



Amerikanische «Luftgangster»?

9. September 1944: US-Luftwaffe beschiesst Güterzüge bei Rafz und Weiach

Ein Blick zurück auf den Herbst des Jahres 1944: Das fürchterliche Völkerringen des 2. Weltkrieges neigt sich langsam seinem Ende zu. Die deutschen Armeen geraten in zunehmend grössere Schwierigkeiten.



Die Bombardierung von Ö Raffinerien und Hydrierwerken hat die Treibstoffversorgung so stark beeinträchtigt, dass die deutschen Streitkräfte den Bewegungskrieg zu Lande kaum mehr führen und den Luftraum gar nicht mehr schützen können. Seit dem Februar beherrschen die Alliierten den Himmel über dem ganzen Reichsgebiet. Am 1. April wird Schaffhausen bombardiert – ein Versehen, sagen die Amerikaner. Am 6. Juni, dem D-Day, landen die Alliierten in der Normandie. Die Luftangriffe im Hoch- und Spätsommer 1944 versetzen der deutschen Kriegswirtschaft den vernichtenden Schlag.

In dieser Endphase haben die Kampfpiloten über Süddeutschland vor allem einen Auftrag: Das reichsdeutsche Eisenbahnnetz lahmzulegen und sämtliche fahrenden Züge zu stoppen. In der Folge wird die neutrale Schweiz beinahe täglich in Kampfhandlungen verwickelt:

- 8. September Beschiessung der Bahnanlagen von Moutier und Delémont.
- 9. September Beschiessung von Zügen bei Weiach und Rafz.
- 11. September Bomben und Bordwaffen gegen den Schnellzug Zürich–Basel bei Pratteln.

«Neue schwere Uebergriffe amerikanischer Flieger»

Mit dieser Schlagzeile betitelte die Redaktion des «Tages-Anzeiger für Stadt und Kanton Zürich» am Montag, 11. September 1944 ihren Bericht über erneute Luftangriffe:

«Amtlich wird mitgeteilt: In den Mittagsstunden des 9. September 1944 wurde der Luftraum unserer westlichen und nördlichen Grenzgebiete mehrfach durch fremde Flugzeuge verletzt. Es handelt sich dabei hauptsächlich um amerikanische Jäger. Diese führten einen Angriff auf einen fahrenden Güterzug in der Gegend von Rafz durch, der sich teilweise auf schweizerischem, teilweise auf deutschem Boden befand. Dabei wurden zwei Personen schwer und eine Person leicht verletzt. Ferner wurde ein Güterwagen in Brand geworfen.

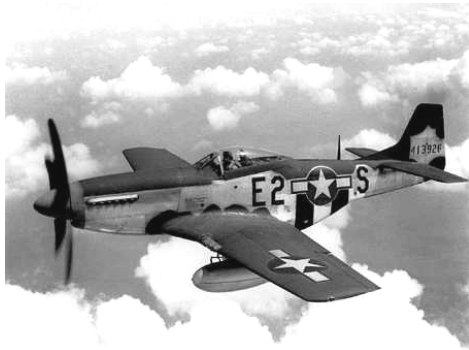
Ueberdies haben amerikanische Jäger einen fahrenden Güterzug bei Weiach mit Bordwaffen beschossen und dabei die Lokomotive und einen Personenwagen beschädigt. Hier sind zwei Schwer- und zwei Leichtverletzte zu beklagen. In der Gegend von Weiach ist ferner ein Bahnwärterhäuschen in Brand geworfen worden.»

Soweit die offizielle Pressemitteilung der Schweizer Armeeführung, die in fast identischem Wortlaut auch in der Neuen Zürcher Zeitung, dem «Bülach-Dielsdorfer Volksfreund» (heute NBT), der «Bülach-Dielsdorfer Wochen-Zeitung» (heute ZU) und im «Wehnthaler» erschien und damals jeden solchen Bericht einleitete. Ebenfalls am 11. September 1944 druckte der «Wehnthaler» Aussagen von Augenzeugen aus unserem Dorf, die für sich selber sprechen:

Weiacher Augenzeugen berichten

«Atemraubende Momente erlebte die Bevölkerung von Kaiserstuhl und Weiach am vergangenen Samstag um die Mittagszeit. Ich befand mich gerade in meinem etwa 600 Meter von der Bahnstation Weiach-Kaiserstuhl entfernten Garten, als von jenseits des Rheins kommend, das Motorengebrumm fremder Flugzeuge immer stärker vernehmbar war. Plötzlich sehe ich, wie zwei einmotorige Jagdflugzeuge im Sturzflug gegen den Bahnhof niedersausen und schon waren auch Maschinengewehrsalven vernehmbar. Der Angriff galt offensichtlich dem soeben die Station Richtung Eglisau verlassenden Güterzug, dem auch ein Personenwagen beigegeben war. Ein Blick auf die Uhr – es ist 12 Uhr 55. Die Maschinen reißen sich wieder hoch, ziehen eine größere Kurve, um an Höhe zu gewinnen. Inzwischen setzt der Zug seine Fahrt fort, wird jedoch im Weiacher Hard erneut von beiden Flugzeugen angegriffen, die es diesmal besonders auf die Dampflokomotive abgesehen hatten.»

«Mit meinem Velo – so fährt unser Augenzeuge fort – war ich rasch auf der Unglücksstätte, wo ich folgendes konstatiere: Die Maschine, d.h. der Dampfkessel und der Führerstand, sind buchstäblich durchlöchert. Aus dem Rumpf strömen Dampf und Wasser. Eben trägt man den schwerverwundeten Heizer Hösli ins nahe Wärterhaus, wohin man auch den ebenfalls schwerverletzten Zugführer Wuhrmann verbracht hat. Leichter verletzt ist der Lokomotivführer, sowie der Kondukteur, welcher letzterer die Geistesgegenwart besaß, den Zug zu verlassen und sich platt in einen Acker zu legen. Wie er erklärte, prasselten die Geschosse dicht neben ihm in die weiche Erde, und er glaubte, daß sein letztes Stündlein geschlagen habe.



Außer der Lokomotive ist namentlich der Personenwagen arg durchlöchert. Per Velos und Autos eilten die Samariterinnen von Weiach und Kaiserstuhl auf die Unglücksstätte, wo sich auch bereits schon drei Aerzte aus der näheren Umgebung eingefunden hatten, die die beiden Schwerverletzten ins Spital nach Bülach verbrachten.

(...) Einige Zeit später [nach einem Lastwagen mit den Verwundeten aus Rafz] traf das Krankenauto des Spitals aus Richtung Weiach ein und brachte Verletzte aus einem dort angeschlossenen Eisenbahnzug. -- Ca. um 4 Uhr konnte man Eisenbahn-

wagen und Lokomotive in Bülach rangieren sehen, die arge Schußlöcher aufwiesen. Besonders der Führerstand der Maschine zeigte verschiedene größere Einschläge. An den Wagen waren Fensterscheiben durchlöchert oder ganz zertrümmert.»

Hans Knecht, Bahnwärter: Mit dem Schrecken davongekommen!

«Ungefähr um 1 Uhr schauten meine Familie und ich – dabei muß ich gestehen, einem ganz interessanten Schauspiel zu. Während zwei Flugzeuge über dem Rafzerfeld kreisten, stachen zwei andere gegen den Boden, kamen in kurzer Zeit wieder hoch und wiederholten dasselbe noch einmal. Unterdessen war ein Güterzug mit einer Dampflokomotive im Begriffe, nach Zweidlen zu fahren. Da – plötzlich sammelten sich die Jäger und flogen vom deutschen Ufer des Rheins herkommend direkt auf den fahrenden Zug zu, schossen und durchlöcherten bereits schon beim ersten Angriff die Lokomotive. Dampf und Rauch zischten etwa 5 Meter auf beide Seiten.

Sofort in den Keller, rief ich meiner Familie zu und schon zogen die schnellen Jäger eine Schleife gegen Raat, um sich zum zweiten Angriff zu formieren. Sie stießen nun in südöstlicher Richtung auf den Zug herab, flogen nochmals dieselbe Schleife, um auch noch einen dritten Angriff auszulösen. Etwa 70 Meter von meinem Hause hatte das pflichtgetreue Bahnpersonal den Zug zum Stehen gebracht. Zehn Meter von meinem Hause entfernt sind Einschläge auf der Straße zu konstatieren, und wunderbarerweise wurde beim ganzen Angriff nur eine Scheibe durch einen abprallenden Stein zerschlagen. Welche Gewalt ein Maschinengewehrgeschoß in sich hat, sieht man erst den Spuren an, die auf der Geleiseanlage noch zu beobachten sind. Da die Lokomotive ganz in Dampf und Rauch gehüllt war, meinte man, mein Haus brenne, was dann auch am Samstagabend der Achtuhr-Nachrichtendienst gebracht hatte, trotzdem das Polizeikommando Zürich da war und alles fotografiert und aufgenommen hatte. Wir sind froh und dankbar, daß der Tod und die Verwüstung unser Haus diesmal verschont hat.

Schwer verletzt waren der Heizer und der Zugführer, die ich beide in mein Haus nahm und ihnen die erste Hilfe zuteil werden ließen [sic!]. Nach einer Viertelstunde war bereits der erste Arzt bei uns. Der Zugführer wurde im Personenwagen überrascht, wo er den Rapport schrieb. Als ich beim Verbinden des Heizers neben dem Zug war, hörte ich im Wagen nebenan Klopfzeichen und fanden den Zugführer am Boden in seinem Blute liegend. In der Hand war noch verkrampft das Bleistift, das ihm dann erst der Arzt wegnahm. Ein Kondukteuraspirant war von ganz besonderem Glück beschützt. Er hatte sich in eine Ackerfurche geworfen, und zwei Meter von ihm entfernt gruben sich die tödlich wirkenden Geschosse in das weiche Erdreich.»

In der Ausgabe vom 13. September 1944 musste der «Wehnthaler» dann jedoch einräumen:

«Der Augenzeugenbericht des Bahnangestellten H. K. in letzter Nummer wurde nicht von diesem selbst verfaßt, sondern ist auf ein Interview unseres Einsenders M. mit diesem

S.B.B.-Angestellten zurückzuführen, wovon die werten Leser gefl. Notiz nehmen wollen.»

Auf den ersten Augenzeugen stützte sich auch die «NZZ» ab, deren Reporter weiter recherchiert hatten. So war in der Morgenausgabe des 11. September zu lesen:

Aussagen der Verletzten im Spital

«Der Angriff auf den Güterzug bei Weiach erfolgte, wie wir von dem 1917 geborenen, seit 1941 im Dienste der S.B.B. stehenden Heizer Fritz Hösli erfahren haben, auf ähnliche Weise wie bei Rafz. Je eine Maschine richtete ihr Feuer gegen die Dampflokomotive, die andere beschoß die Zugskomposition, die u. a. auch einige Zisternenwagen mitführte. Auf diesen Zug wurden drei Angriffe unternommen. Der Lokomotivführer Ganz, der im Gesicht nur leicht verletzt wurde, betätigte ebenfalls sofort die Schnellbremse, worauf das Personal die Maschine verließ. Hösli hat durch einen Splitter einen Bruch des rechten Oberarms erlitten, ferner weist sein Rücken Quetschungen auf. Im einzigen Personenwagen des Güterzuges befanden sich der Zugführer sowie der Kondukteur. Zugführer Wuhrmann erlitten [sic!] einen Lendenschuß, während der Kondukteur unverletzt blieb.»

«Wildwest-Methoden der amerikanischen Luftwaffe»

Für den Redaktor des «Bülach-Dielsdorfer Volksfreund» waren die Luftangriffe offenbar kein Thema. Ausser der offiziellen amtlichen Mitteilung druckte er nichts ab. Beim Konkurrenzblatt dagegen, der «Bülach-Dielsdorfer Wochen-Zeitung», griff sein Pendant in die Tasten und schrieb in der Ausgabe vom 11. September unverblümt von «Wildwest-Methoden».

Nach einer Beschreibung der Beschussung der Bahnhöfe von Moutier und Delémont, die ein Todesopfer forderte, heisst es da:

«Man beginnt sich im Volk zu fragen, warum der Bundesrat nicht wenigstens offiziell protestiert. Bisher hat man (...) nichts davon gehört. Im übrigen wird es immer untragbarer, die Amerikaner in Luxuskurorten sich aufhalten zu lassen, während amerikanische Flugzeuge mit größter Unbekümmertheit – um nicht zu sagen systematisch – unsere Neutralität verletzen, und Schäden anrichten, die entweder absichtlich begangen wurden oder dann von vollkommener Unkenntnis der Geographie sprechen.»



In derselben Ausgabe vom Montag, 11. September hieb der Redaktor der «Bülach-Dielsdorfer Wochen-Zeitung» unter dem Titel «Luftangriffe auf die Schweiz am laufenden Band» gleich noch einmal in diese Kerbe. Nach der offiziellen Mitteilung über die Zwischenfälle bei Rafz und Weiach am Samstag und die Luftkämpfe über dem Jura am Sonntag schrieb er:

«Man wundert sich immer wieder darüber, daß den amerikanischen Piloten zwei grundlegende Dinge fehlen: Die primitivsten Geographiekennntnisse und die noch einfachere Kenntnis der verschiedenen Hoheitsabzeichen. Wir nehmen immer noch an, daß alle diese schwerwiegenden Grenzverletzungen irrtümlich erfolgen, obschon diese Annahme immer schwerer wird. Ferner fragen wir uns, ob der Bundesrat prinzipiell nicht mehr offiziell gegen diese eindeutigen und krassen Verletzungen protestiert oder ob man es in Bern nicht für notwendig hält, das Volk hierüber aufzuklären?»

Offenbar fragten sich das auch andere. Über den offiziellen Protest der Schweiz konnte die «Wochen-Zeitung» jedenfalls schon am 15. September berichten. Weiter im Text vom 11.9.:

«Drittens ist zu sagen, daß es für den Schweizernsoldaten, die Grenzbevölkerung und die Eisenbahner immer mehr als Provokation wirkt, wenn die Herren Amerikaner es sich in Davos, Arosa usw. bequem machen, während amerikanische Geschosse schweizerische Flugzeuge, Bahnhöfe und Eisenbahnzüge – von den gefährdeten und vernichteten Menschenleben gar nicht zu sprechen – beschädigen und gefährden.

Wir fanden es schon von allem Anfang an nicht neutral, daß die Internierten eines Staates Sonderrechte und Sonderbehandlung genießen. Wenn die amerikanische Regierung diesen Internierten sehr hohe Tagessolde auszahlt, dann ist das ihre Sache. Es geht aber nicht an, daß diese Internierten hier quasi zur Sanierung der Hotelindustrie verwendet werden. Sie sol-

len gegenüber ihren englischen, italienischen, polnischen, russischen, deutschen, jugoslawischen Schicksalsgenossen keine Ausnahmebehandlung genießen können.

Es ist zu hoffen, daß die zuständigen schweizerischen Amtsstellen auch zu diesem Fragenkomplex einmal endgültig und öffentlich Stellung nehmen.»



Anschliessend folgt ein ausführlicher Bericht über die Fliegerangriffe aus Bülacher Sicht:

«Den Auftakt zum Wochenende bildete in Bülach am Samstag, ca. 12.45 Uhr, der bald alltägliche Fliegeralarm. Kurze Zeit nachher wurde in Richtung Hardwald das Kreisen und Heruntertauchen von vier Jagdflugzeugen sichtbar. Als bald darauf das scharfe Knattern von Mg.-Feuer zu hören war, war man sich im klaren, daß da ein Fliegerangriff im Gange sein mußte. Wir nahmen zuerst an, daß das Kraftwerk Eglisau das Zielobjekt der Eindringlinge bilde, da an

der Grenze im weiten Umkreis sich kein deutsches militärisches oder wehrwirtschaftliches Zielobjekt befindet, abgesehen vom Beobachtungsturm unweit der Küssaburg.

Das Ausbleiben des Zuges Richtung Zürich (Bülach ab 13.20) bot Anlaß zu wilden Gerüchten. – Die Fahrgäste Richtung Zürich wurden in den Winterthurer Zug dirigiert, obschon wenige Minuten später eine kleine Dampfmaschine mit einigen in Bülach stehenden Personenwagen nach Zürich pfauchte und dort wesentlich früher eintraf, als die über Winterthur geleiteten Fahrgäste.»

Jagd auf den Kondukteur?

Nach diesem Seitenhieb auf das Organisationstalent einiger SBB-Beamter befasste sich auch die «Wochen-Zeitung» mit dem Vorfall in Weiach:

«In ähnlicher Weise [wie zwischen Rafz und Lottstetten] vollzog sich um 12.55 Uhr der Angriff auf einen Dampf-Güterzug, der eben die Station Weiach verlassen hatte und Richtung Bülach fuhr. Hier wurde die Dampflokomotive regelrecht durchsiebt und es ist ein Wunder, daß der mit großer Gewalt ausströmende Dampf niemanden verbrühte. Lokomotivführer Ganz wurde durch Scherben im Gesicht leicht verwundet, während dem Heizer Fritz Hösli der rechte Oberarm durchschossen wurde, ferner erhielt er Rückenverletzungen [sic!]. Der im beigegebenen Personenwagen befindliche Zugführer Wuhrmann aus Bülach erlitt einen Lendenschuß, auch diese drei Verletzten wurden ins Bülach Spital verbracht. Sie befinden sich alle außer Lebensgefahr. Der erwähnte Personenwagen ist ebenfalls von Geschossen durchsiebt. Der mitfahrende Kondukteur kam heil davon, da er sich sofort platt in den nächsten Acker legte. Immerhin haben es sich die Amerikaner nicht nehmen lassen, ihn zu beschießen, trafen ihn jedoch nicht.»

Luftgangster – eigentlich ein deutscher Propagandabegriff

«Die vollkommen ungerechtfertigten Angriffe haben Empörung ausgelöst, trotzdem einige Personen schwache Versuche unternahmen, die Amerikaner in Schutz zu nehmen und ihr völkerrechtswidriges Vorgehen zu entschuldigen. Es scheint in ihren "irrtümlichen Angriffen" System zu liegen.

Die beiden angegriffenen Bahnstrecken sind so markant, daß sie unmöglich mit deutschen Linien verwechselt werden können. Die Bezeichnung "Luftgangster" für amerikanische Flieger beginnt sich auch in der Schweiz durchzusetzen. Man hätte erwarten können, daß nach dem Bombardement von Schaffhausen in der amerikanischen Luftwaffe die Landkarten besser studiert würden. Unter den gegebenen Umständen ist es immer schwieriger, an "Zufälle" und "Irrtümer" zu glauben!»

Hier spielte der Redaktor der «Wochen-Zeitung» mit dem Feuer. «Luftgangster» war nämlich eine Wortschöpfung der grossdeutschen Propaganda-Maschinerie, welche sich die Gelegenheit nicht entgehen liess, die Bombardierung von Schaffhausen am 1. April 1944 und weitere Angriffe auf die Schweiz für ihre Zwecke auszuschlachten und sich über die «terroristischen Aktionen der U.S.-Gangster» gegen friedliebende, neutrale Staaten zu entrüsten.

«Es ist mit einer Wiederholung ähnlicher Vorkommnisse zu rechnen. Wir möchten diese Zeilen nicht schließen, ohne an die Unterländer Bevölkerung den dringenden Appell zu richten, die Luftkämpfe ernst zu nehmen und nicht als willkommene "Gratis-Sensationsvorstellung" zu werten. Am Samstag bekam man in Bülach diesen Eindruck. Leute, die sich im Hausinnern aufhielten und nicht mit dem Feldstecher aufs Dach kletterten, wurden von gewissen Unbelehrbaren als "ängstlich" und "rückständig" belacht. Muß wie in Schaffhausen Blut fließen, bis der hinterste eingesehen hat, daß auch wir gegen Kugeln nicht gefeit sind?»

Amerika übt sich in Schadensbegrenzung

Soweit die «Bülach-Dielsdorfer Wochen-Zeitung». Das vielstimmige Presseecho sorgte in Bern für Aufregung. Allen Dulles, dem Leiter der Geheimdienstoperationen des Office of Strategic Services (OSS), kam dies besonders ungelegen. Es sei zunehmend schwieriger, Hitler-Deutschland von der Schweiz aus nachrichtendienstlich zu infiltrieren, liess er Washington wissen. General Guisan habe zwar durchaus Verständnis für gelegentliche Irrtümer von Bomberbesatzungen, könne jedoch nicht begreifen, warum es zu solchen Attacken wie in Rafz und Weiach gekommen sei, zumal bei fast wolkenlosem Himmel.

Die ganze Angelegenheit war für die amerikanischen Geschäftsträger in der Schweiz vor allem deshalb äusserst peinlich, weil es sich keineswegs um Einzelfälle handelte. Eine geheime Direktive der 8. US-Air Force verbot zudem ausdrücklich das Beschiessen und Bombardieren jeglicher Ziele innerhalb einer 50-Meilen-Zone ab Schweizer Grenze sowie in von den Deutschen besetzten Ländern ohne vorherige «positive identification». D.h. die Besatzung musste sich absolut sicher sein, dass es sich bei dem Objekt um das befohlene handelte.

Um die Operationen von Dulles nicht zu gefährden, liess das War Department in Washington zwar umgehend Finanzmittel zur Behebung der angerichteten Schäden fliessen. Damit war es natürlich nicht getan. Die Beruhigung der Gemüter war ein viel schwierigeres Unterfangen.

Misstrauen bei US-Militärs wegen «deutschfreundlichem» Schweizer Generalstab

Den Amerikanern war bekannt, dass die Schweiz den Achsenmächten den Austausch von Gütern durch die Alpentunnels erlaubte. Dies rückte unser Land in den Augen der Spitze des Supreme Headquarters Allied Expeditionary Forces (SHAEF), also der obersten militärischen Führung der Westalliierten, in die Nähe eines Feindstaates. Man war dort der festen Überzeugung, grosse Teile der militärischen Führung der Schweiz seien deutschfreundlich:

«SHAEF people are convinced that the Swiss General Staff is full of German sympathizers. As a matter of fact, (...) they believe about half the Staff has a close tie-in with the German General Staff», notierte der stellvertretende Stabschef der US Army im Pentagon, Lieutenant General Thomas T. Handy am 19. Oktober 1944. (Helmreich Apology, Fn-28)

Kein Wunder trauten sie dem Schweizer Generalstab nicht über den Weg. General Carl A. Spaatz, der Oberbefehlshaber der alliierten Luftstreitkräfte in Europa und seine Unterstellten brachten wenig bis kein Verständnis für die Empfindlichkeiten der Schweizer auf. Immerhin hatten sie hier einen Krieg zu führen, und wo gehobelt werde, fielen nun einmal die Späne.

Zwecks Glättung der Emotionen erhielten Spaatz und sein Stabchef von ihren Vorgesetzten im Pentagon den Befehl, inkognito via Annemasse nach Genf zu reisen, um die Vorfälle zu erklären, sich offiziell zu entschuldigen und Vorkehren zu treffen, damit sich solches nicht mehr wiederhole. In Genf trafen sie auf eine hochrangige Schweizer Delegation, unter ihnen die Bundesräte Max Petitpierre (Aussenminister) und Karl Kobelt (Kriegsminister), sowie General Guisan und der Fliegerchef, Oberstdivisionär Rihner. Spaatz ärgerte sich ziemlich über diesen Auftrag. Aber immerhin verstand er sich dann wenigstens mit Guisan und Rihner gut.

Schweizerkreuze auf die Dächer!

Schon am 9. November meldete der Korrespondent des «Tages-Anzeigers» nach Zürich: *«Dieser neue Zwischenfall hat in Schaffhausen eine ausserordentliche Beunruhigung ausgelöst, und man ist der bestimmten Auffassung, daß eine sofortige Kennzeichnung der Eisenbahnzüge der Schweizerischen Bundesbahnen im Grenzgebiet und besonders auf der internationalen Strecke Schaffhausen-Zürich notwendig geworden ist.»* (TA, 11. September 1944)

Und die «Wochen-Zeitung» schrieb am 13. September: *«Wir möchten der Unterländer Grenzbevölkerung anraten, von sich aus ihre Gebäude durch Schweizerfahnen kenntlich zu ma-*

chen. Es hat sich erwiesen, daß die Amerikaner am Samstag das Mg.-Feuer einstellten, sobald Schweizer Zollbeamte eine Schweizerfahne auslegten.»

In unserem Dorf wurden in der Folge auf die Dächer der Kirche, des (alten) Schulhauses sowie der Bahnstation grosse Schweizerkreuze aufgemalt, wie Zollinger in seinem Buch «Weiach 1271-1971. Aus der Vergangenheit des Dorfes Weiach» berichtet.

Mustangs über der Schweiz

Der Tages-Anzeiger brachte damals übrigens auch in Erfahrung, um welchen Flugzeugtyp es sich bei den Angriffen auf die Güterzüge bei Rafz und Weiach gehandelt haben dürfte:

«Nach einem Bericht der wenigen Augenzeugen soll dieser Luftangriff von vier »Mustang«-Langstreckenjägern geflogen worden sein.» (TA, 11. September 1944)

Jahrzehnte später wurde diese Aussage durch den amerikanischen Militärgeschichtler Jonathan E. Helmreich, der Zugriff zu den Akten der US-Luftwaffe hatte, zumindest indirekt bestätigt.

Die Mustang P-51 war das legendärste Kampfflugzeug des 2. Weltkrieges. Zwischen Dezember 1943 und dem Kriegsende im Pazifik wurden total 14855 Maschinen produziert. Das Flugzeug wog in der Version D ca. 6 Tonnen, hatte eine Reichweite von 1000 Meilen und konnte bis zu 41'900 Fuss (12'500 m!) hoch fliegen. Die Mustang-Piloten schossen über Europa 4950 feindliche Flugzeuge ab – so viele wie sonst mit keiner anderen Jagdmaschine.



Während des 2. Weltkrieges verfügte die Schweizer Flugwaffe über Jagdflugzeuge aus deutscher Produktion.

Nach der Niederlage Deutschlands musste man sich nach neuen Lieferanten umsehen und bestellte in Grossbritannien die düsengetriebene «de Havilland Vampire». Weil sich aber deren Lieferung verzögerte, erwarb die Eidgenossenschaft als Übergangslösung hundert von den USA nicht mehr benötigte P-51D. Mustangs mit dem Schweizerkreuz auf dem Flügel (siehe oben) waren bis 1956 an unserem Himmel zu sehen.

Vollständige Originaltexte? Website der «Weiacher Geschichte(n)» !

Die ziemlich umfangreichen Quellen-Materialien zu diesem Artikel können Sie unter der Internet-Adresse (URL): <http://de.geocities.com/weiachergeschichten> herunterladen.

Unter dieser URL finden Sie auch ein Archiv sämtlicher bis heute erschienenen Artikel der «Weiacher Geschichte(n)» sowie die Online-Ausgabe von Walter Zollingers Buch «Weiach 1271-1971. Aus der Vergangenheit des Dorfes Weiach» als html und pdf.

Quellen

- Abbildungen von verschiedenen Modellen des Typs Mustang P-51:
United States Air Force Museum Archives. URL: <http://www.wpafb.af.mil/museum/research/p51.htm>
sowie Schweizer Luftwaffe. URL: <http://www.fliegerstaffel10.ch/Pictures/Mustang.jpg>
- Informationen P-51D bei der Schweizer Luftwaffe: URL: <http://www.sbrcmmodels.com/history-p51d.htm>
- Helmreich, Jonathan E.: The Diplomacy of Apology: United States Bombings of Switzerland during World War II. Erstmals publiziert in: Air University Review 28, no. 4 (May–June 1977) – S. 19-37.
Hier verwendet: Document published in Aerospace Power Journal - Summer 2000, Vol XIV, No. 2.
URL: <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/apj/apj00/sum00/helmreich.html>
- Neue Zürcher Zeitung. Montag, 11. September 1944, Morgenausgabe, N°.1532 – Blatt 1 [Titelseite].
- Tages-Anzeiger für Stadt und Kanton Zürich. Montag, 11. September 1944, Nr. 213 – 3. Blatt.
- Der Wehnthaler. Allgemeines Publikationsorgan für das Zürcher Unterland. Montag, 11. September 1944, Nr. 106 – S. 3 & Mittwoch, 13. September 1944, Nr. 107 – S. 7.
- Bülach-Dielsdorfer Wochen-Zeitung. Demokratisches Volksblatt. Montag, 11. September 1944 – S. 2, Eidgenossenschaft & Mittwoch, 13. September – Erstes Blatt, S. 3.
- Bülach-Dielsdorfer Volksfreund. Fortschrittliches Volksblatt für das Zürcher Unterland. Dienstag, 12. September 1944 – S. 3.