

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 98 (2023)
Heft: 10

Artikel: Amerikanische Bomberlandung in der Tharau Wil vor 80 Jahren
Autor: Wittwer, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1053052>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 15.03.2025

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

Amerikanische Bomberlandung in der Thurau Wil vor 80 Jahren

Am 13. August 1943 landete der erste amerikanische Bomber in der Thurau. Bis Ende des Zweiten Weltkrieges sollten es 166 amerikanische Flugzeuge sein, die in der Schweiz landeten oder abstürzten.

Werner Wittwer

Die Amerikaner traten nach dem japanischen Angriff auf Hawaii in den Zweiten Weltkrieg ein. Ab Oktober 1942 begannen sie, die 8. Luftflotte in England zu stationieren. Davon zeugen teilweise noch heute die Flugfelder in East Anglia.

Nach der Eroberung von Nordafrika durch die Alliierten (Operation Torch) ergab sich die Möglichkeit, eine zweite Front zu eröffnen. In Nordafrika wurde die 9. Luftflotte stationiert. Verstärkt wurde die 9. durch Bombergruppen (BG) aus der 8. Luftflotte.

Der in Wil gelandete Consolidated B-24D «Liberator», Kennnummer 42-40611, mit dem Namen «Death Dealer» stammt aus dieser Verstärkung und war in Bengasi (Libyen) stationiert. Gegenüber

der Bombardierung der Erdölraffinerie im rumänischen Ploiesti (Operation Tidal Wave) Wochen zuvor, war der Flug nach Wiener Neustadt ein Spaziergang.

Die Besprechung für die Piloten begann in den frühen Morgenstunden des 13. August. Zwischen 7.15 und 7.30 Uhr starteten 114 Flugzeuge des Typs B-24D.

Für den 1900 km langen Flug erhielten sie Zusatztanks. Über der Adria machten 32 Bomber wegen technischer Probleme kehrt und landeten auf einem Flugfeld bei Tunis (Tunesien).

Die Ziele

An der Casablanca Konferenz im Januar 1943 hatten die Briten und Amerikaner die Prioritäten festgelegt, wie der Luftkrieg

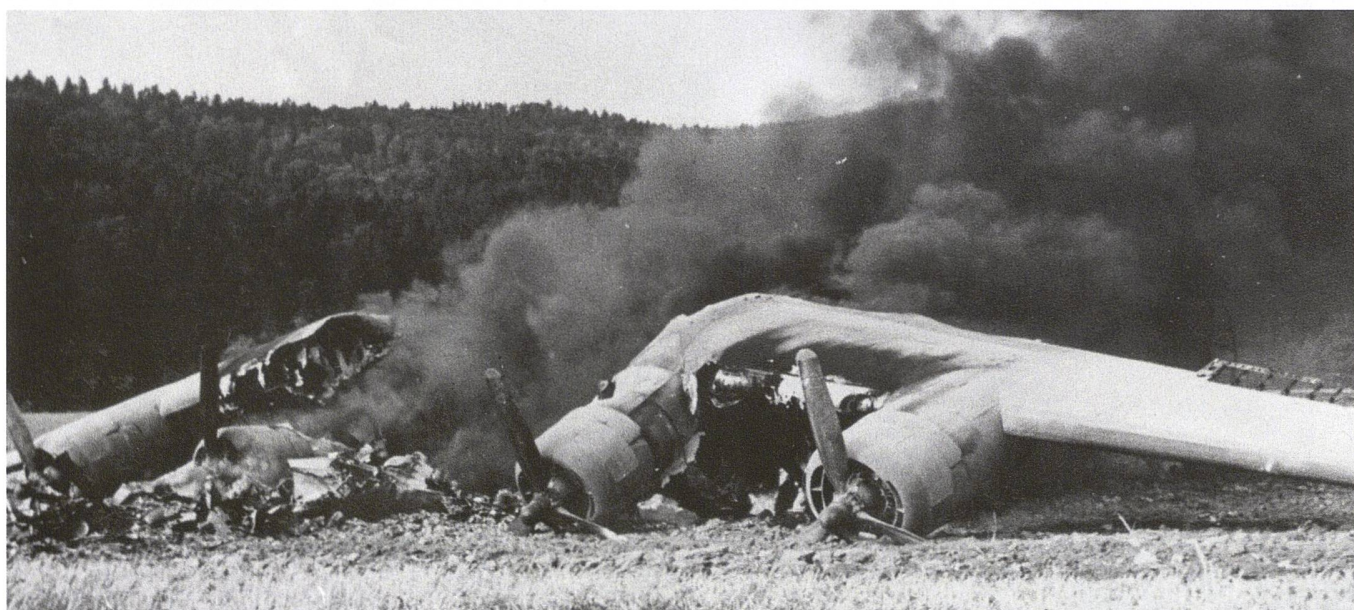
gegen Deutschland zu führen sei. Als oberstes Ziel waren die Flugzeugmontagewerke und als nächstes die Flugzeugmotorenwerke vorgesehen. Wiener Neustadt mit den verschiedenen Industrien (Messerschmitt Werk 1 und 2, Rax, Hammerbrot und Gustloff Werke, Giesserei Nemetz) war als Angriffsziel prädestiniert. 25 Prozent der Jagdflugzeugproduktion kam aus Wiener Neustadt, monatlich 280 Jäger.

Die Abwehr

Wiener Neustadt war der erste Bombenangriff der Alliierten auf Österreich. Für die deutsche Luftwaffe war der Angriff von Süden her eine vollkommene Überraschung. Auch die Flak kam kaum zum Zug, war doch nur Wien mit Flaktürmen bewehrt.

Die Bombardierung

Der Anflug (Operation Juggler) führte über das Mittelmeer, Italien, die Adria, Jugoslawien nach Ungarn zum Plattensee. Dieser wurde als Wegmarke genutzt, um Richtung Neusiedlersee einzuschwenken. Von dort ging es direkt nach Wiener Neu-



Bilder: warbird.ch

Die durch die Besatzung in Brand gesteckte «Death Dealer» kurz nach der Landung in der Schweiz.



Bild: U.S. Army Air Force

Die Bomber des Typs B-24D Liberator in Formation.

stadt. Ziel für den Rückflug war Tunesien oder eine Reihe von Ausweichzielen auf alliierterem Territorium, sollte der Treibstoff nicht mehr reichen.

Wegen mechanischer Probleme konnten sich nur 61 der 82 Maschinen ihrer Bomben entledigen. Der Angriff erfolgte in drei Wellen aus einer Höhe von 2000 bis 5000 Metern. Es wurden 247 Sprengbomben und 370 Stabbrandbomben (ca. 145 000 kg) abgeworfen. Diese richteten eine verheerende Verwüstung an. 134 Tote und 934 Schwer- und Leichtverletzte war die Bilanz der zwischen 13.50 und 14.30 Uhr abgeworfenen Bomben. Die Flugzeugproduktion sank von 270 Bf109G-6 im Juli auf 184 Jäger im August. Für die Amerikaner war es ein Erfolg, und nur zwei ihrer Maschinen mussten als verloren gemeldet werden.

Die Landung

Eine dieser Maschinen war die von Pilot Alva J. Geron gesteuerte B-24D. Auf dem Anflug nach Wiener Neustadt verlor Motor 3 den Öldruck und musste abgestellt werden. Durch Flak Beschuss beim Flug über Wien fiel auch Motor 2 aus. Die Flughöhe konnte auf die Dauer nicht gehalten werden.

Navigator Robert V. Simpson gab dem Piloten einen Kurs bekannt, der sie voraussichtlich in die Schweiz bringen würde. Mit zwei laufenden Motoren verliessen sie die Formation und flogen als Fixpunkt den Bodensee an. Bei der Landung auf dem ehemaligen Flugfeld in der Thurau hielten sich ausser den Piloten alle Besatzungs-

mitglieder im hinteren Teil des Flugzeuges auf. Das Bugfahrwerk knickte ein und so kam die Maschine kurz nach der Landung um 16.30 Uhr abrupt zum Stillstand.

Die Besatzung im Alter zwischen 20 und 27 Jahren konnte dem Rumpf unverletzt entsteigen. In der Annahme, auf deutschem Gebiet zu sein, setzten die Offiziere den Bomber in Brand. Eine riesige Rauchsäule markierte das Ende von «Death Dealer».

Die Luftschutzorganisation Wil dämmte den Brand mit Schaumlöschern ein, was erst nach dem dritten Versuch gelang. Wenig später begannen Spezialisten aus Dübendorf mit der Untersuchung und dem Abtransport des Wracks nach Dübendorf. Die Motoren mit ihren grossen Turboladern wurden durch die Flugwaffe genauer untersucht. Die Flügel wurden bis Kriegsende in Kloten eingelagert, um anschliessend in der Aluminiumhütte Chip-pis ihr Ende zu finden. 2008 stellten Wil Tourismus und der Lions Club Wil am Landeplatz in der Thurau an einem Baum eine Gedenktafel auf.

Was mit der Besatzung geschah

Am 15. August verliess die Besatzung Wil im Schnellzug Richtung Zürich. Die Mannschaft gelangte zuerst nach Evilard, dann nach Magglingen und schliesslich ins Camp Maloney nach Adelboden. Donald J. Grimes arbeitete als Funker in der amerikanischen Botschaft in Bern, Robert E. Todd für das rote Kreuz in Genf, Alva J. Geron wurde zusammen mit sechs weiteren internierten Amerikanern am 3. März

1944 in einer Austauschaktion mit deutschen Internierten in einem geschlossenen Eisenbahnwagen nach Spanien gebracht. Robert V. Simpson schloss sich nach der Flucht aus der Schweiz der französischen Résistance an und half, andere Internierte aus der Schweiz durch Frankreich nach Spanien zu schleusen. Richard G. Ryan gelang die Flucht aus dem Gefängnis im Wauwilermoos. Als er in Zivilkleidern die Grenze passierte, wurde er von den Deutschen aufgegriffen und als Spion erschossen. Die übrigen Besatzungsmitglieder

Das Flugzeug

Consolidated B-24D Liberator, hergestellt bei Buick Motor Division General Motors Corp. USA.

Technische Daten

Erstflug: 29. Dezember 1939, Indienststellung: Juni 1941, Produktionszeit: 1940 bis 31. Mai 1945, Stückzahl: 18 482, Länge: 21.16 m, Spannweite: 33.55 m, Höhe: 5.49 m, Antrieb: vier Pratt & Whitney R-1830-65 Twin Wasp Doppelsternmotoren mit je 1200 PS, Höchstgeschwindigkeit: 480 km/h in 9150 m Höhe, Reichweite: 3360 km, Besatzung: 10 bis 12 Mann, Dienstgipfelhöhe: 8550 m, Leergewicht: 17 250 kg, Fluggewicht: 26 000 kg, Bewaffnung: zehn Browning-M2-MGs, Kal.50 (in der Schweizer Armee bekannt als MG 64), Bombenlast: max. 8000 lbs (3,6 t).

konnten im Februar 1945 nach England zurückkehren.

In einer Tageszeitung vom Samstag, dem 10. Oktober 1987, ist zu lesen, dass der Pilot Alva J. Geron und seine Frau Beth Wil besuchten und von Stadtmann Hans Wechsler das Büchlein «Wil Aktiv 1939 bis 1945» mit einer persönlichen Widmung erhielten.

Augenzeuge der Bombardierung

Walter Keck, 1928, aufgewachsen in Ebenfurth, nordöstlich von Wiener-Neustadt, war zur Zeit des Luftangriffes Lehrling in den Wiener-Neustädter Flugzeugwerken. Er wohnte im Kanton Freiburg. Er erinnerte sich folgendermassen: «Der Luftangriff kam für uns gänzlich überraschend. Es gab keinen Fliegeralarm. Kurz nach der Mittagspause sah und hörte man Flugzeuge. Kurz darauf fielen im Werksgebäude schon die ersten Bomben und wir flüchteten in die nächstgelegenen Unterstände. Diese waren allerdings mehr als mangelhaft, darum auch die vielen Toten.

Nach dem Angriff versuchte die Belegschaft, nach Hause zu kommen. Dies war möglich, weil der Zaun durch die Bombardierung an mehreren Stellen beschädigt war. Uns Lehrlinge hat man jedoch zurückgehalten. Wir mussten bis Einbruch der Dunkelheit die Verwunden versorgen, die Toten beiseiteschaffen und bei Aufräumarbeiten helfen. Als man uns entlassen hatte, musste ich den Heimweg von 14 Kilometern zu Fuss antreten, waren doch alle Verkehrsmittel ausgefallen. Natürlich hatten meine Angehörigen schon das Schlimmste befürchtet. Als Dank und Anerkennung für unser vorbildliches Verhalten bekamen wir kurz vor Weihnachten eine Handvoll Zwieback und eine Handvoll Tabak. Da wir als Jugendliche nicht rauchen durften, wurde

Die Besatzung

Pilot: Alva J. Geron, Co-Pilot: Russel P. Liscomb, Navigator: Robert V. Simpson, Bombenschütze: Robert E. Todd, Ingenieur: Donald J. Grimes, Kugelschütze: Thomas M. Osborn, Funker: Gumecindo J. Frausto, Schütze: Charles L. Roberts, Schütze: Richard G. Ryan, Schütze: David L. Wightman.




Im Bild von links nach rechts: G. J. Frausto, T. M. Osborn und D. J. Grimes.



Die Besatzung zusammen mit der Bewachungsmannschaft in Wil.

der Tabak in unserem Namen an die Front geschickt. Als Lehrling mussten wir jedes Jahr zwei Wochen Flak-Dienst leisten. Wir hatten drei ziemlich alte Oerlikon- und Hotchkiss-Geschütze. Damit erreichten wir höchstens 4000 Meter Höhe und waren damit nur Dekoration. Aber trotz des jugendlichen Alters durften wir in der Uniform ins Kino.

Nach wenigen Angriffen wurde aufgehört, die angerichteten Schäden zu reparieren. Das ganze Werk wurde dezentralisiert, die Lehrwerkstätten wurden nach Gmünd im Waldviertel verlegt. Dort konnte ich zum Glück meinen Lehrabschluss machen. Auch Ebenfurth wurde später bombardiert. Es wurden der Bahnhof und das Schulhaus getroffen. Dass im

Rax-Werk Teile für die V 2 fabriziert wurden, vernahm man nur gerüchteweise.» 

Weitere Ereignisse

Abstürze oder Notlandungen von amerikanischen Flugzeugen in der Gegend um Wil:

25.02.1944, Kirchberg, B 24 H

16.03.1944, Wildhaus, B 17 G

18.03.1944, Dietschwil, B 24 J

24.04.1944, Neftenbach, B 17 G

(Materialabwurf über Niederbüren)

27.05.1944, Lütisburg, P 51 B

19.07.1944, Ossingen, B 24 J

20.07.1944, Erlen, B 24 H

21.07.1944, Nesslau, B 24 J

FDP
Die Liberalen

Liste 5

Stefan
Brupbacher

In den Nationalrat

Werkplatz im Herz
Zukunft im Blick

Militärische Führungskompetenz im Nationalrat
Für eine starke Armee



bisher
Beni
Fischer
www.benjamin-fischer.ch

Tobias
Weidmann
www.tobiasweidmann.ch

In den Ständerat:
Gregor Rutz
zusammen mit Regine Sauter

Liste 1



Seminare | Kongresse | Events



Mit Sicherheit am richtigen Ort!

Seminarzentrum
Hitzkirch

Seminarstrasse 10 | 6285 Hitzkirch
+41 41 919 63 00 | info@seminarhitzkirch.ch
seminarhitzkirch.ch

