfläche links Landeklappen zerstört, Tragfläche rechts Landeklappe deformiert, unterer Drehturm teilweise zerstört, Höhenstabilo linker Randbogen eingedrückt, Tragfläche hinter Motor Nr. 2 eingedrückt.

12.49 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, amerik. Bombenflugzeug Liberator B-24-J Nr. 2 110 098.

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste infolge Motordefekt notlanden. Die Landung erfolgte normal auf dem Flugplatz Dübendorf.

Zustand des Flugzeuges:

3 Mg.-Einschüsse im Rumpf, Motor Nr. 2 defekt, stand bei der Landung still mit Luftschraube auf Segelstellung, starker Ölverlust.

13.25 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, USA-Bombenflugzeug Boeing B-17 G Nr. 231993

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste zufolge Motordefekt notlanden. Die Landung erfolgte normal auf dem Flugplatz Düsseldorf.

Zustand des Flugzeuges:

Rumpf und Tragflächen weisen 9 Mg.- und 2 Kanoneneinschüsse und Splitterverletzungen auf. Motor Nr. 1 defekt.

13.48 Uhr, 24.4.44, bei Dübendorf, abgestürztes USA-Bombenflugzeug Boeing B-17 G Nr. 231921.

Hergang des Absturzes:

Das Flugzeug umflog zur obigen Zeit den Flugplatz Dübendorf in ca. 200 m Höhe, wobei vom Boden aus beobachtet wurde, dass die Motoren Nr. 3 & 4 Stillständen. Es hinterliess weisse Rauchfahnen (Kraftstoffverlust). Bevor es zur letzten Kurve für die Landung einbog, ging es plötzlich auf den linken Flügel und stürzte hierauf brennend ab.
Absturzstelle: Baltenswil, Koordinaten 691.3/253.4.

Besatzung:

Sämtliche 10 Mann fanden beim Absturz den Tod.

Zustand des Flugzeuges:

Vollständig zerstört und verbrannt. Die vorhandenen Trümmer wurden dem Altmaterial zugeführt.

*13.49 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, USA-Bombenflugzeug
Boeing B-17GNr.231172.*

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste zufolge Motordefekt notlanden. Die Landung erfolgte normal auf dem Flugplatz Dübendorf.

Zustand des Flugzeuges:

Rumpf und Tragflächen weisen 5 Mg.- und 1 Kanonenschuss auf. (2 Einschüsse in Scheibe Pilotenraum.) Motor Nr. 2 defekt, vermutlich Kurbelwellenbruch.

*13.52 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, USA-Bombenflugzeug
Boeing B-17 G Nr. 237885.*

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste zufolge Motordefekt notlanden. Die Landung erfolgte normal auf dem Flugplatz Dübendorf.

Zustand des Flugzeuges:

31 Mg.-, 8 Kanoneneinschüsse und 2 Splitter in Rumpf und Tragflächen.
Motor Nr. 1 defekt, starker Ölverlust.

*13.54 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, USA-Bombenflugzeug
Boeing B-17 G Nr. 297158.*

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste zufolge Motordefekt notlanden. Die Landung erfolgte normal auf dem Flugplatz Dübendorf.

Zustand des Flugzeuges:

Keine Einschüsse, Flugzeug in Ordnung, Motor Nr. 4 defekt.

*14.01 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, USA-Bombenflugzeug
Boeing B-17 G Nr. 231669.*

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste zufolge Motordefekt notlanden. Die Landung erfolgte normal auf dem Flugplatz Dübendorf.

Zustand des Flugzeuges:

8 Mg.- und 4 Kanoneneinschüsse in Rumpf und Tragflächen.
Motor Nr. 4 defekt.

*14.04 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, USA-Bombenflugzeug
Boeing B-17 G Nr. 231 758.*

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste zufolge Motordefekt notlanden. Die Landung erfolgte normal auf dem Flugplatz Dübendorf.

Zustand des Flugzeuges:

Rumpf und Tragflächen weisen 8 Kanonen- und 9 Mg.- Einschüsse auf. Linke Tragflächen-Unterseite durch Explosivgeschosse stark beschädigt.

*14.05 Uhr, 24.4.44, Neftenbach, USA-Bombenflugzeug
Boeing B-17 G Nr. 231539.*

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden her über die Grenze und landete zufolge Motordefekt durch Beschuss in Neftenbach, bei der Töss- brücke, miteingezogenem Fahrwerk.

Zustand des Flugzeuges:

In Rumpf und Tragflächen 15 Kanonen- und 23 Mg.- Einschüsse. Durch Bauchlandung Rumpf unten von Bug bis Heck aufgerissen, Heckstand abgerissen, Bugkanzel abgerissen, Motor Nr. 2 & 3 von Motorträger abgeknickt. Rumpf hinter Funkraum abgeknickt.

*14.05 Uhr, 24.4.44, Altenrhein, USA-Bombenflugzeug
Boeing B-17 G Nr. 297203.*

Hergang der Notlandung:

Laut Angaben der Besatzung startete das Flugzeug in Buckingham (England) mit dem Auftrag zur Bombardierung von Lechfeld, Pfaffenhofen und Friedrichshafen.

Das Flugzeug kam von den Angriffen auf obengenannte Ziele von Norden über die Schweizer Grenze und landete auf dem Flugplatz Altenrhein. Es setzte erst Mitte Piste ab und geriet beim Ausrollen in das Geleise des am 13.4.44 gelandeten Bombers, machte Kopfstand und fiel nachher in die

Normallage zurück.

Zufolge des Kopfstandes wurde am Flugzeug Materialschaden verursacht.

Ursache der Notlandung:

Der Flz.Führer entschloss sich zwecks Rettung eines schwerverletzten Kameraden eine Notlandung vorzunehmen (Aussage der Mannschaft). Der Schwerverletzte wies in der Bauchgegend einen Schuss auf. Der Mann wurde sofort in Spitalpflege gegeben.

Zustand des Flugzeuges:

Kiel: 2 Einschüsse.

Stabile: 2 Einschüsse.

Zelle rechts: Splitterverletzung.

Zelle links: 2 Schussverletzungen.

Linke Laufraddecke defekt zufolge Einschuss. Durch Kopfstand verursachter Schaden:

Rumpfnase biszurvorderen Einstieglukevollständigeingeschlagen, ebenso vordere Mg.-Kanzel, Rumpf in der Mitte leicht eingeknickt, Heckkanzel unten leicht eingedrückt, Luftschrauben verbogen.

14.14 Uhr, 24.4.44, über dem Greifensee abgestürzte Boeing B-17G, Nr. unbekannt.

Hergang des Absturzes:

Das Flugzeug stürzte, nachdem es in geringer Höhe mit brennendem Motor Nr. 3 über den Zürichberg Richtung Fällanden flog und vier Mann der Besatzung mit Fallschirm abgesprungen waren, 300 m vom nördlichen Ufer in den Greifensee ab. Die näheren Umstände des Absturzes werden vom Kdo. Fl. und Flab. Trp. untersucht.

Zustand des Flugzeuges:

Das Flugzeug wurde durch den Aufschlag vollständig zertrümmert und konnte bis heute nicht geborgen werden. Der Standort der Trümmer konnte in einer Tiefe von 12-15 m in Schlamm Boden festgestellt werden. Ausser der linken Tragfläche und dem Rumpfunterteil sind nur noch zertrümmerte Teile in einem Umkreis von 300 m verstreut vorhanden.

Die Sucharbeiten und Hebeversuche werden durchgeführt vom Rettungsdienst Zürich und Uster, Fa. Stäubli, Holz- und Wasserbau, Zürich, und Kdo. Armeeflugpands. Die Trümmer können nicht geborgen werden.

14.29 Uhr, 24.4.44, Dübendorf, USA-Bombenflugzeug Boeing B-17 G Nr. 231914.

Hergang der Notlandung:

Das Flugzeug kam von den Angriffen aus Süddeutschland von Norden über die Schweizer Grenze und musste zufolge Kraftstoffmangel notlanden. Die Landung erfolgte mit eingezogenem Fahrgestell (Bauchlandung) auf dem Flugplatz Dübendorf.

Zustand des Flugzeuges:

Bugkanzel eingedrückt, Bugdrehturm weggerissen, Rumpf beim Bombenschacht eingedrückt, untere Mg.-Kanzel am Rumpf weggerissen, Fahrwerkstützen links und rechts gebrochen, Motoreinbau Nr. 2 und Nr. 3 Unterseite eingedrückt.

3 Kanonen- und 2 Mg.-Einschüsse in Rumpf und Tragflächen.

Reparierbar.

Bericht über das am 28. 4. 44, 02.15, in Dübendorf notgelandete deutsche Nachtjagdflugzeug Me-110, C 9 + EN.

Hergang der Notlandung:

Die Besatzung des oben genannten Flugzeuges hat anlässlich des Angriffs auf feindliche Bombenflugzeuge die Orientierung verloren. Das Flz. hat in der Nacht vom 27./ 28.4.44 über dem Flugplatz Dübendorf Notsignale gegeben und landete hierauf um 02.15 bei eingeschalteter Hindernisbeleuchtung.

Zustand des Flugzeuges:

In Ordnung.

Flugzeug-Typ:

Modell Me-110 (Nachtjäger), C 9 + EN.

Kennzeichen:

C 9 + EN, auf beiden Rumpffseiten.

Kreuz auf beiden Rumpffseiten, Tragflächen Ober- und Unterteil.

Abmessungen: Spannweite 16,5 m

Höhe 4,2 m

Länge 12,1 m

Bauweise:

Ganzmetall

(Steuerflächen, Landeklappen, Verdübelungsklappen: stoffbespannt).

Anstrich: oben: weiss-grau-marmoriert,
rechte Flügelunterseite: schwarz, linke Flü-
gelunterseite und Rumpfunterseite: hellgrau.

Motoren:

2 Motoren, 605 B 1, Motornummern: rechts 00 702 021,
links 00701 964. Hersteller: Daimler-Benz.
Bauweise: 12 Zylinder Reihen-Motor.
Zustand: Soweit feststellbar in Ordnung, bei der Landung
Wasser-Verlust.

Kraftstoff:

Vorhandenes Quantum ca. 450-500 l.
OZ noch nicht festgestellt.
2 abwerfbare Zusatztanks à ca. 200 l unter den Tragflä-
chen sind leer.

Luftschrauben:

Metallluftschrauben, Typ V.D.M. Verstell-Luftschrauben,
Farbe: schwarz.
Rechts: Nr. 8180, links: Nr. 467.
Roter Punkt auf Propellerhaube vorn.
Zustand: in Ordnung.

Besatzung:

3 Mann, ohne Verletzungen.
Namen wurden durch ND. Kdo. Fl. und Flab.
Trp. ermittelt.

Bewaffnung:

2 Kanonen M.G. 151, Kaliber 20 mm, im Rumpfboden, nach
vorn schiessend (wurden während des Fluges nicht ge-
braucht).
2 Kanonen F.F.M., Kaliber 20 mm, in Beob.Sitz fest mon-
tiert, unter einem Winkel von 70° nach vorn oben schies-
send. (Waffen wurden im Kampfflug verwendet).
Zustand der Waffen: in Ordnung

Zielgerät:

Oigee-Reflexvisier Nr. 1124 (nach vorn), Zeiss-Reflexvi-
sier Nr. 53290 (nach oben).

Munition:

Panzer- und Explosiv-Patronen:
M.G. 151 links: 230 vorhandene Patronen, rechts:
210 vorhandene Patronen.

F.F.M.: 4 Trommel-Magazine mit total 240 vorhandenen
Patronen.
34 Hülsen von F.F.M.
31 Hülsen von Raketen.

Bomben:

Keine.

Funkanlage:

Siehe Beilage (Funk-Anlage Me-110, C 9 EN).

Atmungsanlage:

2 fest eingebaute Anlagen, System Draeger-Auer (Lunge-
nautomat).
Anordnung: 1 Gerät im Pilotenraum,
1 Gerät für 2 Mann im Beob.Raum.

Zustand: in Ordnung.

Besondere Ausrüstungen:

Radiolocation-Anlage. Heizbare Panzerscheibevor Pilot.
Elektr. Anzeigegerät für Vereisung am Flz. Künstlicher Ho-
rizont kombiniert mit Wendeanzeiger.
Anzeige-Gerät wenn Reifen leer.

Inventar:

- 3 Sitzfallschirme Nr. 2019197 (Obfw. Mahle) Nr.
55326732 (Oblt. Johner) Nr. 203 439
(Uff. Kor)
- 3 Telefonhauben mit Halsbandmikrophon
- 1 Schwimmweste Nr. 245 565 (Obfw. Herzog)
- 4 Raketenpistolen Nr. 6684, 8369, 7849, 8501
- 2 verstellbare Messer
- 1 Schraubenzieher
- 2 Patronengurt für 8 Signalraketen
- 3 Sauerstoffmasken
- 1 Antennen-Ei
- 2 Sanitätspaket Nr. 6900
- 3 Stofftaschen für Raketen
- 4 Brieden für Befestigung der Steuerflächen
- 1 Bund Schlüssel
- 19 div. Signalraketen.

KDO. ARMEEFLUGPARK
i.A.T-Chef
Oberst Högger

Bericht über die Bewaffnung u. Funkanlage des deutschen Nachtjägers Me 110, Nr. C 9 EN, gelandet in Dübendorf, 28.4.44, 0217.

A. Bewaffnung

Die Bewaffnung dieses Flz. weicht von der bis-
her bekannten Ausrüstung,

4 MG. 17, Kal. 7,9 mm, in Rumpfnase oben,
2 MG. 151/20, Kal. 20 mm, im Rumpf unten,
Schliessrichtung nach vorn,

2 bewegl. MG im hinteren Besatzungsraum, mit Schiessrichtung nach hinten, wesentlich ab. Beim obg. Flz. ist die Halterung der 4 MG 17 in der Rumpfnase oben zwar vorhanden, die Waffen sind jedoch ausgebaut. Die Bewaffnung besteht aus:

2 FFM-Kanonen, Kal. 20 mm, im hinteren Besatzungsraum fest eingebaut, Schussrichtung nach oben;

2 MG. 151/20, Kal. 20 mm, im Rumpf unten fest eingebaut, Schussrichtung nach vorn.

Die beiden im hinteren Besatzungsraum eingebauten 20-mm-Kanonen, Modell F F «M», schießen nach oben, um 18° von der Senkrechten nach vorn geneigt. Die Bedienung der Kanonen erfolgt durch Beob. und Pilot, d.h. der Beob. setzt die gefüllten Munitionstrommeln auf die Waffen und schaltet den Hauptschalter für die Schrägwaffen ein. (Schalter für Nebelgerät.) Der Pilot spannt die Waffen, indem er für jede Waffe je auf einen Knopf drückt (an Bordwand rechts). Der dadurch ausgelöste Strom steuert durch einen Elektromagneten ein Pressluftventil, welches aus den zwei mit 150 Atü aufgefüllten 1-l-Pressluftflaschen die auf 30 Atü reduzierte Druckluft auf die Ladezylinder leitet. Zwei Rote Lampen zeigen dem Piloten die Schussbereitschaft der beiden Waffen an.

Das Auslösen der Schüsse erfolgt durch den Piloten, indem er die Sicherungsklappe oben am Steuerknüppel nach vorne umlegt und den oben auf dem Steuerknüppel liegenden Knopf drückt. Über den Stand des Munitionsvorrates orientieren die beiden Schusszähler.

Als Zielgerät wird ein Reflexvisier «Revi» mit 15-Watt-Lampe verwendet. Die Zielmarken des einfachen Strichplattenbildes erscheinen dunkelrot, deren Helligkeit kann durch einen im Gerät eingebauten Widerstand reguliert werden. Da dieser Schalter vom Pilot aus nicht gut erreichbar ist, wurde ein zweiter vorn oben in der Mitte des Instrumentenbretts eingebaut.

Das Reflexvisier ist hinter und über dem Kopf des Piloten montiert. Die reflektierende Scheibe ist regulierbar innen oben am Kabinendach etwas vor dem Kopf des Flz.-Führers angebracht. Die Einstellung hängt hauptsächlich von der Neigung der Waffen, deren Ballistik, der Schussdistanz und der Flz.-Geschwindigkeit ab. Angriffsrichtung und Flughöhe können bei der Einstellung auch berücksichtigt werden.

Über den Einbau der Waffen und des Zielgeräts orientiert die Skizze Nr. E-10078.

Ist eine Trommel leergeschossen, bleibt der Verschluss geschlossen, was dem Piloten durch Erlöschen der roten Lampe angezeigt wird. Der Beob. schaltet nun die Schrägwaffenanlage aus und ersetzt die leeren Munitionsmagazine durch gefüllte; nachher schaltet er die Anlage wieder ein. Der Pilot kann wieder laden und weiterfeuern.

bleibt wegen Hülsenreissern oder Versagen eine Hülse im Patronenlager, wird automatisch die elektromagnetische Abzugsvorrichtung gesperrt.

Das Flz. führte zwei Trommeln à 60 Schuss und zwei à 90 Schuss mit sich; für die Reservemagazine sind Halter vorhanden.

Angaben über Lage und Abmessungen von Waffen und Zielgerät sind in der erwähnten Skizze enthalten.

Ein Zusammenhang zwischen Sichtgerät und Waffenauslösung konnte nicht festgestellt werden.

Die Munition für die beiden nach vorn schießenden MG. 151/20 befindet sich im hinteren Besatzungsraum links und rechts an der Bordwand in zwei Blechkästen und wird den Waffen durch zwei Blechkanäle zugeführt. Der Munitionskasten für die rechte Waffe fasst 350 Schuss, derjenige für die linke 400.

Die Bedienung der MG. 151/20 erfolgt ausschliesslich durch den Piloten. Nachdem die Gurte in die Zuführapparate eingeführt sind, wird der Be-

waffnungsschalter auf «ein» umgelegt, worauf die Kanone automatisch durch einen Elektromotor gespannt, d.h. geladen wird. Die Schussbereitschaft wird durch ein kleines Instrument angezeigt. Elektrisch gesteuerte Schusszähler zeigen den Munitionsvorrat an. Die Schussauslösung erfolgt elektrisch, sobald die Sicherungsklappe oben am Steuerknüppel nach vorn umgelegt und gegen den Griff gedrückt wird. Als Visiervorrichtung dient das Reflexzielgerät «Revi». Die vordere Panzerglasscheibe dient als Reflex-Scheibe.

Bleibt infolge eines Versagers der Verschluss in seiner vordersten Stellung, so wird die betreffende Waffe nach kurzem Loslassen des Abzuges automatisch gespannt, d.h. geladen und die fehlerhafte Patrone ausgeworfen. Während des Ladevorgangs ist die Schussauslösung gesperrt.

Das Zielgerät besteht aus einem normalen Reflexvisier mit einer Lampe von 24 Volt und 15 Watt. Die Visiergrundplatte ist von 0-12° schwenkbar, wobei die normale Einstellung für das Schiessen 6° beträgt. Das ausgestrahlte Licht ist grün. Die Lichtstärke kann durch den im Zielgerät eingebauten Widerstand von ganz dunkel bis zum Maximum reguliert werden.

B. Funkanlage

Ausser den normalen Funkanlagen:

- 1 Sende-Empfangsanlage FuG 10,
- 2 Sende-Empfangsanlage FuG 16,
- 3 Peilanlage FuG 8 mit
- 4 Blindlandeempfängern,
- 1 Erkennungsgerät FuG 25, sind eingebaut:
- 1 Lichtenstein-Gerät FuG 202,
- 1 Sichtanlage FuG 220.

a) Lichtenstein-Gerät FuG 202.

Diese Anlage ermöglicht das Feststellen von Flz. bis zu einer Entfernung von ca. 2 km und einen max. Sichtwinkel von 45° von der Flugach-

se. Das Sende-Empfangsgerät setzt sich zusammen aus einem selbsterregten Sender und einem Impulsgerät, welches eine variable Impulsfrequenz von 5'000-15'000 Hz. erzeugt.

Der im Rhythmus der Impulsfrequenz gesteuerte Sender arbeitet über eine an der Rumpfnase angebrachte Dipolebene.

Über das gleiche System wird das von einem im Sichtbereich befindlichen Flz. reflektierte Signal empfangen. Als Empfänger dient eine Superregenerativschaltung mit separatem Pendelloszillator und sep. Breitbandverstärker.

Mit dem verstärkten Empfangsimpuls wird abwechselungsweise der Kathodenstrahl zweier Kathodenröhren (Seiten- und Höhenrohr) über deren Ablenkplatten gesteuert. Die Umschaltung geschieht mit Hilfe eines mech. gesteuerten Antennenumschaltgeräts, welches in der Rumpfnase untergebracht ist. Im Drehsinne des Umschaltmotors werden die beiden oberen, rechten, unteren und linken Antennen-Dipole an den Sender bzw. Empfänger geschaltet. Um ein einwandfreies Bild auf dem Schirm der Kathodenröhren zu erzielen, werden synchron mit der Antennenumschaltung auch die Ablenkplatten in der entsprechenden Reihenfolge an den Empfänger geschaltet. Dadurch wird die Lage der im Sichtbereich befindlichen Flz. bezüglich Seite und Höhe angezeigt. Das dritte Kathodenstrahlrohr (Entfernungsrohr) dient zur Distanzbestimmung. Dabei wird einerseits der Sendeimpuls, andererseits der verstärkte Empfangsimpuls auf dem Schirm der Röhre sichtbar gemacht, wobei der Abstand derselben ein direktes Mass der Entfernung ist. Das Sende-Empfangsgerät und das Sichtgerät sind im Funkraum eingebaut und werden vom Funker bedient. Die Beobachtungen werden durch letzteren mittels der Bordverständigungs-

anlage dem Piloten übermittelt.

b) Sichtanlage FuG 220.

Diese Anlage stellt vermutlich eine Erweiterung des Lichtenstein-Geräts bezüglich Sichtbereich dar, da dieserauf 4 bzw. 10 km umgeschaltet werden kann. Der technische Aufbau dürfte ähnlich dem Lichtenstein-Gerät sein. Sender und Empfänger sind im Rumpfhinterteil untergebracht, wobei der Empfänger durch elektr. Fernsteuerung vom Funker nachgestimmt werden kann. Das Sichtgerät ist direkt unter demjenigen der Lichtenstein-Anlage montiert; es wird gleich dieser vom Funker bedient.

Die beiden Sichtanlagen FuG 202 und 220 stellen zwei von den übrigen Funkanlagen, Bewaffnung und Steuerung unabhängigen Anlagen, dar.

KDO. ARMEEFLUGPARK
i.A.T-Chef: Oberst Högger

Personalien der Besatzung

Pilot:

Johnen Wilhelm, geb. 1921, v. Niederrhein, Oblt. Staffelkapitän.

Nachrichten & Funker:

Kamprath Joachim, geb. 1912, verheiratet, Lt. N.Of.

Oberfeldwebel Mahle Paul, geb. 1917, Zugführer.

11. Nachtkampfgeschwader 5.

Abschüsse engl. Flz. durch Me-110.
C9 + EN.

17. 6.43	3. 10. 43
22. 6.43	6. 10. 43
22. 6.43	20. 1.44
25. 6.43	27. 1.44
24. 8.43	27. 1.44
24. 8.43	27. 1.44
1. 9.43	15. 2.44
3.10.43	15. 2.44

Total 17 Abschüsse

Einbau und Betrieb der Holzkohle-Generatoranlage auf einem Sportflugzeug AC-4

Von E. Wyss, dipl. Masch.-Techn., Luzern «Kurz nach Inkrafttreten der kriegsbedingten Massnahmen, welche den Motorflugsport untersagten, traf ich mit alten Sportflugkameraden zusammen. Sie überzeugten mich, dass prominente Persönlichkeiten an massgebender Stelle die Erlaubnis zu erwirken versuchten, einen im beschränkten Rahmen gehaltenen Sportflugbetrieb auch während des Krieges aufrechtzuerhalten. Alles ohne Erfolg. Die teilweise mühsam in der Freizeit mit erheblichen Kosten erworbenen fliegerischen Kenntnisse sollten während des Krieges verkümmern. Als ehemaliger Sportflieger konnte ich solchen und ähnlichen Gedanken gut nachfühlen. Zur selben Zeit wurden die Benzinzuteilungen für Fahrzeuge von Monat zu Monat kleiner. Viele Garagisten, berufene und unberufene, befassten sich mit dem Umbau ihrer Fahrzeuge auf Ersatzbetriebstoffe. Die Idee, auch einen Flugmotor mit Ersatzbetriebstoff zu betreiben, lag daher nahe. Den Sportfliegern wollte ich Gelegenheit geben, mit kurzen Flügen im Training zu bleiben. Für diese Flüge kam nur einheimischer Treibstoff in Frage. Zur Verfügung standen damals Holz, Holzkohle und Azetylen. Für die Herstellung von Azetylen wird ausländische Kohle verwendet, kam also nicht in Frage;

zudem ist dieses Gas sehr explosionsgefährlich, der Verschleiss der damit betriebenen Motoren ist gross. Die Klopffestigkeit des Azetylgases ist sehr gering. Als einheimischer Treibstoff kam somit noch Holz und Holzkohle in Frage. Das Generatorholz wiegt zirka 290 kg/m^3 , der Heizwert zirka $3'300 \text{ KCal/kg}$. Das Raumgewicht der generatorfertigen Holzkohle beträgt zirka 200 kg/m^3 . Der Heizwert $7'700 \text{ KCal/kg}$. Die Holzkohle eignet sich somit als Flugkraftstoff mit ihrem kleineren Raumgewicht und grösserem Heizwert besser als Holz. Eine Holzkohle-Generatoranlage lässt sich erheblich leichter bauen als eine Holz-Generatoranlage. Bei Verwendung von Holzkohle sind die Generatorbaustoffe der Korrosion weniger unterworfen. Als Versuchsflugzeug wurde ein Flugzeug AC4 mit Argus-Motor AS 8 gewählt. Die relativ grossen Rumpfquerschnitte gestatteten einen zweckdienlichen Einbau der Generatoranlage. Die grosse Leistungsbelastung und der grosse Stirnwiderstand wurden bei dieser Wahl in Kauf genommen. Ein erheblicher Leistungsabfall des mit Holzkohlegas betriebenen Flugmotors gegenüber Benzinbetrieb war aus folgenden Gründen zu erwarten:

- a) Kleinerer unterer Gemischheizwert des Gases.

b) Durch heisse, mit Wasserdampf durchsetzte, angesaugte Gase, die die Füllung erheblich verschlechtern.

c) Grösserer Unterdruck in den Ansaugrohren, die bei Sauggasbetrieb die Füllung wiederum verschlechtern.

Hiermit waren auch die Möglichkeiten vorgezeichnet, vermittelt welchen der Leistungsabfall kompensiert werden konnte:

a) Durch gute Gaskühlung, b) Durch Aufladung.

Versuche mit holzkohlebetriebenen Motoren, bei denen dem Triebwerk das Gasgemisch vermittelt eines Turboladers verdichtet zugeführt wurde, haben 100-105% Benzinleistungen ergeben. Ich entschloss mich für den Einbau eines Turboladers und verfolgte damit drei Ziele:

1. Kompensation des Leistungsverlustes.
2. Ausnützung der Abgasenergie.
3. Sammeln von Betriebserfahrungen mit Abgasturbinen zwecks Verwendung derselben im Sportflugbetrieb mit Kleinmotoren auch in Friedenszeiten. Dies ist für die spezifisch schweizerischen Verhältnisse nicht ohne Bedeutung (Alpenflüge).

Beschreibung der Anlage:

Der Generator

Der Generator wurde zweiteilig ausgeführt; dies ermöglichte eine leichtere Konstruktion und bessere Wartung des Herdes. Der Kohlebunker konnte leicht und der Herd, der thermisch stark beansprucht ist, schwerer konstruiert werden. Die hitzebeständige Generatorkleidung ist aus einem Stück gegossen und mit einer doppelten Blechwandung isoliert, so dass die Wärmestrahlungsverluste auf ein Minimum beschränkt sind. Die Vergasung erfolgt absteigend. Die Vergasungslufttritt durch eine bleigekühlte Düse in den Herd. Der Rost besteht aus Guss und ist flächenmässig dimensioniert, wie es für den forcierten Betrieb üb-

lich ist. Der Gasabzug erfolgt durch eine Ringdüse. Der Schachtdeckel ist aus Sicherheitsgründen gefedert. Der Aschenfallraum ist mit einem runden Deckel von unten abgeschlossen.

Der Gasreiniger: Als Grobreiniger dient ein Zyklon, in welchen die Gase heiss einströmen. Der Feinreiniger besteht aus einem grossen, konischen Leichtmetallbehälter mit Stoffsack.

Der Gasmischer: Ein handelsübliches Mischventil mit Schnellstartvorrichtung konnte nach prinzipiellen Konstruktionsänderungen verwendet werden.

Anfachgebläse: Hier wurde ein normaler, mit 12-Volt-Batterie betriebener Ventilator verwendet. Mit einigen Handgriffen ist derselbe demontierbar und wird bei Platzflügen nicht mitgeführt.

Die Schnellstartanlage: Das Anfachgebläse besitzt einen eigenen regulierbaren Gasmischer. Der Gasaustritt aus dem Ventilator ist ebenfalls mit einer Klappe regulierbar. Auch für das Anlassen wird das Gasgemisch dem Motor mit Druck zugeführt. Gestartet wird der Motor vermittelt Durchdrehen des Propellers.

Abgasturbolader: Auf einer gemeinsamen Welle ist das Abgasturbinen- und Laderad montiert. Einbauschwierigkeiten bereitete die Ölrückführung und die Wasserkühlung des Ladeaggregates.

Einbau der Anlage in das Flugzeug AC 4

Der Generator ist stehend im Rumpf hinter dem Führersitz montiert. Der Kohleeinfülldeckel ist dem Rumpfobergurt bündig. Der Aschenraumdeckel ragt zwecks guter Bedienbarkeit und Kühlung leicht aus der Rumpfunterseite heraus. Neben dem Generator befindet sich der Zyklon-Grobreiniger. Der ganze Generatorraum ist mit Leichtmetallblechen ausgekleidet. Vom Zyklon gehen die Gasleitungen unter dem Rumpf nach dem Heck des Flug-

zeuges und münden in den Feinreiniger. Die ausser Bord verlegten Gasleitungen sind als Kühlschlangen ausgebildet. Der Feinfilter liegt horizontal im Rumpfhinterteil und ist 2,5 m lang. Vom Feinfilter führen die Leitungen das Gas über das Mischventil zum Motor. Der Turbolader ist auf der Rumpfunterseite nahe am Triebwerk mit möglichst kurzer Auspuffleitung montiert. Der Lader verdichtet die Vergasungs- und Sekundärluft. Die verdichtete Luft geht vom Lader auf die Generatordüse und eine Zweigleitung auf das Mischventil.

Bedienung und Instrumente

Gegenüber der normalen Instrumentierung sind nur zwei Ladedruckmanometerzusätzlich montiert. Das Ladedruckmanometer ist am Laderaustritt, das Ladedruckmanometer am Ansaugrohr des Motors angeschlossen. Die Druckdifferenz ist ein Mass für den inneren Widerstand und die Dichtheit der Anlage. Defekte in der Anlage können jederzeit an den beiden Manometern bemerkt werden.

Bedienungshebel

- a) 1 Hebel für die Umstellung von der Schnellstartvorrichtung auf den normalen Abgasturbinenbetrieb (dieser muss nur am Boden bedient werden).
- b) 1 Sekundärlufthebel.
- c) 1 Zündmomentverstellhebel.
- d) 1 Kühlklappenhebel für die Belüftung des Filterraumes.
- e) 1 Gashebel normal.

Brandgefahr

Der Betrieb mit Holzkohlegas ist weniger gefährlich als der Betrieb mit flüssigen Kraftstoffen. Tritt ein Gasleitungsbruch ein, so dass der Motor abstellt, so steht auch die Abgasturbine still und der Generator erhält keine Vergasungsluft mehr. Ein Nachbrennen durch die Düse ist nicht möglich, weil dieselbe geschlossen ist und nur mit dem La-

der in Verbindung steht. Flammenaustritte wären nur möglich bei einem Leitungsbruch unmittelbar vor der Düse, oder zwischen Generator und Zyklon. Dieser gefährdete Raum ist feuerfest ausgekleidet. Kraftstoffleitungsbrüche in der Nähe der Auspuffanlage von Benzinmotoren führen immer zu Bränden. Dies war mit ein Grund, warum ich auf den Benzin-Kohlegas-Mischbetrieb von vornherein verzichtete. Ich bin überzeugt, dass normale Capotagen mit der Generatoranlage nicht zu Bränden führen. Bei Abstürzen, die ein Platzen des Gaserzeugers zur Folge haben, ist die Besatzung ohnehin gefährdet.

Gasvergiftungsgefahr

Diese ist bei Druckgasanlagen grösser als bei Sauggasanlagen. Immerhin konnte dieser Gefahr leicht begegnet werden mit einer Staubelüftung der Kabine. Durch den Pilotenraum sind keine Gasleitungen geführt. Das Anfachen und Vorwärmen des Motors erfolgt immer im Freien und bietet somit keine Vergiftungsgefahr.

Dimensionierung der Anlage:

Motordaten: 90 PS bei 1950T/Min.

Hubraum 6,33 Liter. Verdichtungsverhältnis 1:5,3. Brennstoffverbrauch $90 \times 230 = 20730 \text{ g} = 28,8 \text{ Liter Benzin pro Stunde}$. Für den Ersatz von 1 Liter Benzin ist 1,2 kg Holzkohle notwendig. Somit ist der Kohleverbrauch $1,2 \cdot 28,8 = 34,5 \text{ kg/Std}$.

Generatorgrösse

Das spezifische Gewicht der Hartholzkohle beträgt $0,22 \text{ kg/dm}^3$, danach $34,5/0,22 = 157 \text{ dm}^3$. Der Kohlebunker wurde so gross bemessen, dass

nach dem Vorwärmen für eine gute Stunde Kraftstoff vorhanden ist. Reichweite 120 km. Der Generatorherd wurde auf Grund von vorhandenen Versuchsergebnissen in Bezug auf Durchmesser und Höhe ausgeführt. Der Rost ist relativ klein gehalten und entspricht in seiner Belastung einem angestregten Betrieb. Die Gas- und Luftleitungen sind gross ausgeführt. Die Gas- und Luftgeschwindigkeiten betragen 12-15 m/sek. Die Vergasungsluft tritt mit einer Geschwindigkeit von 70-90 m/sek. aus der Düse. Sämtliche Behälter und Leitungen wurden für einen Überdruck von 1,5 Atü gerechnet. Während den Standläufen wurde der Stand Schub in Funktion der Drehzahl aufgenommen und mit diesem Ergebnis die Startrollstrecke errechnet. Sie ergab 309 m. Ebenso wurden mit der berechneten Schwebekurve die Verhältnisse im Flug abgeschätzt. Diese letzteren Berechnungen waren notwendig, weil das Triebwerk mit Holzkohlegas nicht seine Nominalleistung abgab.

Betriebserfahrungen

Während vielen Standläufen wurde die Anlage erprobt. Zahlreiche Konstruktionsänderungen mussten vorgenommen werden. Eine eingebaute Ringdüse bewährte sich nicht und musste durch eine bleigekühlte Rohrdüse ersetzt werden. Eine separate kleine Anlassdüse erwies sich als überflüssig. Am meisten Schwierigkeiten bereitete das Anlassen des Motors. Durch beharrliche Versuche sind die Fehlerquellen aufgedeckt worden. Ein guter Start des Motors wurde erreicht durch folgende Anordnungen:

1. Konstruktion einer Schnellstartvorrichtung mit separatem Sekundärluftmischventil und regulierbarer Gasaustrittsdrosselung.
2. Vergrössern der Zündverstellung von 19° bis 60°voTP.

3. Anlassen auf M. mit Schnapp-Kupplung.
4. Durch Einsetzen einer Hochtemperaturdüse im Generator.
5. Abstimmen der Leistungsquerschnitte von Vergasungs- und Sekundärluft.

Mit diesen Änderungen ist heute der Start des Argus-Motors leichter und sicherer als früher mit Benzin.

Im weiteren musste die Sekundärluft-Regulierung für den Flug weitgehend unempfindlich gemacht werden. Dies wurde erreicht durch genaues Abstimmen der Sekundärluftdüse und Leitung im Mischventil. Das ist so gut gelungen, dass man im Flug über dem praktischen Drehzahlbereich nur noch den Gashebel bedienen muss und den Sekundärlufthebel stehen lassen kann bis kurz vor der Landung.

Der Abgas-Turbolader

Dieser ergab Laderdrücke von 1'100-1'250 mm Hg. Um Druckspitzen bei brüskem Drosseln des Triebwerkes zu vermeiden, wurde eine Abblasklappe in die Ladeluftleitung eingebaut. Diese Vorrichtung erwies sich im Verlauf der Versuche als überflüssig, weil ein Flugmotor gleichmässiger belastet werden kann als ein Fahrzeugmotor.

Durch eine falsche Zündmomenteinstellung 7° voTP ist die Abgasturbine lange Zeit mit dieser Spätzündung betrieben worden, womit das Turbinenlaufrad stark überhitzt wurde. Eine Kontrolldemontage zeigte nicht die geringsten Beschädigungen der Laufradschaufeln. Dies ist ein Beweis für die Betriebssicherheit des Turbo-Aggregates. Dagegen ist der Russansatz so gross, dass eine Reinigung der Abgasturbine nach 50-60 Betriebsstunden notwendig ist. Der mit dem Lader-Aggregat erzielte Druckgasbetrieb bietet erhebliche Vorteile gegenüber dem Sauggasbetrieb bei kleinen Undichtheiten. Wegen ungenügenden Sicherungen traten während zwei verschiedenen Flügen Un-

dichtheiten auf. Die Ladedruck-Überwachungsinstrumente zeigten die Defekte sofort an. Trotzdem konnte das Flugzeug ohne Höhenverluste nach der Korrektur am Sekundärlufthebel weiter geflogen werden. Mit Gasüberdruck von 0,5 kg/cm³ treten wohl Verluste auf, aber es wird keine falsche Luft angesogen. Die Abgasturbine wirkt stark schalldämpfend. Zuschauer, die den Flugversuchen beiwohnten, glaubten, das Flugzeug sei mit Elektromotorangetrieben. Das Flugzeug ist grossen Temperaturschwankungen ausgesetzt, dadurch war die Kondensation im Feinfilter begünstigt, mit leichtem Aufheizen des Filterraumes konnte ein Feuchtwerden des Stoffilters vermieden werden.

Brüske Gashebelbewegungen in Richtung Drosseln dürfen nichtausgeführt werden, sonst treten starke Pumperscheinungen auf. Wird der Gashebel brüsk von der Vollgasstellung auf Leerlaufstellung zurückgeführt, so entspannt sich der Überdruck vom Generator und Filter rückwärts durch die Düse in den Lader und das Mischventil und verstopft dieselben. Die gesamte Generatoranlage ist 121 kg schwer. Da das Flugzeug früher dreiplätzig geflogen wurde, ist es heute nur noch zweisitzig verwendbar. Der Schwerpunkt befindet sich einsitzig horizontal, in 32,8% mittlerer Flügeltiefe. Trotzdem es die erste Abgasturbine ist, welche in der Schweiz in einem Flugzeug eingebaut wurde, sind die Versuche so weit gediehen, dass sie für

Training und nach Auswechseln des Propellers für Schleppflug in Frage kommt.

Die verspätete Fertigstellung ist weniger auf technische als auf organisatorische und finanzielle Schwierigkeiten zurückzuführen. Erst nachdem die Segelfluggruppe Luzern in zuvorkommender Weise einen Arbeitsraum für die «mise au point» zur Verfügung stellte, konnten die Standversuche rasch zum Abschluss gebracht werden. Die Startrollstrecken betragen im Mittel 230-260 m, mit einem Abfluggewicht von 830 kg. Die Steiggeschwindigkeit beträgt 3 bis 5 m/sek. Diese Ergebnisse mit der Abgasturbine geben zu der berechtigten Hoffnung Anlass, die in den Abgasen verpuffte Energie auch in Friedenszeiten auf den Sportflugmotoren auszunützen. Die Auspuffenergie wird an den Jagdflugzeugen vermittelt Auspuffdüsen ausgenützt, der Wirkungsgrad ist aber bei keiner Geschwindigkeit sehr schlecht. Für Sportflugzeuge kommt somit für die Ausnützung der Abgasenergie nur die Abgasturbine in Frage.»

Anmerkung der Redaktion: Wir legen Wert darauf, festzustellen, dass ausser dem Verfasser des obigen Artikels als Mitarbeiter an der technischen Ausführung der Holzkohle-Generatoranlage des Flugzeuges AC 4 auch beteiligt waren die Herren S. Rupp, Sportflieger, FIOblt. Aebersold (Bern), Sportflieger Portmann und Günthart vom Flugzeugbau W. Farner in Grenchen.

Schweizer Aero-Revue Nr. 11, Nov. 1944

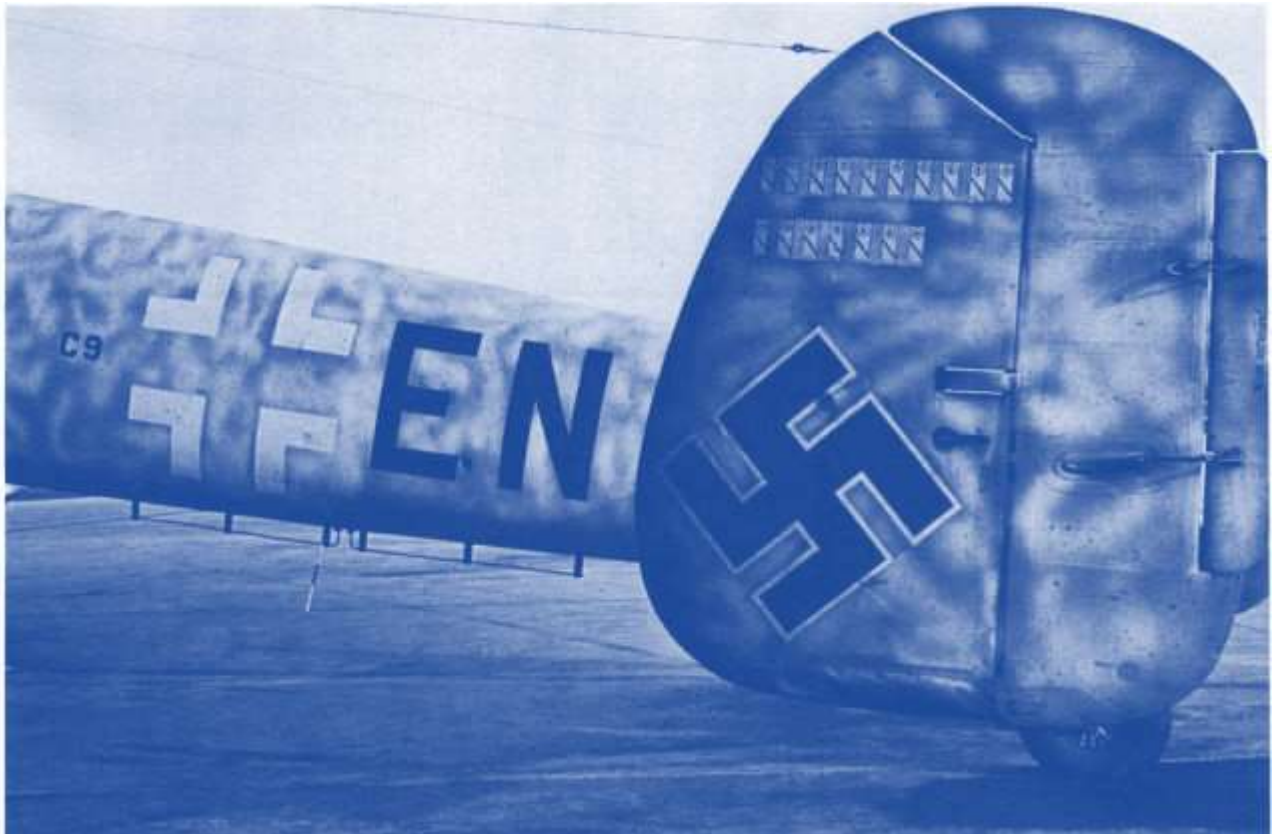


Me 110 G-4 (C9 + EN) kurz vor dem Start



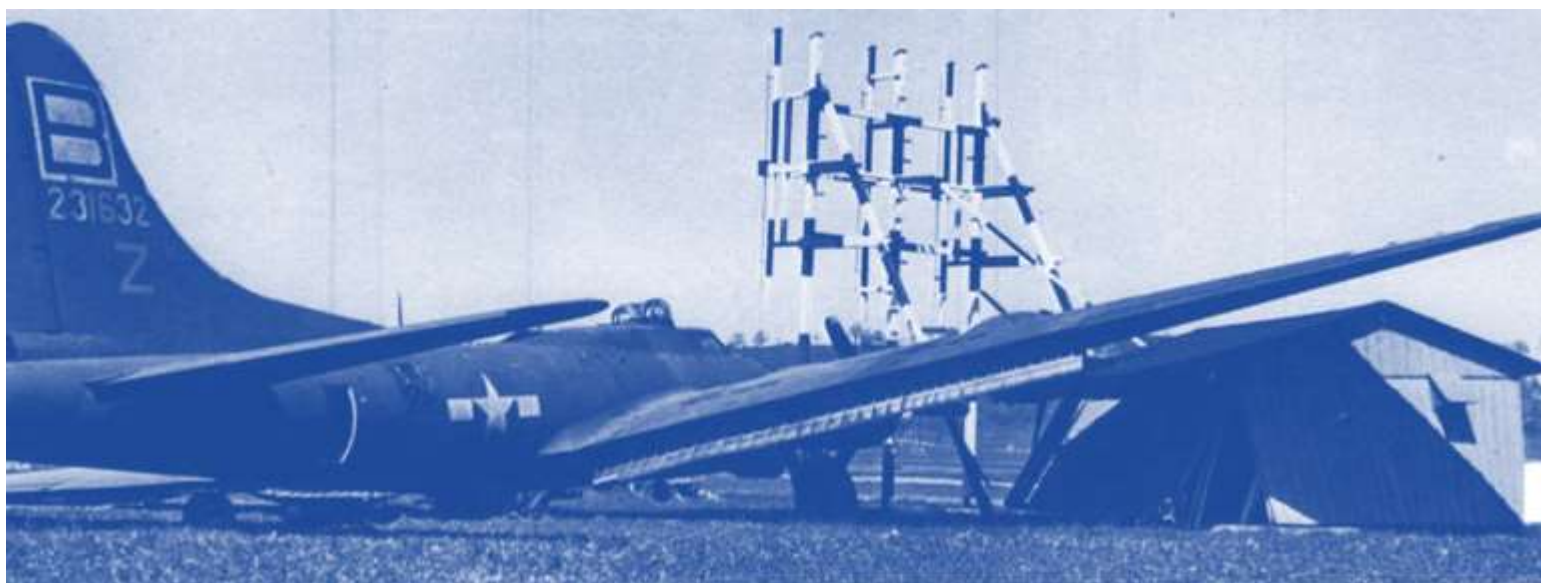
Die Hirschgeweih-Antenne der FuG-202- und FuG-220-Funkmessgeräte (Radar) der Me 110G-4C9 + EN

28. April 1944, Dübendorf: Seitenruder der Me 110 G-4 C9 + EN mit 17 Abschuss-Zeichen





12 Uhr, 34 Min., 24.4.1944, Genf-Cointrin



12 Uhr, 48 Min., 24.4.1944, Dübendorf

12 Uhr, 49 Min., 24.4.1944, Dübendorf

339

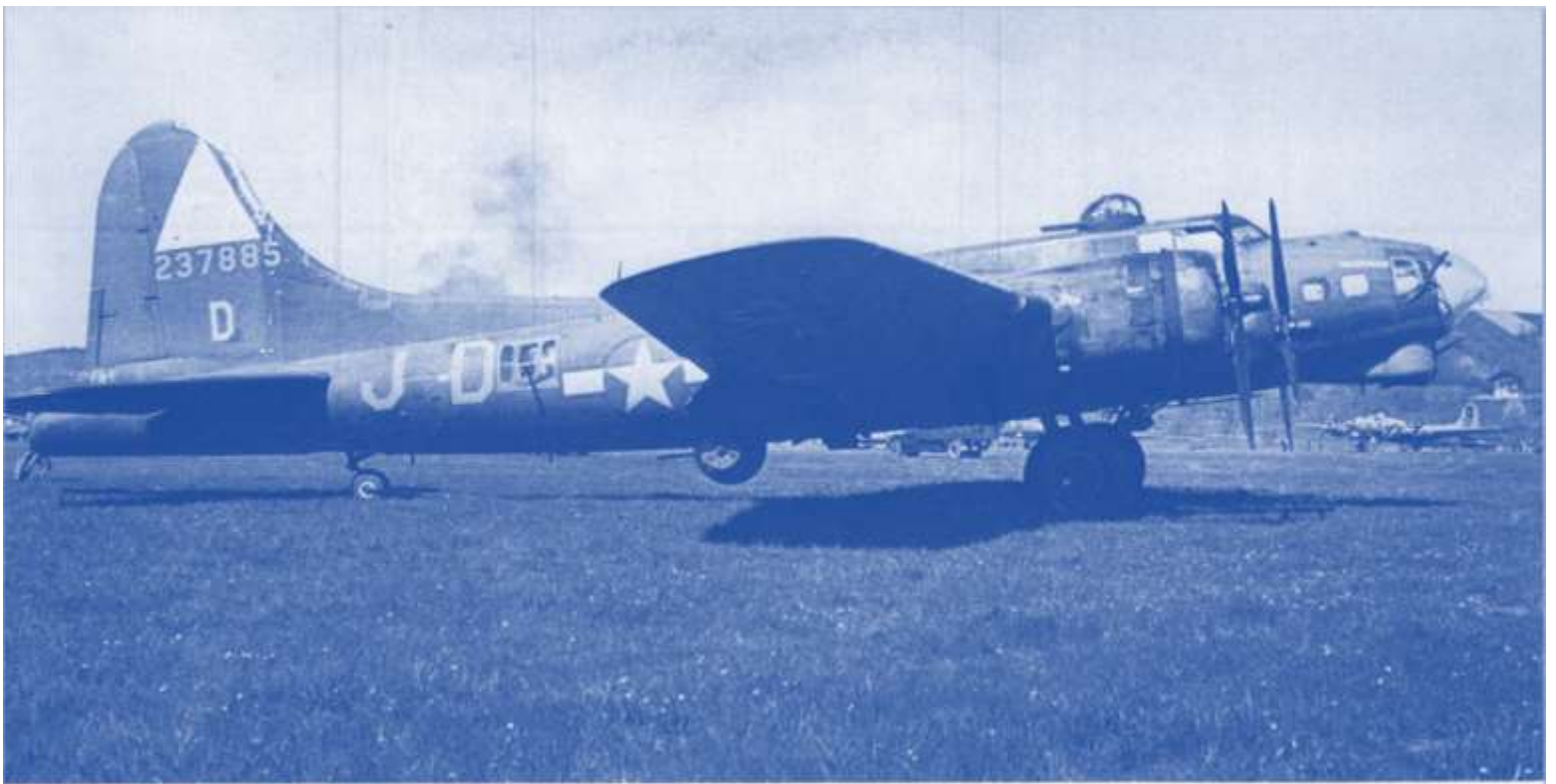


13 Uhr, 25 Min., 24.4.1944, Dübendorf



13 Uhr, 49 Min., 24.4.1944, Dübendorf

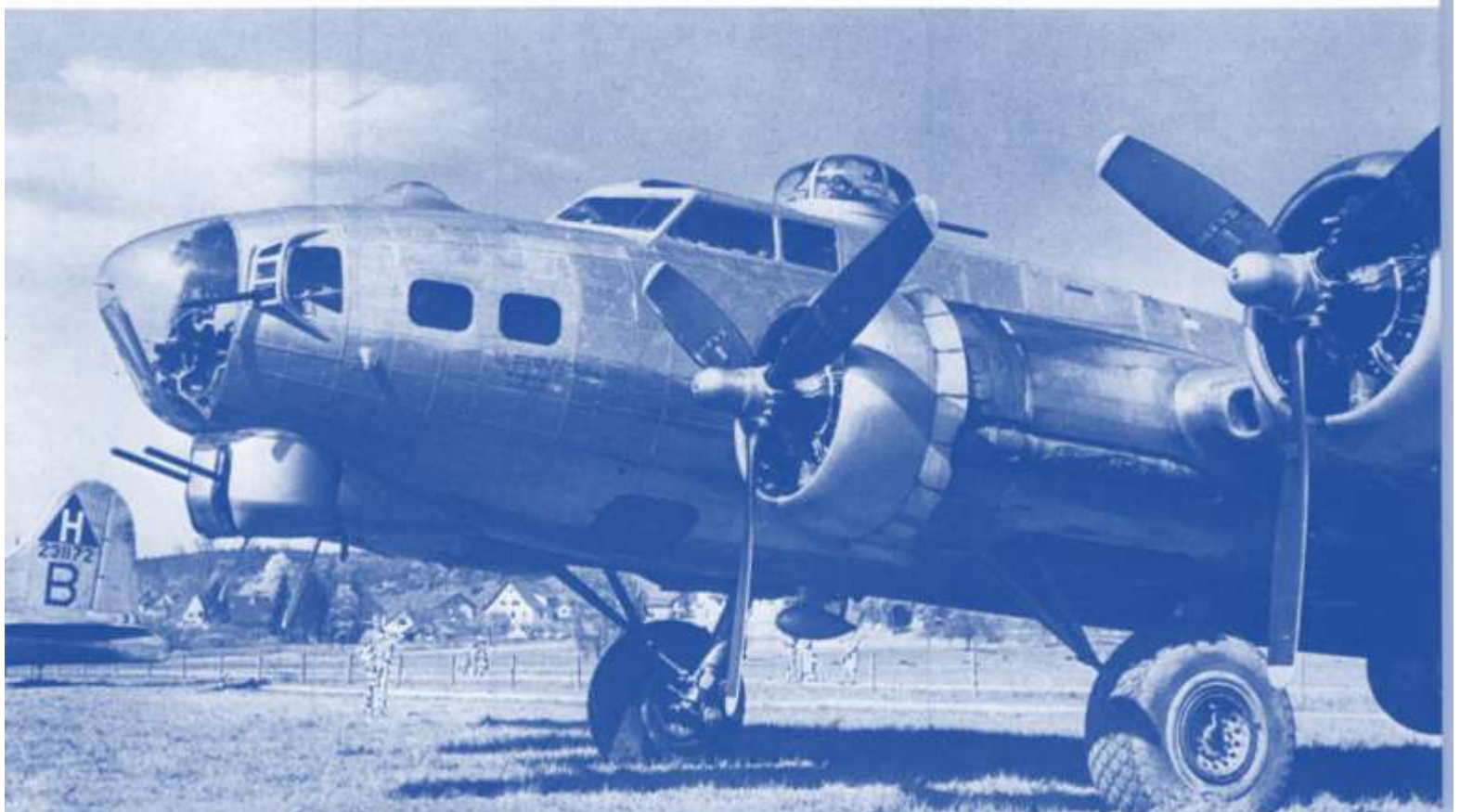




13 Uhr, 52 Min., 24. 4. 1944, Dübendorf

341

13 Uhr, 54 Min., 24.4.1944, Dübendorf



14 Uhr, 01 Min., 24.4.1944, Dübendorf



14 Uhr, 04 Min., 24.4.1944, Dübendorf



14 Uhr, 05 Min., 24.4.1944, Neftenbach

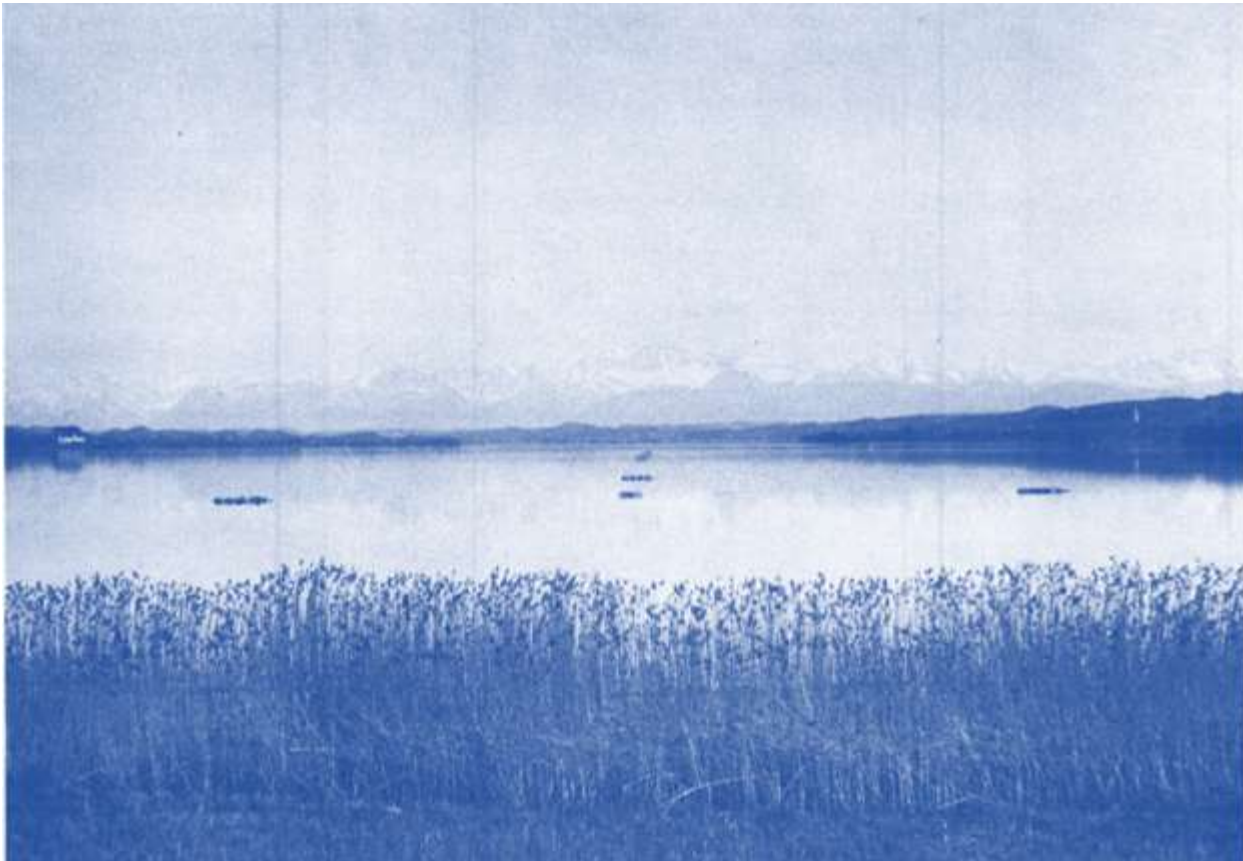




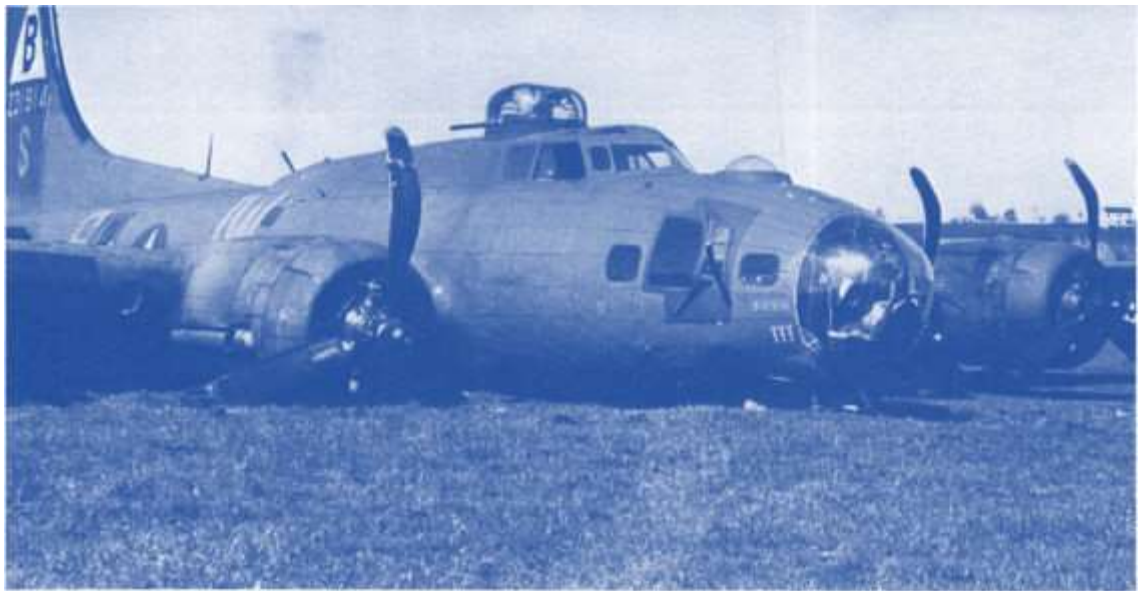
14 Uhr, 05 Min., 24.4.1944, Altenrhein

343

14 Uhr, 14 Min., 24.4.1944, Greifensee



14 Uhr, 29 Min., 24.4.1944,
Dübendorf



25. April 1944, Payerne. Liber-
ator B-24, N r. 128 602: Mor-
gens um 6 Uhr in Südengland
zu einem Bombenangriff auf
Deutschland gestartet. Ein Mo-
torschaden zwang zur Notlan-
dung, beim Ausrollen in eine
Baumallee geraten und ver-
brannt

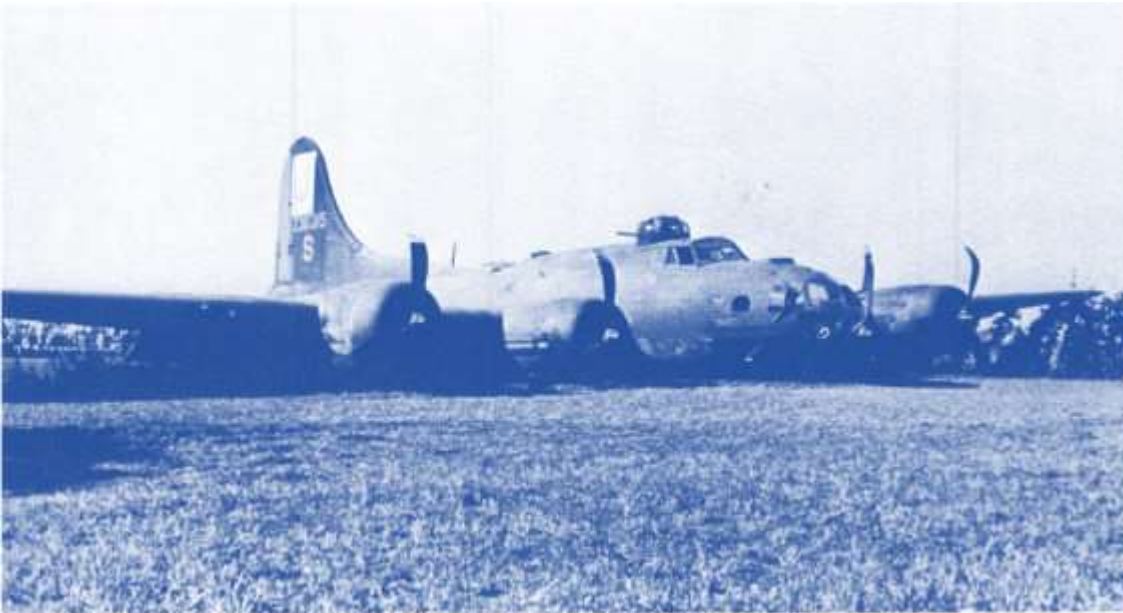


27.Mai 1944, Bad Knutwil (Sur-
see). Boeing B-17, Nr. 297 603:
Nach der Bruchlandung steckte
die Besatzung den Bomber in
Brand. Sie war angeblich über-
zeugt, sich in Deutschland zu
befinden

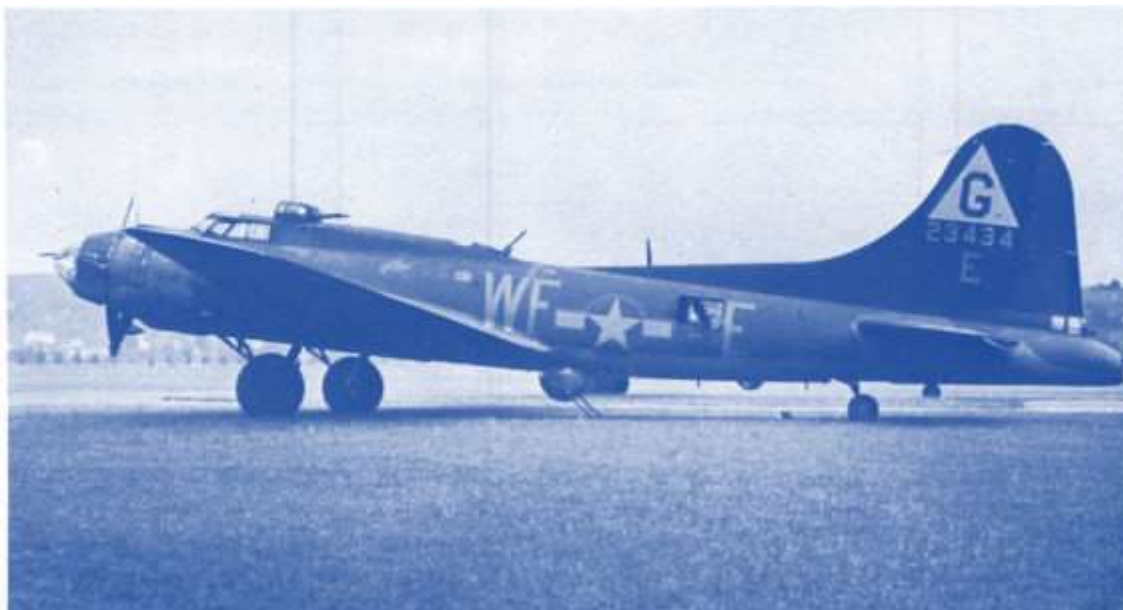




27. Mai 1944, Lütisburg. Mustang G4B556: Die Maschine startete um 11 Uhr morgens in England zum Jabo-Einsatz über Deutschland. Nach einem Motordefekt sprang der Pilot mit dem Fallschirm ab



17. August 1943, Utzenstorf. Boeing B-17 F, Nr. 230 315: Die Maschine nahm an dem «Jubiläumsangriff» auf Regensburg teil, der mit schweren Niederlagen für die 8. USAAF endete. Von den 376 gestarteten Bombern gingen 60 durch die deutsche Luftverteidigung verloren. Die mehrfach getroffene fliegende Festung konnte ihren Weiterflug nach Afrika nicht fortsetzen und musste in der Schweiz notlanden. Die Besatzung meinte, in Deutschland zu sein, und wollte die fast nagelneue B-17 schon vernichten, als eine in der Nähe auf dem Feld arbeitende Frau sie von diesem Vorhaben abbrachte



6. September 1943, Dübendorf. Boeing B-17 F, Nr. 23 434: Nach dem Luftangriff auf Stuttgart durch starken deutschen Jäger-Einsatz vom Verband abgetrieben. Die Mannschaft unter 1 st. Lt. A. F. Glasier hat die Notlandung in der Schweiz dem Einzel-Rückflug vorgezogen



1. Oktober 1943, bei Ragaz. Abgestürzte Boeing B 17 F, Nr. 230126: In Nord-Afrika zum Angriff auf München und Augsburg gestartet. Das Flugzeug wurde von deutschen Jägern angeschossen und flog in dem Verband von 3 Staffeln à 15 Maschinen in die Schweiz. Die Fliegende Festung wurde von dem Flak-Detachement 21 in Büel bei Ragaz mit 7,5-cm-Flak unter Feuer genommen und explodierte in der Luft. 7 Mann Besatzung fanden dabei den Tod. Die zweite an diesem Tag abgeschossene B-17 F stürzte bei Alvaneu ab

14. Oktober 1943, bei Aesch (BL). Boeing B-17 F, Nr. 230831: Nahm an dem Angriff auf Schweinfurt teil. Die Maschine wurde bereits vor Erreichen des Zieles durch deutsche Jäger und Flak stark angeschossen, und die Besatzung entschloss sich zur Notlandung. Die B-17 F ist eine der 77 Maschinen (von 291 gestarteten), die auf der Strecke blieben. Der misslungene Angriff löste eine Krise beim USAAF-Oberkommando aus



Einer der neuesten deutschen Nachtjäger mit Frauen an Bord:

» das am 30.4.45, 05.15, in Dübendorf gelandete deutsche Nachtjagdflz. Ju 88 C9 + AR.

<i>Hergang der Landung:</i>	Nach Angabe der Besatzung erfolgte der Start um 0130 MEZ in Lübeck (Nord-Deutschland) mit der Absicht, in die Schweiz zu fliegen. Der Einflug erfolgte von Norden her. Die Landung erfolgte am 30.4.45, 0515, normal, auf dem Flugplatz Dübendorf.	<i>Kennzeichen:</i>	Abmessungen: Spannweite 19,60 m Höhe 4,90 m Länge 14,10 m Anstrich: Oberseite von Tragflächen, Rumpf, Leitwerk: moosgrün bis dunkel, olivgrün gefleckt. Unterseite: hellblau. Auf Kieflfläche: Nr. 623 211 mit Hakenkreuz. Auf Rumpf beidseitig: C 9 AR. Auf Tragflächen links und rechts beidseitig:
<i>Ursache der Landung:</i>	Flucht aus der Armee.	<i>Besatzung:</i>	6 Personen: 1 Hauptmann, 2 Oberlt., 2 Frauen (1 schwanger), 1 Mädchen, 6jährig. Zustand: unverletzt. Namen durch ND Kdo. Fl. u. Flab. Trp. ermittelt.
<i>Zustand des Flz.:</i>	Flz. und Motoren sind vermutlich neu und noch in sehr gutem Zustand. Dies wird durch die Aufschrift auf dem Fabr.-Schild «Änderungsstufe 1.45» bestätigt.	<i>Bewaffnung:</i>	6 Mg., Kal. 20 mm, Typ 151 «Mauser», 1 Mg., Kal. 13 mm, Typ 131 «Rheinmetall».
<i>Flz.-Typ:</i>	Zweimotoriger, freitragender Mitteldecker, Junkers, Ju 88 G-6 Nachtjagdflz., Ganzmetall-Bauweise, Nr. 623211. Hersteller: unbekannt; auf Fabr.-Schild mit P.m.P. bezeichnet. Baujahr: unbekannt; vermutlich 1945.		

Die Maschine, mit der der Grossmuffi von Jerusalem am vorletzten Kriegstag in die Schweiz kam:

Bericht über das am 7.5.45, 13.16, auf dem Flugplatz Belpmoos gelandete deutsche Verkehrsflz. Si 204 D-1, DL + NT.

<i>Ursache und Hergang der Landung:</i>	Nach Angabe der Besatzung diente das Flz. zur Flucht in die Schweiz. Die Landung auf dem Flugplatz Belpmoos erfolgte normal.	<i>Zustand des Flz.:</i>	Flz. und Motoren sind zum Teil in schlechtem Zustand (mangelhafte Wartung). Das Seitenleitwerk links weist drei Einschüsse (reparierbar) auf. Die Trimmklappe des Höhenruders ist eingedrückt.
---	--	--------------------------	--

<i>Flz.-Typ:</i>	Zweimotoriges Verkehrsflz. für 7 Mann Besatzung (2 Piloten, 1 Funker und 4 Fluggäste). Freitragender Tiefdecker. Ausführung: Ganzmetall-Bauweise. Hersteller: SIEBEL-Flugzeugwerke G.m.b.H., Halle a/S. Baujahr: Nicht feststellbar.	<i>Motoren:</i>	2 luftgekühlte, 12 Zylinder Argusmotoren, Typs As 411 von je 600 PS Dauerleistung, Mot.-Nrn.: Links 116412 / Rechts 116 448.
<i>Anstrich:</i>	Oberseite dunkel-olivgrün / Unterseite hellblau. Auf Rumpf und Tragfläche: Immatriculation DLNT. (Das Kreuz war vermutlich kurz vor dem Start mit Farbe übermalt worden.) Um den Rumpf 2 parallelaufende gelbe Streifen. Auf dem Seitenruder rechts aussen weisses B.	<i>Kraftstoff:</i>	CZ 87 (A4). Noch vorhandene Kraftstoffmenge ca. 250 l.
		<i>Luftschrauben:</i>	Argus-Verstell-Luftschrauben (Holz). Nrn.: Links 6115132/ Rechts 6115139.
		<i>Besatzung:</i>	2 Mann Besatzung, 3 Passagiere.

Die allerletzte Maschine der Luftwaffe, die im Zweiten Weltkrieg in der Schweiz niederging:

Bericht über das am 8.5.45,19.10, in Chur gelandete deutsche Verbindungsflz. «Fieseler-Storch» Fi 156, Nr. 1685, RN + VJ.

<i>Hergang der Landung:</i>	Der Start erfolgte an der ungarischen Ostfront mit der Absicht, in die Schweiz zu fliegen. Der Einflug geschah von Norden her. Nach einem ununterbrochenen Flug erfolgte die Landung am 8.5.45,1910, in der Nähe des Gaswerkes Chur.	<i>Kennzeichen:</i>	Spannweite 14,25 m Höhe 3,05 m Länge 9,90 m Auf Seitenleitwerk: Nr. 1685 / Hakenkreuz. Auf Rumpf beidseitig: RN V J. Auf Tragflächen links und rechts, oben und unten:
<i>Ursache der Landung:</i>	Flucht aus der Armee.	<i>Motor:</i>	1 Reihenmotor, 8 Zyl. 240 PS, luftgekühlt, Typ Argus As 10 C. Hersteller: unbekannt. Nr.: 4460108. Zustand: Zum Teil in schlechtem Zustand (mangelhafte Wartung).
<i>Zustand des Flz.:</i>	An der Motorverkleidung fehlten links und rechts die mittleren Haubenteile (Auspuff-Verkleidung). Der allgemein schlechte Zustand lässt auf mangelhafte Wartung schliessen.		
<i>Flz.-Typ:</i>	Fieseler-Storch, Fi 156, Nr. 1685 Hersteller: unbekannt Ablieferungsdatum: 4/44.	<i>Kraftstoff:</i>	Vermutlich OZ 87 (keine Anschrift), vorhandenes Quantum 0 l.

<i>Luftschraube:</i>	Typ Heine, Farbe schwarz. Nr. 8514. Zustand: mittelmässig.	<i>Inventar:</i>	1 Fliegerhaube aus Leder mit Telefon Nr. 124-436A 1 Halsband-Mikrophon 1 Kursdreieck Nr. 127-106 A-1 1 Armband-Kompass Nr. 53 500 1 Dreieckrechner DR 2 Nr. 127-107 A-1 1 Maschinenpistole mit vollem Magazin 1 Raketenpistole «Walther» Nr. 12840 1 Pistole «Walther» Nr. 764280 mit Magazin 1 Pistole F.N. Nr. 25 613 mit Magazin 1 Pistole F.N. Nr. 5874 mit Magazin 152 Schuss Munition, Kaliber 7,65 mm 104 Schuss Munition, Kaliber 9,00 mm 3 Reservemagazine 3 Signalraketen grün 3 Signalraketen rot 3 Signalraketen weiss 1 Patronentasche aus Stoff, 3teilig mit 3 Magazinen für Maschinenpistole.
<i>Besatzung:</i>	3 Mann, uniformiert. Zustand: unverletzt. Namen durch ND Kdo. Fl. u. Flab. Trp. ermittelt.		
<i>Bewaffnung:</i>	Keine.		
<i>Munition:</i>	Keine.		
<i>Funkanlage:</i>	Keine.		
<i>Atmungs- anlage:</i>	Keine.		
<i>Besondere Ausrüstung:</i>	Im Rumpf ist eine Vorrichtung für die Befestigung einer Sanitäts-Tragbahre vorhanden.		

Die während des 2. Weltkrieges in der Schweiz gelandeten, abgestürzten oder abgeschossenen fremden Militärflugzeuge.

Datum	Ort	Flugzeug	Natio- nalität	Besatzung	Flugzeugzu- stand	Abschuss oder Füh- rung durch	<u>L = Lan- dung</u> <u>A</u> <u>= Ab- sturz</u>
Landung	Rückflug						
21.4.40	19.8.40	Basel	Do17Z3	D	4 Mann	verwendbar	L
16.5.40		Kemleten	He111	D	4 Mann	verbrannt	Flieger L
1.6.40		Lignieres	He111	D		verbrannt	Flieger A
1.6.40		Lutter (Els)	He111	D		zertrümmert	Flieger A
2. 6. 40		Ursins	He 111	D	4 Mann	zertrümmert	Flieger A
4. 6. 40	19.10.	Le Russey F	Me110?	D		zertrümmert	Flieger A
4. 6. 40	40 X	Maiche F	Me110?	D		zertrümmert	Flieger A
8. 6. 40		Réchésy F	?	D		zertrümmert	Flieger A
8. 6. 40		Triengen	Me110	D		verbrannt	Flieger A
8.6.40		Oberkirch/S	Me110	D	2 Mann	zertrümmert	Flab. L
9.11.40	10.11.40	Frauenfeld	Gotha 145	D	1 Mann	verwendbar	L
13.11.40	22.11.40	Wilerzell	Do 17	D		zertrümmert	A
22.11.40	23.11.40	Jüppen	Bücker	D	1 Mann	verwendbar	L
18.3.41	20.3.41	Klingnau	Gotha	D	1 Mann	verwendbar	L
24.7.41	25.7.41	Dübendorf	Ju W34	D	4 Mann	verwendbar	L

* Nach dem Abschluss des Waffenstillstandes zwischen Frankreich und Deutschland verfügte der Bundesrat auf Begehren der deutschen Regierung die Rückgabe sämtlichen in der Schweiz internierten deutschen Flugmaterials. Da es sich zur Hauptsache um Flugzeuge handelte, welche teilweise zerstört und auf alle Fälle nicht mehrflugtüchtig waren, wurden diese in demontiertem Zustande nach Deutschland überführt.

10.8.41	11.8.41	Bözingen	FW 58	D	2 Mann	verwendbar		L	
5.9.41	6.9.41	Basel	Gotha 145	D	1 Mann	verwendbar		L	
30. 11.41	3.12.41	Basel	Gotha 145	D	1 Mann	verwendbar		L	
25.3.42	25.3.42	Basel	Ju W34	D	3 Mann	verwendbar		L	
25. 7. 42		Belp	Me 109 E	D	1 Mann	verwendbar		L	
25. 7. 42		Belp	Me 109 E	D	1 Mann	verwendbar		L	
24. 8. 42		Belp	Mosquito	E	2 Mann	verwendbar		L	
21.9.42		Emmen	Fiat G 50	I	1 Mann	verwendbar		L	
12.2.43	13.2.43	Bière	Gotha 145	D	1 Mann	verwendbar		L	
5.3.43	6.3.43	Basel	Bücker	D	1 Mann	verwendbar		L	
19.3.43		Samedan	Fieseler Storch	D	2 Mann	verwendbar		L	
19.3.43		Samedan	Fieseler Storch	D	2 Mann	verwendbar		L	
14./15. 4.43		Birmensdorf	Wellington	E	5 Mann	verbrannt			A
17.5.43	19.5.43	Basel	Klemm	D	1 Mann	verwendbar		L	
12./13. 7.43		Bouveret	Lancaster	E		verbrannt	Flab.		A
12./13. 7.43		Sion	Lancaster	E		verbrannt	Flab.		A
13.8.43		Wil/SG	Liberator	USA	10 Mann	verbrannt		L	
17.8.43		Utzenstorf	B17F	USA	10 Mann	zertrümmert		L	
17.8.43		Dübendorf	B17F	USA	10 Mann	zertrümmert		L	
6.9.43		Dübendorf	B17F	USA	10 Mann	verwendbar		L	
6.9.43		Dübendorf	B17F	USA	10 Mann	verwendbar		L	
6.9.43		Dübendorf	B17F	USA	10 Mann	verwendbar		L	
6.9.43		Magadino	B17F	USA	10 Mann	verwendbar		L	
6.9.43		Romanshorn (See)	B17F	USA	10 Mann (1 Mann †)	zertrümmert		L	
10.3.43		Magadino	CR42	I	1 Mann	verwendbar		L	
10.9.43		Bellinzona	SAIMAN	I	2 Mann	verwendbar		L	
1.10.43		Ragaz	B17F	USA	10 Mann (7 Mann †)	zertrümmert	Flab.		A
1. 10.43		Alvaneu	B17F	USA	11 Mann (6 Mann †)	zertrümmert	Flab.		A
14.10.43		Reinach/BL	B17F	USA	8 Mann (1 Mann †)	zertrümmert		L	
21.9.43		Dübendorf	Ju 88	D	4 Mann	verwendbar		L	
1.1.44		Boécourt	Fiat R. S. 14	D	2 Mann	verbrannt	Flieger		A
7. 1.44		Dübendorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
5. 2. 44		Singen (Deutschland)	Do 215	D	5 Mann	verbrannt	Flieger		A
6.2.44		Pruntrut	Me110	D	2 Mann	zertrümmert		L	
14.2.44		Andelfingen	Fiat CR 42	D	1 Mann	zertrümmert		L	
25. 2. 44		Kirchberg/TG	Liberator	USA	9 Mann	verbrannt			A
25. 2. 44		Dübendorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
26. 2. 44		Sihlsee Euthal	Lancaster	E	6 Mann (1 Mann †)	verbrannt			A
4. 3. 44		Lausanne	Macchi 205 I	I	1 Mann	verwendbar		L	
15.3.44		Saignelegier	Lancaster	E	3 Mann	verbrannt			A
15.3.44		Golaten	Lancaster	E	7 Mann	verbrannt			A
15.3.44		Dübendorf	Me110	D	2 Mann	verwendbar		L	
16.3.44		Zugersee	B17G	USA	10 Mann (1 Mann †)	zertrümmert (Seegrund)		L	

16.3.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
16.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	9 Mann	verwendbar		L	
16.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
16.3.44		Diepoldsau	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
16.3.44		Wildhaus	B17G	USA	8 Mann	zertrümmert			A
16.3.44		Schlattingen	Liberator	USA	2 Mann	zertrümmert			A
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dübandorf	Liberator	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Altenrhein	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
18.3.44		Dietschwil (Kirchberg)	Liberator	USA	10 Mann	zertrümmert			A
18.3.44		Fehraltorf	Liberator	USA	11 Mann	zertrümmert			A
18.3.44		Diessenhofen	Liberator	USA	5 Mann	zertrümmert			A
29.3.44		Samedan	Me 109 G	D	1 Mann	verwendbar		L	
4.4.44	5.4.44	Bonfol	Bücker- Bestemann	D	1 Mann	verwendbar		L	
7.4.44		Bodensee- Uttwil	Mosquito	E		zertrümmert			A
13.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Dübandorf	B17G	USA	11 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Dübandorf	B 17G	USA	9 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Dübandorf 1	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Siebnen	B17	USA	10 Mann	zertrümmert	Flieger		A
13.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Dübandorf	B24H	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Dübandorf	B24J	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Dübandorf	B24H	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Altenrhein	B17F	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Oberglatt	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Dübandorf	B24J	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Baltenswil	B17G	USA	10 Mann †	Absturz			A
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Greifensee	B17G	USA	10 Mann	Absturz			A
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	(2 Mann †)			
24.4.44		Dübandorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Genf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Altenrhein	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
24.4.44		Neftenbach	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	

25.4.44	Dübendorf	B24H	USA	10 Mann	verwendbar		L	
25. 4. 44	Payerne	B24H	USA	10 Mann	zertrümmert		L	
25.4.44	Dübendorf	B24H	USA	9 Mann	verwendbar		L	
25. 4. 44	Genf	B24	USA	6 Mann	verwendbar		L	
25. 4. 44	Wienacht- Staad	Ju 188	D		zertrümmert			A
28. 4. 44	Dübendorf	Me110	D	3 Mann	verwendbar		L	
28. 4. 44	Hitzkirch	Lancaster	E	2 Mann	zertrümmert	Flab.		A
28. 4. 44	Alp-Gräppe- len	Lancaster	E	2 Mann	zertrümmert			A
2.5.44	Birsfelden	Do 217	D	3 Mann	verwendbar		L	
11.5.44	Jegenstorf	B24	USA	10 Mann	zertrümmert			A
11.5.44	Genf	B24H	USA	9 Mann	verwendbar		L	
27.5.44	Payerne	B17G	USA	9 Mann	verwendbar		L	
27. 5. 44	Payerne	B24H	USA	9 Mann	verwendbar		L	
27. 5. 44	Dübendorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
27. 5. 44	Genf	B24J	USA	10 Mann	verwendbar		L	
27. 5. 44	Knutwil	B17G	USA	10 Mann	in Brand ges.		L	
27. 5. 44	Lütisburg	Mustang	USA	1 Mann	zertrümmert			A
6.6.44	Baulmes	Ju 52	D	5 Mann †	abgeschossen	Flieger		A
13.6.44	Dübendorf	B24H	USA	8 Mann	verwendbar		L	
13.6.44	Dübendorf	B24	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.6.44	Magadino	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
14.6.44	Basel	Bücker	D	1 Gefr.	verwendbar		nachD	
		Jgm.						
28. 6. 44	Payerne	B24H	USA	10 Mann	verwendbar		L	
11.7.44	Dübendorf	B24J	USA	9 Mann	verwendbar		L	
11.7. 44	Dübendorf	B24J	USA	10 Mann	verwendbar		L	
11.7. 44	Dübendorf	B24H	USA	10 Mann	verwendbar		L	
11.7.44	Dübendorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
11.7.44	Dübendorf	B17G	USA	9 Mann	verwendbar		L	
11.7.44	Dübendorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar		L	
11.7.44	Altenrhein	B24H	USA	9 Mann	verwendbar		L	
11.7. 44	Altenrhein	B24H	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Payerne	B24H	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Payerne	B24	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Payerne	B 17	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Payerne	B17	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Altenrhein	B24	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Basel	B24	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Dübendorf	B24	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Dübendorf	B17	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12.7.44	Fideris	B24	USA		zertrümmert			
12.7.44	Schlappintal	B 17G	USA	5 Mann (4 Mann †)	zertrümmert		L	A
13. 7. 44	Dübendorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar			
13.7.44	Emmen	B17	USA	10 Mann	zertrümmert		L	
13.7.44	Dübendorf	B 17	USA	9 Mann	verwendbar		L	
13.7.44	Payerne	B17	USA	10 Mann	verwendbar		L	
13.7.44	Bätterkinden	B24	USA	10 Mann	zertrümmert		L	A
16.7.44	Dübendorf	B 17	USA	10 Mann	verwendbar			
16.7.44	17.7.44 Bern	Leo 3	D	1 Mann	verwendbar		L	
18.7. 44	Jaun	Me110?	D		Absturz		L	A
18.7.44	Dübendorf	B17G	USA	10 Mann	verwendbar			
19.7.44	Ems	Mustang P51 B	USA1	1 Mann	verwendbar		L L	

19.7.44	Dübendorf	B17G	USA	9 Mann (1 Mann †)			L	
19.7.44	Dübendorf	B24J	USA	10 Mann			L	
19.7.44	Obersaxen	B17G	USA	9 Mann	Absturz			A
19.7.44	Ossingen	B24H	USA	8 Mann (1 Mann †)	Absturz			A
20. 7. 44	Dübendorf	B24G	USA	9 Mann			L	
20. 7. 44	Payerne	B17G	USA	9 Mann			L	
20. 7. 44	Hemishofen	B24H	USA	3 Mann (1 Mann †)	Absturz teilweise auf Schweiz. Gebiet			A
20. 7. 44	Weisslingen	B24H	USA	11 Mann	Absturz			A
20. 7. 44	Erlen	B24H	USA	10 Mann	Absturz			A
20. 7. 44	Effretikon	B24H	USA	9 Mann (1 Mann †)	abgeschossen	Flieger		A
21.7.44	Nesslau	B24J	USA	9 Mann (1 Mann †)	Absturz			A
21.7.44	Dübendorf	B24H	USA	10 Mann			L	
21.7.44	Dübendorf	B24J	USA	9 Mann			L	
21.7.44	Dübendorf	B24H	USA	10 Mann			L	
21.7.44	Dübendorf	B24H	USA	10 Mann			L	
21.7.44	Dübendorf	B24H	USA	9 Mann			L	
21.7.44	Dübendorf	B24H	USA	9 Mann			L	
21.7.44	Dübendorf	B24J	USA	9 Mann			L	
26. 7. 44	Magadino	Cap. 148	D	2 Mann	verwendbar		L	
31.7.44	Dübendorf	B 17	USA	9 Mann	verwendbar		L	
31.7.44	Dübendorf	B17	USA	9 Mann			L	
3.8.44	Dübendorf	B24	USA	10 Mann	verwendbar + Bomben		L	
3.8.44	Dübendorf	B17	USA	10 Mann			L	
11.8.44	Dübendorf	B24	USA	9 Mann	verwendbar		L	
16.8.44	Dübendorf	B24	USA	10 Mann	nicht repa- rierbar		L	
17.8.44	Benken/BL	Bü 181	D	1 Mann	verwendbar		L	
20. 8. 44	Bern-Beundenfeld	Me 109 G	D	1 Mann	zerstört		L	
20. 8. 44	Bern-Beundenfeld	Me 109 G	D	1 Mann	stark beschädigt		L	
5.9.44	Dübendorf	B 24 H	USA	10 Mann			L	
5.9.44	Dübendorf	B17	USA	9 Mann			L	
12.9.44	Payerne	B 24	USA	10 Mann			L	
12.9.44	Dübendorf	B 24 J	USA	11 Mann			L	
12.9.44	Dübendorf	B 24 J	USA	10 Mann			L	
13.9.44	Dübendorf	B17G	USA	9 Mann			L	
22.9.44	Dübendorf	B 24 H	USA	11 Mann	Motoren defekt		L	
22. 9. 44	Altenrhein	B 24	USA	10 Mann	Motoren defekt		L	
23. 9. 44	Dübendorf	B17	USA	9 Mann	verwendbar		L	
30. 9. 44	Volketswil	Mosquito	E	2 Mann	Motoren defekt	Flab.	L	
30. 9. 44	Dübendorf	Mosquito	E	2 Mann	Motoren defekt		L	
4. 10.44	Dübendorf	B 24 H	USA	10 Mann	verwendbar		L	
12. 10.44	Vacherie- dessous	Stinson L5	USA	2 Mann			L	

15.10.44	Laufen	Thunderbolt P 47	USA	1 Mann	beschädigt	Flieger	L
26.10.44	Ronwil	Bü-Bestmann	D	1 Mann			L
16.11.44	Magadino	B24	USA	10 Mann			L
16.11.44	Malix	B24	USA	11 Mann			L
9.12.44	Altenrhein	B17	USA	10 Mann	Motoren defekt		L
17.12.44	Affeltrangen	Me 109 G	D	1 Mann	beschädigt verwendbar		L
25.12.44	Würenlingen	B 24	USA	9 Mann (3 Mann †)	vollständig verbrannt	Flab.	A
4. 2. 45	Pare (Italien) 3 km SW Chiasso	Thunderbolt	USA	1 Pilot	zerstört	Flab.	A
5.2.45	Scarl (GR)	B17	USA	5 Mann	zerstört		A
7.2.45	Arbedo (TI)	B 25	USA	6 Mann	zerstört		A
22. 2. 45	Buchs (SG)	P 51	USA	1 Mann			NL
25. 2. 45	Ermensee	B17	USA	9 Mann	zertrümmert		A
25. 2. 45	Diepoldsau	B17G	USA	9 Mann (1 Mann †)			L
25. 2. 45	Müswangen	B17	USA	9 Mann (1 Mann †)			L
27. 2. 45	Celerina	B 25	USA	7 Mann	zertrümmert		A
27. 2. 45	Altenrhein	B 24	USA	11 Mann	verwendbar		L
27. 2. 45	Dübendorf	B 24	USA	11 Mann	verwendbar		L
27. 2. 45	Dübendorf	B 24	USA	9 Mann	verwendbar		L
27. 2. 45	Dübendorf	B 24	USA	10 Mann	verwendbar		L
27. 2. 45	Dübendorf	B 24	USA	10 Mann	verwendbar		L
27. 2. 45	Dübendorf	B17	USA	11 Mann	verwendbar		L
27. 2. 45	Adligenswil	B 24	USA	10 Mann	zertrümmert	Flieger	A
27. 2. 45	Trimbach	B17	USA		zertrümmert	Flieger	A
24. 3. 45	Dübendorf	B 24	USA	9 Mann	verwendbar		L
26. 3. 45	Farnern	Me 109 G	D	1 Mann	zertrümmert		A
8.4.45	Dübendorf	B 24	USA	9 Mann			L
8.4.45	Dübendorf	B 24	USA	10 Mann			L
12.4.45	Bürglen/TG	Bü 181	D	1 Mann	verwendbar		L
12.4.45	Dübendorf	Levente II	Ungarn	2 Mann	verwendbar		L
16.4.45	Zungen	B 26	USA	6 Mann (1 Mann †)	zertrümmert		A
18.4.45	Dübendorf	Bü 181	D	2 Mann	verwendbar		L
20.4.45	Merishausen	Spitfire	F	1 Mann	zertrümmert		AA
20. 4. 45	Dübendorf	B17	USA	10 Mann	verwendbar		L
20. 4. 45	Payerne	Me 108	D	2 Mann 1 Frau	verwendbar		L
25.4.45	Dübendorf	Me 262	D1	1 Mann	verwendbar		L
26. 4. 45	Dübendorf	Fw 44f	D	1 Mann	verwendbar		L
26.4.45	Oberriet	Bü 181	D	1 Mann	verwendbar		L
26. 4. 45	Oberriet	Bü 181	D	2 Mann	verwendbar		L
27. 4. 45	Emmen	Me 108	D	4 Pers.	verwendbar		L
30. 4. 45	Dübendorf	Ju 88	D	6 Pers.	verwendbar		L
2.5.45	Belp	Siebel 204	D	5 Pers.	verwendbar		L
8.5.45	Chur	Fi-Storch	D	3 Mann	verwendbar		L

(aus: Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945)

Bibliographie

- Accoce, Pierre / Quet, Pierre: La guerre a été gagnée en Suisse, Paris 1968
- Ackermann-Pallmert, W.: Halt, Umschau, Schweizer, Luzern 1944
- Adam, J.: Die Haltung der Schweiz gegenüber dem nationalsozialistischen Deutschland im Jahre 1940, Diss. Mainz/Bielefeld 1973
- Allemann, Fritz René: 25mal die Schweiz, München 1965
- Arsenijevic, Drago: Genève appelle Moscou, Paris 1969
- Bandi, H.: Eingabe zum Bericht von General Henri Guisan und zum Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Bern 1947
- Barbey, B.: Fünf Jahre auf dem Kommandoposten des Generals, Bern 1948
- Barbey, B.: P. C. du Général, Journal du chef de l'état-major particulier du Général Guisan 1940-1945, Neuchâtel 1948
- Barbey, B.: Hommage au Général Guisan, 1874-1960, Lausanne 1960
- Barbey, B.: Von Hauptquartier zu Hauptquartier, Frauenfeld 1967
- Bauer, E.: Les belligérants à nos frontières, Association Suisse des Officiers de Renseignements, Cahier 12 1940
- Beaufre, A.: Le drame de 1940, Paris 1965
- Bluntschli, J. C.: Die schweizerische Nationalität, Zürich 1915
- Boelcke, W. A.: Kriegspropaganda 1939-1941, Stuttgart 1966
- Boillot, E.: La campagne de 1799 en Suisse, Neuchâtel, o. Jg.
- Bonard, C.: Les documents du GQG français et la Suisse. La Charité-sur-Loire 1940, Revue historique de l'Armée, Jg. 29, Nr. 3, S. 85-98
- Bonjour, E.: Werden und Wesen der schweizerischen Demokratie, Basel 1939
- Bonjour, E.: Geschichte der schweizerischen Neutralität, Basel 1967-1974
- Bourgeois, D.: Le Troisième Reich et la Suisse 1933-1941, Neuchâtel 1974
- Brunner, K.: Heereskunde der Schweiz, Zürich 1938
- Bucher, R.: Zwischen Verrat und Menschlichkeit, Frauenfeld 1967
- Buchheit, G.: Der deutsche Geheimdienst, München 1966
- Cart, J. J.: De la Suisse avant la révolution et pendant la révolution, Lausanne 1802
- Chapuisat, E.: Le Général Dufour (1785-1875), Lausanne 1942
- Chapuisat, E.: Le Général Guisan, Lausanne 1949
- Couchepein, L.: Das Reduit. Wie unsere Armee die Schweiz verteidigt, Deutsch von Fritz Hummler, Zürich 1943
- Churchill, W.S.: Der Zweite Weltkrieg, 6 Bände, Bern 1948-1954
- Curti, Th.: Geschichte der Schweiz im 19. Jahrhundert, Neuenburg 1902
- Daille, General: La Suisse pendant la guerre et la France, Paris 1948
- Delay, Y.: La grande chance de la Suisse. Le Général Guisan et l'art de gagner la paix, Echallens 1974
- Dorgeles, R.: La drôle de guerre 1939-1940, Paris 1957
- Dreifuss, E.: Die Schweiz und das Dritte Reich, Frauenfeld 1971
- Dürrenmatt, P.: Kleine Geschichte der Schweiz während des Zweiten Weltkrieges, Zürich 1949
- Dulles, A. / S. Gaevernitz, G.: Unternehmen «Sunrise», Düsseldorf 1967
- Duttwyler, H.E.: Der Seekrieg und die Wirtschaftspolitik des neutralen Staates, Zürich 1945
- Ehrbar, H.R.: Schweizerische Militärpolitik im Ersten Weltkrieg. Die militärischen Beziehungen zu Frankreich vor dem Hintergrund der schweizerischen Aussen- und Wirtschaftspolitik, 1914-1918, Bern 1976
- Emmenegger, K.: ON wusste Bescheid, Zürich 1965
- Ehrfurt, W.: Die Geschichte des deutschen Generalstabes von 1918 bis 1945. Studien zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges Bd. 1., Göttingen 1957
- Ernst, A.: Die Ordnung des militärischen Oberbefehls im schweizerischen Bundesstaat, Baseler Beiträge zur Geschichtswissenschaft Bd. 31, Basel 1948

- Ernst, A.: Der «Offiziersbund» von 1940, in Kägi, Festschrift, Zürich 1969
- Ernst, A.: Die Konzeption der schweizerischen Landesverteidigung 1815 bis 1966, Frauenfeld, Stuttgart 1971
- Ernst, A.: Die Bereitschaft und Abwehrkraft Norwegens, Dänemarks und der Schweiz in deutscher Sicht, in: Neutrale Kleinstaaten im Zweiten Weltkrieg, Schriften der Schweizerischen Vereinigung für Militärgeschichte und Militärwissenschaften, Heft 1, Münsingen 1973, S. 7-73
- Etter, J.: Armee und öffentliche Meinung in der Zwischenkriegszeit 1918-1939, Bern 1973
- Feldmann, M.: Zur Lage der Schweiz, Bern 1942
- Feller, Rich.: Die schweizerische Geschichtsschreibung im 19. Jahrhundert, Zürich und Leipzig 1938
- Flicke, W.F.: Agenten funken nach Moskau, Kreuzlingen 1954
- Flicke, W.F.: Spionagegruppe Rote Kapelle, München 1956
- Foote, A.: Handbuch für Spione. Deutsche Übersetzung, Darmstadt 1954
- Frey, O.: Die Lage der Schweiz 1941, Zürich 1941
- Frick, W.: Die «Eingabe der 200», Zürich 1946
- Fritschi, O.F.: Geistige Landesverteidigung während des Zweiten Weltkrieges, Winterthur 1971
- Frölicher, H.: Meine Aufgabe in Berlin, Wabern-Bern 1962
- Gafner, R.: General Guisan, Gespräche, Bern 1954
- Général Gamelin: Servir, Band 111, S. 9, Paris 1947
- Ganz, W.: Die Schweiz während des Zweiten Weltkrieges. Vorlesung Wintersemester 1961/62, Universität Zürich
- Général Gauché: Le deuxième bureau au travail, Paris 1953
- Germann, O.A.: Erinnerungen, Bern 1974 (Privatdruck)
- Gisevius, B.: Bis zum bitteren Ende, Zürich 1946
- Glaus, B.: Die Nationale Front, Zürich 1969
- Godin, M. Freiherr von: Memorandum 1944
- Göldi, H.: Der Export der schweizerischen Hauptindustrien während der Kriegszeit 1939-1945, Diss., Zürich 1949
- Gonrad, S.: Hommage au Général Guisan, Commandant en chef de 1. Armée Suisse. 30 août 1939 – 20 août 1945, Thun 1945
- Grieder, F.: Basel im Zweiten Weltkrieg 1939-1945, 135. Neujahrsblatt der Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen, Basel 1957
- Groussard, G.: Service secret 1939-1945, Paris 1964
- Gruber, Ch.: Die politischen Parteien der Schweiz im Zweiten Weltkrieg, Wien 1966
- Gübser, U.: Basel im Sommer 1940. Situation und Probleme einer Grenzstadt in Kriegszeiten, Basel 1973
- Guderian, H.: Erinnerungen eines Soldaten, Heidelberg 1951
- Guisa: «Gegen rote und braune Fäuste»-Das Weltgeschehen von 1932 bis 1948 in 342 Karikaturen aus dem Nebelspalter, Rohrbach 1975
- Guisan, H.: Notre peuple et son Armée. Conférence par le Colonel commandant de corps H. Guisan, Zürich 1939
- Guisan, H.: Rapport du Général Guisan à l'assemblée fédérale sur le service actif 1939-1945. Deux annexes, Bern 1946
- Guisan, H.: Bericht über den Aktivdienst 1939-1945, Bern 1946
- Guisan, H.: Entretiens accordés à Raymond Gafner à l'intention des auditeurs de Radio-Lausanne, Lausanne 1953
- Guisan, H.: Gespräche, Bern 1953
- Gut, F.J.: Der Überfall in Nidwalden im Jahre 1798, Stans 1862
- Häsler, A.A.: Das Boot ist voll. Die Schweiz und die Flüchtlinge, 1933-1945, Zürich 1967
- Halder, Gen.Oberst: Kriegstagebuch, Band 1, Stuttgart 1962
- Haupt, W.: Sieg ohne Lorbeer. Der Westfeldzug 1940, Preetz, Holstein 1965
- Hausamann, H.: Berichte aus dem «Büro Ha», 1960
- Heizmann Ad.: Gebirgskrieg Suworows. Helvetia. 44, S. 79-102
- Hermann, C.H.: 68 Kriegsmonate, Wien 1975
- Hermann, C.H.: Die 9. Panzer-Division, 1939-1945, Bewaffnung, Einsätze, Männer, Friedberg 1976
- Herzig, E.: Damals im Aktivdienst. Soldaten erzählen aus den Jahren 1939 bis 1945, Zürich 1959
- Hillgruber, A.: Hitlers Strategie. Politik und Kriegsführung 1940-1941, Frankfurt a. M. 1965
- Hofer, A.: Die Militärausgaben der Schweiz von 1922 bis 1945, Winterthur 1965
- Hornberger, H.: Schweizerische Handelspolitik im Zweiten Weltkrieg, Zürich-Erlenbach-Stuttgart 1970
- Hubatsch, W.: Das dienstliche Tagebuch des Chefs des Wehrmachtsführungsamtes Generalmajor Jodl für die Zeit vom 13.10.1939 bis 30.1.1940. In: Welt als Geschichte 12, S. 274-287 und 13, S. 58-71, Stuttgart 1952/53
- Hubatsch, W.: Hitlers Weisungen für die Kriegsführung 1939-1945. Dokumente des OKW, Frankfurt a. M. 1962
- Huber, J.: Bericht an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945
- Imesch, D.: Die Kämpfer der Walliser gegen die Franzosen in den Jahren 1798 und 1799, Sitten 1899
- Jacky, Ed.: L'occupation des frontières suisses en 1870-1871 et l'entree en Suisse de l'armée française de l'Est., Neuchâtel 1944
- Jacobsen, H.-A.: Dokumente zur Vorgeschichte des Westfeldzuges 1939 bis 1940, Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges Bd. 2a. Göttingen, Berlin, Frankfurt 1956, Zit. Jacobsen, Dokumente zur Vorgeschichte
- Jacobsen, H.-A.: Dokumentezum Westfeldzug. Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges Bd. 2b. Göttingen, Berlin, Frankfurt 1960
- Jacobsen, H.-A.: 1939-1945; Der Zweite Weltkrieg in Chronik und Dokumenten, 5. Aufl. Darmstadt 1961
- Jaquillard, Col. R.: La chasse aux espions en Suisse, Lausanne/Paris 1947
- Keller, Ch.: Die Schweizerflotte zur See 1941-1952. Diss. Basel 1955
- Kimche, J.: General Guisans Zweifrontenkrieg, Berlin 1962
- Kobelt, K.: Bundesrat Karl Kobelt 1891-1968. Eine Gedenkschrift. Hrsg. v. Hans Müller, Bern 1975

- Kreis, G.: Juli 1940, Die Aktion Trumpf, Basel 1973
- Kreis, G.: Auf den Spuren von La Charité, Basel 1976
- Kurz, H.R.: Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg, Thun 1959
- Kurz, H.R.: General Henri Guisan, Zürich 1965
- Kurz, H.R.: Dokumente des Aktivdienstes, 2. Aufl., Frauenfeld 1966
- Kurz, H.R.: Bewaffnete Neutralität, Frauenfeld 1967
- Kurz, H.R.: Nachrichten-Zentrum Schweiz, Frauenfeld 1972
- Kurz, H.R.: Operationsplan Schweiz, Thun 1974
- Kurz, H.R.: Die Schweiz in der Planung der kriegführenden Mächte während des Zweiten Weltkrieges, Schriftenreihe des Schweizerischen Unteroffizierverbandes, Nr. 8, Biel 1957. Ergänzt erschienen in: Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg (Thun 1959, S. 58-68) und «LeGénéralGuisan» (vgl. oben) und als: Operationsplanung Schweiz. Die Rolle der Schweizer Armee in zwei Weltkriegen, Thun 1974
- Lachmann, G.: Der Nationalsozialismus in der Schweiz 1931-1945, Berlin 1960
- Lattre de Tassigny: Histoire de la première armée française, Paris 1949
- Leonard, J.: Als Gestapo-Agent im Dienste der schweizerischen Gegenspionage, Zürich 1945
- Liss, U.: Westfront 1939-1940, Neckarmünde 1959
- Lomax, J.: The diplomatic smuggler, London 1965
- Lossberg, B.: Im Wehrmachtsführungsstab, Hamburg 1950, S. 102
- Luchsinger, F.: Die Neue Zürcher Zeitung im Zeitalter des Zweiten Weltkrieges 1930-1955, Zürich 1955
- Ludwig, C.: Die Flüchtlingspolitik der Schweiz seit 1933 bis zur Gegenwart (1957), Bern 1967
- Lt Col. Lugand: La Campagne de France mai-juin 1940, Paris 1953, S. 30
- Lyet, P.: La bataille de France. Mai-juin 1940, Paris 1947
- Maetzke, E.O.: Die deutsch-schweizerische Presse zu einigen Problemendes Zweiten Weltkrieges, Tübingen 1955
- Masson, R.: La Suisse facededeuxguerresmondialesoudu Général Wille au Général Guisan. In: Revue militaire Suisse 9, 10 und 11/1960, Lausanne 1960, S. 423-476, resp. 468-478, resp. 509-521
- Masson, R.: Staline et l'invasion de la Suisse. In Revue 1955, S. 97-108. La Suisse face aux deux guerres mondiales ou du Général Wille au Général. In Revue 1960, S. 423-430, S. 468-476 und S. 509-521
- Masson, R.: La Suisse et la deuxième guerre mondiale. In: Revue militaire Suisse 5/1965, Lausanne 1965, S. 197-270
- Masson, R.: Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg. In: Armee-Motor 2/1966, Zürich 1966, S. 35-40 und in: Der Fourier 2/1966, Gersau 1966, S. 47-50
- Masson, R.: Unser Nachrichtendienst imZweiten Weltkrieg, in Kurz: Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg, Thun 1967
- Marguth, M.: Das Tagewerk und die Kommandoposten des Generals. In Kurz: Die Schweiz, Thun 1967
- Matt, A.: Zwischen allen Fronten. Der Zweite Weltkrieg aus der Sicht des «Büro Ha», Frauenfeld 1969
- Maurice, H.: Les causes de la neutralité de la Suisse et son attitude pendant la guerre de 1914-1918. Préface de Gonzague de Reynold, Genève 1934
- Métraux, P.: Die Karikatur als publizistische Ausdrucksform, Berlin 1966
- Meyer, A.: Anpassung oder Widerstand, Frauenfeld 1965
- Minart, J.: Vincennes, P. C., Band II, Paris 1945
- Militärzeitung, Allgemeine Schweizerische. Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft, Zofingen. Im Besonderen die Jahrgänge 1939-1945
- Morell, Ca.: Die Schweizerregimenter in Frankreich 1789-1792, St. Gallen 1858
- Nef, M.: Die Schweizer Presse im Abwehrkampf, Thun 1967
- Oechslis, W.: Geschichte der Schweiz im 19. Jahrhundert, Band I: Die Schweiz unter franz. Protektorat, 1798-1812. Band II: 1813-1830, Zürich 1903/1913
- Oeri, A.: Tagesberichte (Basler Nachrichten), Bern 1946
- Peer, A.: Der Aktivdienst. Die Zeit nationaler Bewährung 1939-1945, Zofingen 1975
- Picht, W.: Das Ende der Illusion. Der Feldzug im Westen, ein Sieg der Tat über die Täuschung, Berlin 1941
- Pretelat, Gen.: Le destin tragique de la ligne Maginot, Paris 1950
- Pünter, O.: Der Anschluss fand nicht statt, Bern 1967
- Rado, S.: Deckname Dora, Stuttgart 1971
- Raggenbass, O.: T rotz Stacheld raht. 1939-1945, Grenzland am Bodensee und Hochrhein in schwerer Zeit, Konstanz 1964
- Raymond, M.: Histoire de la Suisse. Des origines jusqu' à aujourd'hui. 2 vol. Lausanne 1931-1945
- Reverdin, O.: La guerre du Sonderbund vue par le Général Dufour, juin 1847 – avril 1848. D'après des lettres et des documents inédits. Genève, Ed, du Journal de Genève 1948
- Rings, W.: Advokaten des Feindes. Das Abenteuerder politischen Neutralität, Düsseldorf 1960
- Rings, W.: Schweiz im Krieg 1933-1945, Zürich 1974
- Ritter, G.: Die deutschen Militär-Attachés und das Auswärtige Amt. Ausden verbrannten Akten des Grossen Generalstabes, Heidelberg 1959
- Rosenberg, M.: Was war Anpassung, wo war Widerstand?, Bern 1966
- Roth, M.: Journal de la compagnie frontière 1/217, 1939-1943, Lausanne 1955
- Ruchti, J.: Geschichte der Schweiz während des Weltkrieges 1911-1919, 2 Bde. 1928/1929
- Rüegg: Die Wirkungen derSt. Gotthardbahn, Leipzig 1892
- Ruffieux, R.: La Suisse de l'entre-deux-guerres, Lausanne 1974
- Salis, J.R. v.: Weltchronik 1939-1945, Zürich 1966
- Schellenberg, W.: Memoiren, Köln 1959
- Schmid, H.R.: Frontrapport 1939/1940. Erlebnisse aus dem Aktivdienst, Frauenfeld 1940
- Schmid, H.R.: Der General. Die Schweiz im Krieg 1939-1945, Zofingen 1974
- Schnabel, R.: Missbrauchte Mikrofone. Deutsche Rundfunkpropaganda im 2. Weltkrieg, Wien 1967
- Schumacher, H.: Rost und Grünspan, Zürich-Stuttgart1964

- Schürch, E.: Bemerkungen zum Tage, Bern 1942
 Schwarz, H.: Kampf um Helvetien, Bern 1945
 Schwarz, Urs.: Die schweizerische Kriegsfinanzierung 1939-1945 und ihre Ausstrahlungen in der Nachkriegszeit, Winterthur 1953
 Speiser, E.: Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und Deutschland, Schweizer Monatshefte 1946
 Speiser, E.: Zentrale Kriegswirtschaftslenkung in der Schweiz und ihre Grenzen 1942
 Strauss, M.: Der Kriegseinsatz der Eisenbahn. In Kurz: Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg, Thun 1967
 Stucki, W.: Von Pétain zur Vierten Republik. Vichy 1944, Bern 1947
 Teubner, H.: Exilland Schweiz 1933-1945, Frankfurt/Main 1975
 Uhlmann, E.: Angriffspläne gegen die Schweiz. In ASMZ 1949
 Vaudaux, A.: Blockade und Gegenblockade. Handelspolitische Sicherung der schweizerischen Ein- und Ausfuhr im Zweiten Weltkrieg, Diss., Zürich 1948
 Vetsch, Ch.: Aufmarsch gegen die Schweiz. Der deutsche «Fall Gelb» – Irreführung der Schweizer Armee 1939/40, Olten 1973
 Waeger, G.: Die Sündenböcke der Schweiz. Die Zweihundert im Urteil dergeschichtlichen Dokumente 1940-1946, Olten 1971
 Wagner, J.: Armee und Volk. Sechs Jahre Landesverteidigung (Sammelwerk), Zürich 1946
 Walter, A.: Die Bombardierung Schaffhausens, Schaffhausen 1944
 Waibel, M.: Die geheimen Verhandlungen über die Kapitulation der deutschen Wehrmacht in Italien. In Kurz: Die Schweiz im Zweiten Weltkrieg, Thun 1967
 Warlimont, W.: Im Hauptquartier der Wehrmacht 1939-1945, Frankfurt/Main 1962
 Weber, K.: Die Schweiz im Nervenkrieg. Aufgabe und Haltung der Schweizer Presse in der Krisen- und Kriegszeit 1933 bis 1945. 2. Aufl., Bern 1948
 Weber, R. / General Wille: Eine Skizze seines Lebens, Basel 1925
 Wehrli, Edmund: Wehrlose Schweiz – eine Insel des Friedens, Beiheft zur Allg. Schweizerischen Militärzeitschrift Nr. 9, 1973
 Weiss, O.: General Dufour als Heerführer, Bern 1939
 Weizsäcker, E.: Erinnerungen, München/Leipzig/Freiburg i. Br. 1950
 Wieland, H.: Die Kriegsgeschichte der Schweiz. Eidgenossenschaft bis zum Wiener Kongress – 2 Bde., 3. Auflage, Basel 1879
 Wille, U.: Bericht an die Bundesversammlung über den Aktivdienst 1914/1918, Zürich 1919
 Witschi, R.: Bern, Waadt und Aargau im Jahre 1814. Archiv des Historischen Vereins des Kts. Bern. Bd. 28, S. 1-101
 Wolf, W.: Faschismus in der Schweiz. Die Geschichte der Frontbewegungen in der deutschen Schweiz, 1930-1945, Zürich 1969
 Wüst, R.-H.: Le Pouvoir politique de l'Armée pendant la Guerre, Revue Militaire Suisse 91, 1946, S. 319-334
 Wüst, R.-H.: Alerte en pays neutre, Lausanne 1963

Archive

Schweiz

Bundesarchiv – Bern

Frankreich

Aussenministerium (MAE)

Verteidigungsministerium (Vincennes)

Armée de Terre:

Rapport de l'attachée militaire de Berne 1936-1939

(4 Bände)

Armée de l'Air:

Rapports de l'attaché de l'air, Berne 1939-1940 (1 Dossier)

BRD

Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes Bonn / PAB

Büro des Staatssekretärs, Schweiz 1938-1941, 1941-1942

Deutsche Gesandtschaft Bern. Insbesondere: 511-512 Heereswesen

780/1 Politische Beziehungen Schweiz-Deutschland, 781/1-783/1 Militärische Angelegenheiten.

– Geheimakten Abteilung Inland IIg 445

Lageberichte des SD 1939-1944

Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg im Breisgau (MAF)

Berichte, Dokumente, Zeitungen, Zeitschriften

- Allg. Schweizerische Militärzeitschrift: La Charité, 133/ 1967, Nr. 12
- Allg. Schweizerische Militärzeitschrift: Der deutsche Kaiserbesuch in der Schweiz, 9/1962
- Bericht des Kommandanten des Generalstabes der Armee an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945
- Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945, S. 1-213.
- Bericht des Generaladjutanten der Armee an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945
- Bericht des Chefs der Ausbildung der Armee an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945
- Bericht des Chefs der Personellen der Armee an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945
- Bericht an die Bundesversammlung über den Aktivdienst 1939-1945 von General Henri Guisan, März 1946
- Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die antidemokratische Tätigkeit von Schweizern und Ausländern im Zusammenhang mit den Kriegsgeschehen 1939-1945, Bern 1945-1946
- Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Bericht des Generals über den Aktivdienst 1939-1945, Bern 1947
- Bericht über die Flüchtlingspolitik der Schweiz seit 1933 (Bericht Carl Ludwig)
- Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939-1945, Bern 1946
- Bericht über die schweizerische Pressepolitik im Zusammenhang mit dem Kriegsgeschehen 1939-1945
- Bewaffnete Neutralität. Die militärische Bedeutung der dauernden Neutralität, Frauenfeld 1967
- Bundesbeschlüsse und Bundesratbeschlüsse gegen nationalsozialistische Umtriebe 1933-1945
- Bundesbeschlüsse betr. den Schutz der Sicherheit der Eidgenossenschaft
- Bundesrat, Bericht über die antidemokratische Tätigkeit von Schweizern und Ausländern im Zusammenhang mit dem Kriegsgeschehen 1939-1945
- Bundesrat Kobelt im Amt, 1940-1954, in: Gedenkschrift Kobelt, Bern 1965
- Collaboration militaire franco-suisse 1939-1940, Près verbaux et mémoires de l'Académie des sciences, belles lettres et arts de Besançon 178, 1968/69
- Les Documents secrets de l'Etat-Major Général français, Berlin 1941
- Die Dokumente von La Charité, in: Der Fourier, Juni 1961
- Die Dokumente von La Charité. Eine Klarstellung, Manuskript 1961 (Abschrift im Bundesarchiv 27/208), in Bonjour; Bd. VII
- Die Konzeption der schweizerischen Landesverteidigung 1815-1966, Frauenfeld 1971
- Kriegstagebuch des OKW (Wehrmachtsführungsstab) Hrsg. von P. E. Schramm, 4 Bde. Frankfurt 1961-1965
- Die Geheimakten des französischen Generalstabes. Dokumente des Auswärtigen Amtes, Band 6. Berlin 1941
- Le Général Guisan et la Guerre Mondiale 1939-1945, mit Beiträgen von André Marcel, H.R. Kurz, P. Béguin, R. Gafner, O. Chaudet, Lausanne 1971
- Die militärische Bedeutung der Stadt Basel im Zweiten Weltkrieg, in: Basler Stadtbuch 1964
- Ministère de la Guerre, Etat-Major de l'Armée, Section Historique, Les Armées françaises dans la Grande Guerre, Tome 1, 1^{er} Vol., Paris 1936
- Neue Zürcher Zeitung, Tageszeitung, Jahrgänge 1934-1945
- Neue Zürcher Zeitung 391 /24.8.1970, K. Urner: Kompromittierte Neutralität 1940? Die Rückwirkungen der «La Charité»
- Préparation d'une intervention en Suisse 1939-1940 (I Dossier)
- Revue Militaire Générale, La Charité 1940, Nov. 1968
- Revue Militaire Suisse, 1962, mai-juin 1940, au PC. 2e Div.
- Revue Militaire Suisse 116, 1971 – L'opération «H» vue du P.C. du 45e C.A.F.
- Revue Militaire Suisse, Lausanne. Im Besonderen die Jahrgänge 1939-1945
- Die schweizerische Kriegswirtschaft 1939-1948, EVP, Bern 1950
- Schweizer Soldat. Die Zeitschrift zur Förderung der Wehrhaftigkeit und des Wehrsportes, Zürich, Jahrgänge 1939-1945
- Schweizerische Monatsschrift für Offiziere aller Waffen. Organ für Kriegswissenschaft, Frauenfeld, Jahrgänge 1939-1945
- Die Schweiz in Waffen, Grenzbesetzung 1939, Murten 1940
- Service Historique, 2 Bde. Paris 1967,
- Guerre 1939-1945, Les grandes unités Françaises. Edit par l'état-Major de l'armée de terre
- Tages- und Armeebefehle. Sammlung der Tages- und Armeebefehle während des Aktivdienstes 1939-1945. Hrsg. vom Oberbefehlshaber der Armee A. H. Q. 1939-1945
- Vor hundert Jahren. Eine Denkschrift an die ereignisvollen Jahre 1798 und 1799, Zürich 1899
- Die Welt, Berlin-Bonn 1954-1976
- Weltwoche, Zürich 1946-1976
- Schweizer Illustrierte Zeitung, 1939-1945

Ein Wort des Dankes

Ich möchte für ihre freundliche Hilfe meinen herzlichen Dank sagen:

Herrn Dr. H.R. Kurz, Eidgenössisches Militärdepartement, Bern
Herrn Dr. E. Mörgeli, Eidgenössisches Militärdepartement, Bern
Herrn Oberst J.-J. Willi, Eidgenössisches Militärdepartement, Bern

Herrn T. Meister, Eidgenössisches Militärdepartement, Bern

Herrn Dr. O. Gauye, Bundesarchiv, Bern

Herrn Ed. Tschabold, Bundesarchiv, Bern

Herrn Dr. F.G. Maier und seinen Mitarbeitern, Schweizerische Landesbibliothek, Bern

Herrn Isenring, Abteilung der Militärflugplätze, Dübendorf

Herrn R. Manzardo, Aero-Club der Schweiz, Luzern

Herrn F. Maechler, Chef-Redakteur Nebelspalter

Generaldirektion PTT, Bern

Herrn I. V. H. Häfliger, Gruppe für Rüstungsdienste, Emmen

Herrn W. Fotsch, Schweizerische Bundesbahnen, Bern

Herrn Dr. P. Gosztony, Bern

Herrn Dr. M. Tucék, Zürich

Kern & Co. AG, Aarau

Sip. Société Genevoise d'instruments de Physique, Genève

Voegeli & Wirz, Biel-Bienne

Wild Heerbrugg AG, Heerbrugg

Herrn Dr. M. Haupt und seinen Mitarbeitern, Bundesarchiv, Koblenz

Etablissement Cinématographique et Photographique des Armées

Mr. J.S. Lucas, Imperial War Museum, London

Mr. P.H. Reed, Imperial War Museum

Herrn Prof. Dr. M. Broszat und seinen Mitarbeitern, Institut für Zeitgeschichte, München

Frau Dr. M. Lindemann und ihren Mitarbeitern, Institut für Zeitungsforschung, Dortmund

Herrn A. Meyer, Militär-Archiv, Freiburg

Herrn Dr. Fricke, Militärgeschichtliches Forschungsamt, Freiburg

Comandor B. Wronski und seinen Mitarbeitern, Sikorski-Institut, London

Herrn Prof. Dr. J. Rohwer und seinen Mitarbeitern, Weltkriegsbücherei, Stuttgart

Herrn Dr. Sack und seinen Mitarbeitern, Zentralbibliothek der Bundeswehr, Düsseldorf

Herrn Dr. C. H. Hermann, Rheinbach

Kameradschaft der 9. Panzer-Division, Wien

Colonel W. D. Kasprowicz, O.B. E., London

Herrn P. Mahle, Mainz

Herrn J. Nowak, Wien

Herrn C. Ruppert, Köln

Herrn S. Horn und seinen Mitarbeitern, Motorbuch Verlag, Stuttgart

Bildnachweis

Bundesarchiv Bern 11

Bundesarchiv Koblenz 77

Etablissement Cinématographique et Photographique des Armées 8

Eidgenössisches Militärdepartement 226

Imperial War Museum 2

Abteilung der Militärflugplätze 41

Nebelspalter 6

Ringier Bilderdienst 2

Schweizerische Bundesbahn 2

Archiv Janusz Piekalkiewicz 148

Namensverzeichnis

Aschwanden, Leutnant 229
Balzereit, Oberfunkmeister 114,115,121,122,127,128
Barbey, Major 30,103 ff., 122,194, 308, 322
Baudouin, Chef des AA von Vichy 123
Bentele, Hauptmann 113
Berli, Major 107
Besson, General 107ff., 122
Bircher, Offizier 123
Bock, von, Generaloberst 52,57,60
Boehme, SS-Standartenführer 13
Böhmer, Prof. Dr. 117
Boissier, Hauptmann 122
Bossi, Graf, Oberleutnant 118,119
Brauchitsch, von, Generaloberst 89, 90
Burckhardt, Major 308
Burkhardt, Hauptmann 320
Canaris, Admiral, Chef d. dt. Abwehr 123
Caroli, amerik. Flieger 291
Castelnau, de, General 103
Churchill, Premierminister 61,116,119,120, 281
Curtis, General 319
Däniker, Offizier 123
Daille, General 116,130,132
Degenhardt, Kommissar 116
Dollmann, General 53,56, 57, 60
Dulles, CIA 15,17,19
Du Pasquier, General 105
Eggen, Rittmeister 302ff.
Ehardt, Leutnant 298
Einhold, Mitarb. der Propagandaeinheiten 117ff.
Erb, Oberst 145
Ernst, Chef «Büro D» 67
Fuchs, Kriminalinspektor 302, 307
Fossi-Fedrigotti, Graf, Legationsrat 116
Fröhlich, Schweiz. Gesandter in Berlin 61
Gamelin, General 64, 102,103,107,108,110,111,112,119,
122,123
Garchery, General 105
Garteiser, Oberst 30,104 ff., 117,122
Gauché, Colonel 64
Gaulles, de, General 19,116
Geheimdienste 14 ff.
George VI, König v. England 23
Georges, General 102,104,105,107,110,111,116,122
Germann, Oberst 138,140
Gilchrist, Staffelkommandant 236
Giraud, General 17
Gisevius, Dr., ehern. Vize-Konsul 124
Goebbels, Dr. 13,61,117
Göring, Reichsmarschall 230,231,233,298ff.
Gonard, Oberst 104,105,109,122,140,158
Gottheit, Schweizer Poet 11
Gripp, Militärattaché 305ff.
Grossmufti von Jerusalem 19,277, 230
Guderian, General 51,64,109,116
Gürtler, Oberleutnant 231
Guisan, General 11, 12, 14, 17, 30, 34, 63, 103ff., 122ff., 136
ff., 153,194, 220, 222, 235, 308, 321 ff.
Halder, Generaloberst 117
Hausamann, Hauptmann d. Reserve 14
Heiniger, Oberleutnant 315
Héring, General 104
Hermann, Oberleutnant 114,127,128
Himmler, Reichsführer SS 42,161,305 ff.
Hitler, 13,42, 51 ff., 117,124,138 ff., 279 ff., 305 ff.
Högger, Oberst 230, 331
Huber, Generalstabschef 122,194
Huntzinger, General 65,123
Ilsemann, von, Oberst 32
Irkens, Majori. G. 115,116,118,119,120,121
Ironsides, General 119,120
Iselin, Oberstdivisionär 178
Jagnillard, Oberst 14,109
Jodl, General 60
Johnen, Oberleutnant 297ff.
Kaffke, Major 115 ff.
Kamprath, Leutnant 297 ff.
Kappeler, Schweiz. Gesandter in Berlin 122
Karsch, Oberleutnant d. R. 116,118
Keitel, General 60
Kelly, ehern. brit. Botschafter 281
Kobelt, Bundesrat 30,311,316ff.
Köcher, dt. Gesandter in Bern 108,123, 289,309
Komberger, Oblt. 231
Konzack, Feldwebel 270
Kranzer, Gefreiter 118,120,121,122
Kunkler, Pilot 263
Lattre deTassigny, de, General 43,104,323 ff.
Laval, Min.-Präs. der Vichy-Regierung 19
Leeb, Ritter von, Generaloberst 52, 53, 56, 57, 89,109
Lindecker, Hauptmann 229
Lindner, MG-Schütze 229
Liss, Generalmajor a. D. 110,117
Logoz, Oberst 107,108
Lomax, brit. Handelsattaché49, 281 ff.
Luchsinger, Oberst 194
Lutz, Generalkonsul 19
Lyet, Colonel 65

Mack, Major 305, 307
 Magruder, General 19
 Mahle, Oberfeldwebel 297ff.
 Mahnert, Pilot 229
 Malkowsky, Pilot 271
 Mannerheim, Freiherr von, Marschall 15
 Marion, Colonel 65
 Martini, franz. Botschafter in Ankara 120
 Masson, Oberstbrigadier 14,17,24, 59,64,104,222,:
 Mayer, Hauptmann 113,127
 Meuli, Leutnant 231
 Meurer, Hauptmann 298
 Minger, Bundesrat 104,170
 Moltke, von, ehem. Botschafter in Rom 122
 Mussolini 19, 305
 Mutach, von, Major 136
 Napoleon 11,137
 Neinhaus, Rittmeister d. R. 116,118,119,120
 Norton, brit. Botschafter 281
 Pétain, Marschall 19,44,103,104
 Petitpierre, Oberst i. G. 104,105,131
 Picard, Colonel 51
 Pilet-Golaz, Bundesrat (Aussenminister) 108,122,233,
 Pratt, amerik. Flieger 291
 Primault, Major 308
 Prisi, Oberstkorpskommandant 144
 Probst, Oberstdivisionär 225
 Pünter, Journalist 16
 Rado, («Dora») 16
 Reynaud, General 119,120
 Ribbentrop, von, Aussenminister 235
 Rickenbacher, Leutnant 230
 Rihner, Oberst 308ff.
 Rössler, («Lucy») 16
 Rommel, Feldmarschall 237
 Ruegger, Schweiz. Botschafter in Rom 62
 Rundstedt, von, Generaloberst 52, 57, 62,110
 Runzer, Leutnant 118
 Ruppert, Oberleutnant 115
 Saboteure 232 ff.
 Schellenberg, Brigadegeneral 17,124, 306, 308
 Schmid, General 312
 Schneider, Leutnant 53
 Schörner, General 161
 Schwarz, Oberstbrigadier 188
 Sedlacek, Oberst 16
 Skorzeny, Obersturmbannführer 305 ff.
 Smitts, Leutnant 314
 Sohner, Beobachter 229
 Spaatz, General 319
 Spionage-Agenten 146 ff.
 Stalin 13
 Steiger, von, Bundesrat 18, 308ff.
 Steimle, Obersturmbannführer 306
 Stuck, Gesandter 64
 Stucki, Minister 19
 Sulzer, Minister 286
 Thiébaud, Luftattaché 107
 Thurnheer, Pilot 229
 Tillon, Corporal 112,113
 Touchon, General 110
 Treu, Oberleutnant 315
 Trost, Direktor 116
 Tscharnier, de, Oberst 104,110,122,132
 Vichytil, Oberstleutnant 113,115
 Volkmar, Funker 229
 Waibel, Major 19
 Wallenberg, Diplomat 19
 Wattenwyl, Oberst 311
 Weiss, von, Schweiz. Generalkonsul 19
 West, Luftattaché 49, 237, 239, 281,288, 289
 Weygand, General 110,111,119
 Wieland, Oberst 137
 Wille, Oberst 123,138
 Witzleben, von, Generaloberst 13, 57, 64
 Wolf, Obergruppenführer 161
 Wooley, Leutnant 237
 Wrightson, «Alglo-Swiss Mixed Commission» 281
 Wurster, Pilot 227
 Wyttenbach, von, Obl. 32
 Wyss, Oberleutnant 278, 318,332
 Zimmermann, Major i. G. 13



Mit dem Abstand von über drei Jahrzehnten sichtet diese einmalige Buchreihe das Arsenal der Deutschen Wehrmacht. Nüchtern und sachlich. Ohne Emotionen und Vorurteile. Flugzeuge, Kanonen, Fahrzeuge, Schiffe...

Diese brillanten kriegsgeschichtlichen Dokumentationen muten selbst heute noch an wie eine „g.Kdos“-wie eine geheime Kommandosache.

Die JU52 im Zweiten Weltkrieg

Über 200 Fotos, zahlreiche Zeichnungen und Skizzen, packende Berichte, detaillierte Angaben und Typenbeschreibungen erzählen hierdas abenteuerliche Leben der JU 52.

196 Seiten, 242 Abbildungen. Geb. DM 28,-



Die BMW-Kräder R12/R 75 im Zweiten Weltkrieg

Diese Dokumentation enthält keine Situation im Fronteinsatz der R 75, die sich in den grossartigen Fotos nicht widerspiegelt. Ein hochinteressanter Bildband für alle „Krad“-Begeisterten und Motorrad-Enthusiasten.

192 Seiten, 242 Abbildungen. Geb. DM 28,-



Der VW-Kübelwagen Typ 82 im Zweiten Weltkrieg

Noch heute geniesst der „VW-Kübel“ einen legendären Ruf. Über 200 ausgesuchte Abbildungen vom Einsatz an allen Fronten illustrieren den Band. – Eine Fundgrube für Leser, die das Thema Motorisierung im Zweiten Weltkrieg begeistert. 192 Seiten, 214 Abbildungen. Geb. DM 28,-



Die 8,8-Flak im Erdkampf-Einsatz

Dieser Band bietet einen Einblick in die vielfältige Technik einer damals unübertroffenen Waffe. Ausgesuchte Fotos schildern in überzeugender Weise das Geschehen des II. Weltkriegs aus der Sicht der 8,8-cm-Flak-Kanoniere.

192 Seiten, 225 Abbildungen Geb. DM 28,-



Fieseler Storch Fi 156 im Zweiten Weltkrieg

Mit seinem einmaligen Bildmaterial, den zahlreichen Skizzen und Zeichnungen wird diese Dokumentation den höchsten Ansprüchen der Wehrhistorikergerecht, ist aber auch dem Modellbauer eine wertvolle Hilfe.

196 Seiten, 287 Abbildungen. Geb. DM 28,-



Die Deutsche Tagjagd

Bildchronik der deutschen Tagjäger bis 1945

Dieser Band zeigt in seltenen Fotos die Entwicklung der deutschen Tagjagd und ihren Einsatz im Zweiten Weltkrieg. Hier ist ein authentisches Werk entstanden – illustriert mit 500 meist unbekanntesten Aufnahmen.

224 Seiten, 500 Abbildungen. Geb. DM 38,-



Messerschmitt Bf 110

Zerstörer an allen Fronten
Die Entwicklung einer Waffengattung, die als Eliteeinheit geplant war, aber auf Grund des technischen Unverständnisses und halsstarrer Besserwisserie der Führungsspitze einen sinnlosen Opfergang antreten musste.

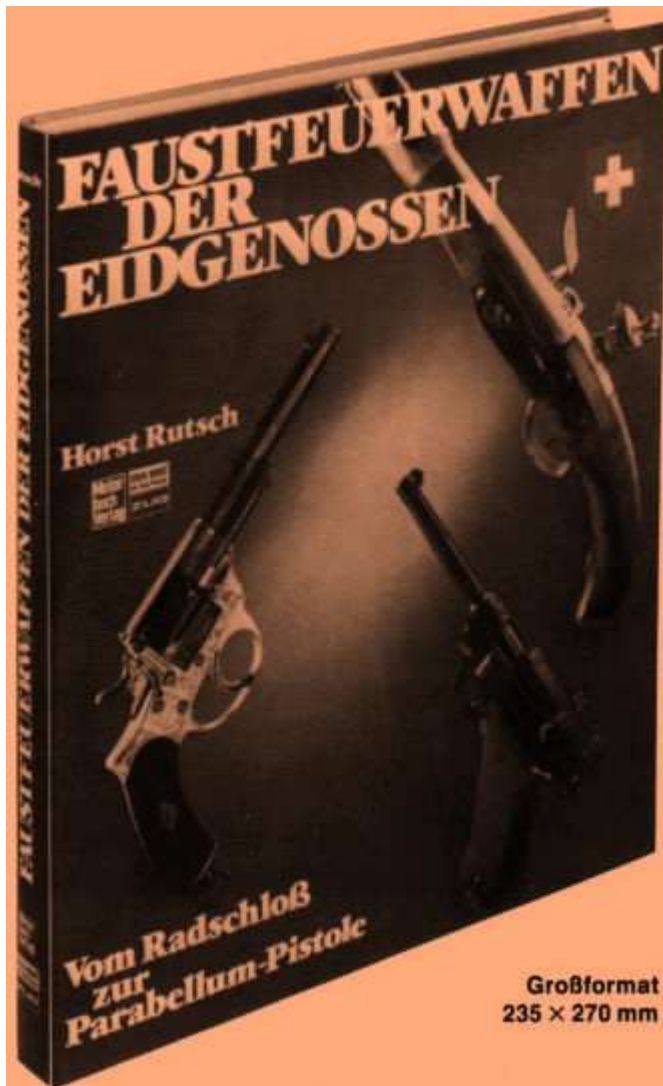
248 Seiten, 508 Abbildungen. Geb. DM 38,-

VERIAG BUCHEU
Inh. Paul Pietsch

ZUG

Motor
buch
Verlag

Die Schweizer Faustfeuerwaffen

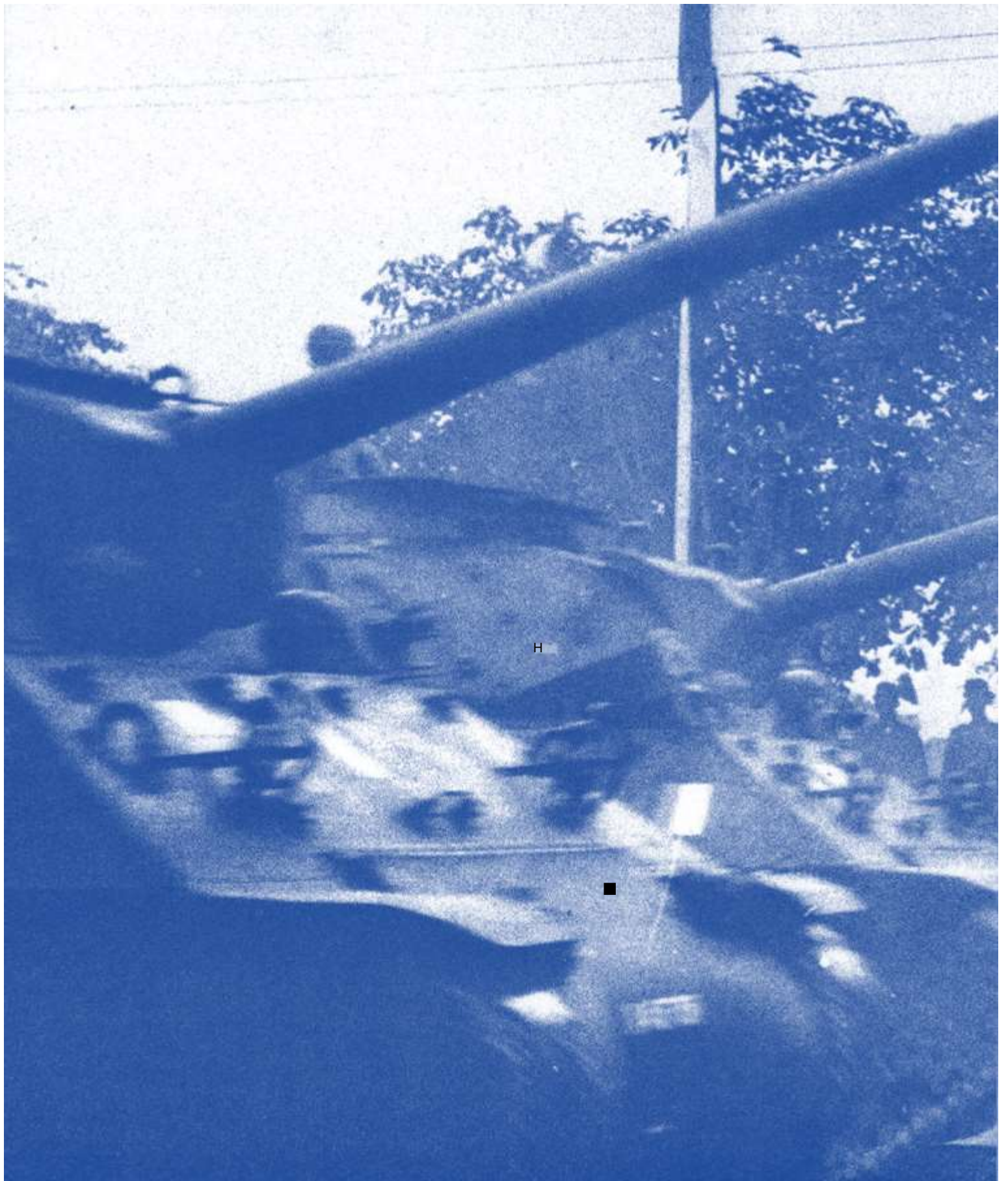


Dies ist die erste vollständige Dokumentation über alle Faustfeuerwaffen der Eidgenossen. In diesem grossformatigen Bildband werden in instruktiven Detailaufnahmen und unterstützt durch einen fach- und sachkundigen Text die schweizer Faustfeuerwaffen aller Epochen in allen Einzelheiten vorgestellt. Der Bogen spannt sich vom Vorderlader ab 1'650 über das letzte Revolvermodell 1929 bis zu den heutigen Präzisionswaffen. Eine «psychologische» Untersuchung des Waffensammelns und des Waffensammlers ist dem Buch vorangestellt; die Darstellung zahlreicher Zubehörteile runden es ab. Eine in Umfang und Vollständigkeit einmalige Dokumentation – nicht nur für den Sammler und Liebhaber von schweizer Waffen. Alle gezeigten Waffen wurden vom Autor ohne Rücksicht auf Mühen und Kosten zur bekannten «Sammlung Rutsch» selbst Zusammengetragen.

Horst Rutsch
Faustfeuerwaffen der Eidgenossen Vom Radschloß zur Parabellum-Pistole 304 Seiten, 366 Abbildungen von 60 schweizer Waffen, die bis in alle Details dokumentiert werden.

Geb. DM 48,-





H

■