

Dominik Landwehr

Das zerstörte Schloss von Max Huber – und der Absturz eines US-Bomber im Zweiten Weltkrieg



Winterthur August 2025

Dominik Landwehr
Weierstrasse 76 – CH-8405 Winterthur P +41 79 411 59 17
www.sternenjaeger.ch – dominik.landwehr@bluewin.ch

Am 19. Juli 1944 stürzte ein abgeschossener US-Bomber auf das Schloss Wyden in Ossingen, das dem Zürcher Völkerrechts-Professor und IKRK-Präsident Max Huber (1874-1960) gehörte. Die Besatzung hatte das beschädigte Flugzeug vor dem Absturz verlassen können. Deshalb können wir heute die Geschichte aus zwei Perspektiven erzählen.

Teil 1. Der Brand auf Schloss Wyden

Der 19. Juli 1944 war ein warmer Sommertag. Im Schloss Wyden bei Ossingen in der Nähe von Andelfingen spielte der damals fünfjährige Ueli Huber, neben ihm krabbelte sein einjähriger Bruder Ruedi durch das Gras.



Die Rauchsäule des brennenden Schlosses war kilometerweit zu sehen. Foto Familienarchiv Max Huber

Die Idylle fand kurz vor zwölf Uhr ein jähes Ende: Ein amerikanischer Bomber stürzte auf Turm und Wohnhaus des Schlosses, das sofort brannte. Es gehörte dem Völkerrechts-Professor Max Huber. Er selbst weilte in diesen Tagen zur Erholung auf dem Mont Pèlerin am Genfersee, die Kinder waren in Obhut ihrer Mutter und einer Tante. Enkel Ulrich Huber, geboren 1939, erinnert sich auch heute gut an diesen Moment: Ausgerechnet

am Baum, unter dem er spielte, blieb ein abgerissener Flügel der Maschine mit seinen noch brennenden Benzintanks hängen. «Ich realisierte den schrecklichen Lärm und die aufgeregten Feuerwehrleute und Soldaten die herumsprangen. Offenbar hatte ich Angst und bin verschwunden. Auf halbem Weg zum Dorf Ossingen wurde ich von fremden Leuten abgefangen und in ihr Haus gebracht.» Das traumatische Geschehen verfolgte den Jungen noch während Jahren. Eine Hausangestellte wurde beim Brand leicht verletzt, weitere Opfer gab es nicht.



Trümmer der zerstörten Maschine lagen überall auf dem Gelände herum und wurden später verschrottet. Foto Familienarchiv Max Huber

Ein etwas genauerer Bericht findet sich in einer Wochenzeitung:

«Am 19. Juli brauste gegen Mittag über das Stammheimetal ein offensichtlich führerloser amerikanischer Liberator-Bomber, aus dessen einem Motor heisse Stichflammen schossen. Plötzlich überschlug sich die mächtige Maschine und stürzte beinahe senkrecht auf Schloss Wyden ab. Am Turm zerschellte der brennende Apparat; der Rumpf blieb auf dem Dach der Hauskapelle liegen, eine Tragfläche flog in die weitausladenden Bäume und die Kanzel mit dem anderen Flügel und einem Teil des Fahrgestells wurde mit grosser Wucht an die gegenseitige Schlossfassade hinuntergeschleudert. Das ganze Schloss über das sich das ausfliessende Oel und Benzin ergoss, stand sofort in hellen Flammen».

Zwar findet sich ein Foto dieses Zeitungs-auschnittes auf der Seite von «Warbird» im Internet, leider fehlt aber eine nähere Quellenangabe. Die Suche danach verlief ergebnislos. Immerhin meldete das Bundesarchiv, dass es gemäss Historischem Lexikon der Schweiz im Zweiten Weltkrieg 40 Schweizer Illustrierte Magazine gab mit einer Gesamtauflage von 2.5 Millionen Exemplaren. Bis in die 1960er Jahre stieg ihre Zahl auf 90 Blätter mit einer Gesamtauflage von 4.6 Millionen Exemplaren, danach verdrängte das Fernsehen und später das Internet diese Publikationen.



Illustrierte Zeitung vom Sommer 1944. Bild www.warbird.ch

Der zuständige Polizeisoldat gab folgenden Bericht zu Protokoll:

«Als der Bomber in der Gegend von Ossingen war konnte man aus dem Stammer Tal deutlich beobachten, wie er sich plötzlich nach vorne gegen den Boden neigte und gleichzeitig eine Drehung von rechts nach links machte und dann senkrecht zur Erde stürzte. In wenigen Sekunden darauf war auch schon eine riesige Rauchwolke sichtbar, Der Absturz erfolgte, wie ich persönlich feststellte, genau um 11:45 Uhr. Da der Absturz in der Gegend von Ossingen zu vermuten war, begab ich mich unverzüglich per Auto an die Absturzstelle. Auf der Anhöhe von Gisenhard musste ich dann feststellen, dass das Schloss Wyden bereits in hellen Flammen stand. In Ossingen verständigte ich unverzüglich noch telefonisch das Polizeikommando Zürich, welches mich ersuchte, die Meldung auch dem Stab Territorialkommando 6 weiterzugeben. Selbst begab ich mich unverzüglich zur Absturzstelle, wo ich um 12:00 Uhr eintraf, die Feuerwehr von Ossingen war bereits auf dem Platz und hatte die Bekämpfung des Feuers schon aufgenommen. Ferner hatten die Truppen des Grenzschutz Bataillon 263 den Brandplatz bereits abgesperrt, um Schaulustige fernzuhalten. Andere

Soldaten der gleichen Einheit halfen bei den Löscharbeiten.»

Der Feuerwehrmann Johannes Gachnang aus Ossingen hat nach dem Brand seinen Einsatz detailliert beschrieben.

«Wir sind beinahe fertig mit unserer Arbeit, die Luftabwehr und die Bombardierungen haben aufgehört, da erscheint plötzlich am östlichen Horizont rechts vom ‚Hasenbuck‘ beim Sonnenhof die Silhouette eines grossen Viermotorigen amerikanischen Bombers. Er verliert zusehends an Höhe. Er schwankt. Es scheint, als wolle er landen in der Thurgi, doch er sinkt immer mehr. Ich begeben mich auf die höchste Anhöhe beim Sandbuck. Das mächtige Flugzeug dreht nach rechts ab. Die Motoren beginnen wiederum fürchterlich zu summen. Der linke Flügel brennt. Das Flugzeug überschlägt sich, eine Rauchfahne hinter sich herziehend. Heulend fliegt es jedoch weiter und zwar in einem fürchterlichen Tempo und unter dem ärgstem Motorengesumm, dann sackt die Maschine plötzlich polzengerade ab und in einem unheimlich satanisch verzweifelten höchstmöglichen Lärm aller Motoren saust der Bomber hinter dem Rychenärgetenholz nieder. Dann bleibt es eine Weile unheimlich ruhig. Darauf folgt ein fürchterliches Krachen und Bersten. Eine Rauchfahne steigt dem Himmel entgegen, welche sich sehr rasch zu einer riesigen Rauchsäule emportürmt.»

Bei der verletzten Hausangestellten handelt es sich um die 1922 geborene Charlotte Fehr. Sie hat im Jahr 2016 dem Migros-Magazin ihre Geschichte erzählen können. Charlotte Fehr arbeitete bei Max Huber zunächst als Hausangestellte, später dann als Köchin. Eigentlich wäre sie gerne Krankenschwester geworden, aber für die Ausbildung fehlten der Familie die notwendigen Mittel. Die junge Frau erhielt nach dem Krieg von den Vereinigten Staaten eine Entschädigung von 3000 Franken und durfte zusätzlich auf Kosten der Amerikaner zwei Wochen Ferien in Braunwald machen. Es war das erste Mal in ihrem Leben, dass sie zwei Wochen lang nichts tun musste. Die Entschädigung ermöglichte ihr danach die Ausbildung zur Krankenschwester.

Charlotte Fehr wurde hundert Jahre alt und starb am 18. Dezember 2022.

Plötzlich sah sie am Himmel das Flugzeug – eigentlich in dieser Zeit nichts

Ungewöhnliches, aber die Maschine schien geradewegs auf das Schloss zuzusteuern, als ob es das Gebäude bombardieren wollte. Charlotte Fehr rannte nach draussen, danach wurde es dunkel um sie. Die nächste Erinnerung ist das Krankenzimmer im Kantonsspital Winterthur. Sie war beim Aufprall des Flugzeugs in den Keller geschleudert worden und erlitt eine Schulterfraktur und verschiedene Brandwunden.



Ein Liberator Bomber B-24 mit Motorschaden. Foto Wikipedia.

Beim Flugzeug, das auf das Schloss stürzte, handelte es sich um einen amerikanischen Bomber des Typs B-24 «Liberator» Spitzname «Jackpine Joe», seine Besatzung umfasste zehn Personen, denn das schwerbewaffnete Flugzeug hatte neben Bomben auch verschiedene bediente Geschütze. Die Maschine hatte bei der Bombardierung von München einen Motorschaden erlitten und war dann über Friedrichshafen durch Beschuss schwer beschädigt worden. Der Pilot beschloss, den Bomber Richtung Schweiz zu steuern. Der Navigator verliess das Flugzeug noch vor Erreichen der Grenze und geriet in deutsche Gefangenschaft. Der Copilot wurde getötet, weil sich sein Fallschirm nicht öffnete. Sein Fallschirm wurde nach dem Absturz geborgen. Die anderen Besatzungsmitglieder konnten sich retten und wurden bis zum Ende des Krieges in der Schweiz interniert. Die amerikanische Regierung entschädigte die Familie Huber nach dem Krieg für den Schaden. Allerdings

verbrannten im Schloss nicht nur die Privatbibliothek des Professors, sondern auch persönliche Unterlagen. Die anrückende Feuerwehr konnte nur gerade einige wertvolle Bilder retten.

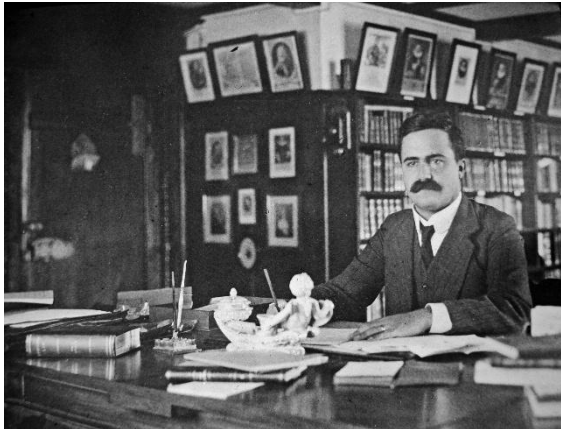
Die Maschine war nicht das einzige Flugzeug, das dieses Schicksal erlitt: Rund 250 Flugzeuge stürzten während des Krieges in der Schweiz ab oder mussten notlanden. 198 Maschinen landeten, viele davon in letzter Minute, 56 stürzten ab. Der grösste Teil davon waren amerikanische Maschinen, gefolgt von britischen und deutschen. Von den 250 Maschinen stammten 166 aus der US Air Force mit rund 1500 Besatzungsmitgliedern, die in speziellen Interniertenlagern untergebracht wurden. Vereinzelt kamen US-Soldaten auch zu Fuss über die Grenze, nachdem ihre Maschinen über deutschem Gebiet abgeschossen wurden.



Die «Georgia Peach», ebenfalls ein B-24 Liberator Bomber konnte wenige Tage vor der Maschine «Jackpine Joe» am 11. Juli 1944 in Altenrhein eine Notlandung machen. Bild: Schweizerisches Bundesarchiv E27#1000/721#14678*

Schloss Wyden war der Familiensitz des Völkerrechts-Professors Max Huber (1874-1860), der das Schloss 1903 erworben hatte. Max Huber stammte aus einer reichen Familie: Vater Peter Emil Huber-Werdmüller (1836-1915) war der Gründer der Maschinenfabrik Oerlikon. Max Huber gehörte zu den angesehensten Persönlichkeiten seiner Zeit und war 1928 bis 1944 Präsident des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz IKRK und nahm in dieser Funktion auch den

Friedensnobelpreis entgegen, der dem IKRK 1944 verliehen wurde. Dann war er auch Mitglied und Präsident des Ständigen Internationalen Gerichtshofes in Den Haag und Berater beim Eidgenössischen Politischen Departement, dem Schweizer Aussenministerium.



Max Huber in mittlerem Alter in seinem Arbeitszimmer auf Schloss Wyden. Foto Familienarchiv Max Huber

Huber erhielt für sein Engagement elf Ehrendoktorate von Universitäten in der Schweiz und im Ausland. Max Huber war Idealist und hat sich immer wieder für die Opfer von Konflikten engagiert. In jungen Jahren, so erinnert sich sein Enkel Ulrich Huber, hatte in seiner Jugend pazifistische Ideen und musste später einsehen, dass der Pazifismus nicht funktionieren kann. Trotzdem prägte seine christlich geprägte Ethik seine Arbeit als IKRK-Präsident.



Postkarte von Schloss Wyden aus dem Jahr 1923. Foto ETH-Bildarchiv.



Ulrich Huber vor dem Schloss Wyden im Mai 2025. Foto Dominik Landwehr

Nach dem Krieg wurde das Schloss wieder aufgebaut, und zwar nach Plänen des renommierten Zürcher Architekten Werner M. Moser (1896–1970). Er war der Sohn von Karl Moser (1860-1936), der das Kunsthaus Zürich 1906-1910 gebaut hatte.

Beim Brand auf Schloss Wyden wurden auch die Tagebuchaufzeichnungen von seiner Weltreise in den Jahren 1900 und 1901 zerstört. Glücklicherweise hatte er aber bereits 1906 ein Buch mit seinen Erinnerungen gestaltet. Im Archiv seiner Eltern an der Mühlebachstrasse in Zürich wurde auch ein Durchschlag aufbewahrt. Dort findet sich auch ein weiterer Schatz, der Krieg und Zerstörung überlebt hat: 3000 Fotos und Postkarten, die der junge Max Huber als Student von seiner Weltreise seinen Eltern heimgeschickt hatte. Sie sind ein wertvolles Zeugnis des umtriebigen Mannes, der schon in jungen Jahren die Energie und die finanziellen Mittel für eine ungewöhnliche Studienreise hatte: Er hatte sich in seinem Studium mit den Fragen der Exportförderung für die Schweizer Industrie befasst und hoffte auf einen Auftrag der Eidgenossenschaft zu einer Erkundungsreise in Asien. Der Auftrag kam nicht, so machte er die Studienreise auf eigene Faust. Sie führte ihn nach Russland, Japan, Südostasien (damals Hinterindien genannt), Sri Lanka (damals Ceylon), Australien, China, Korea, USA. Sein Enkel Ulrich Huber hat die 3000 Fotos zusammen mit den Tagebuchnotizen ausgewertet und eine Dokumentation zusammengestellt.



Ein Blick ins Fotoarchiv von Max Hubers Weltreise.
Foto Ulrich Huber.

Max Huber hatte seinen Wohnsitz während des Zweiten Weltkriegs von Wyden nach Genf verlegt und erfuhr von der Zerstörung des Turmes seines Schlosses während eines Sanatorium-Aufenthaltes auf dem Mont Pèlerin – er litt zeitlebens unter einer angeschlagenen Gesundheit. Auf die Nachricht aus Ossingen reagierte er gelassen und war froh, dass bei diesem Unglück keine Menschen getötet wurden. Den Verlust seiner ganzen Bibliothek und seiner Manuskripte nahm er hin. Den tiefsten Schmerz, so sagte er später einmal, war nicht der Brand von Wyden, sondern die Zerstörung der Abtei von Monte Cassino zwischen Rom und Neapel im Februar 1944 durch die US-Luftwaffe. Dort formulierte der Benedikt von Nursia, der Gründer des Benediktinerordens, im Jahr 529 die Benediktinerregel mit dem Satz «Ora et labora». Die Verbindung von Spiritualität und Arbeit war für Max Huber zeitlebens ein zentrales Anliegen.

Max Huber hat sich immer wieder mit Fragen des Glaubens beschäftigt und hat darüber geschrieben, angetrieben von der Frage «Was will Gott von mir?». Für seine Tätigkeit als IKRK-Präsident war die Figur des biblischen Samariters ein Leitmotiv. Huber schrieb dazu: «Der Samariter leidet unter dem riesigen Bedürfnis nach Hilfe und seiner winzigen Kraft zu helfen».

Dieser Artikel erschien im Juli 2025 in gekürzter Form im Blog des Schweizer Nationalmuseums in deutscher, französischer und englischer Sprache.

<https://blog.nationalmuseum.ch/2025/07/das-zerstorte-schloss-von-max-huber/>

Auch auf SwissInfo:

<https://www.swissinfo.ch/eng/history/destruction-du-ch%C3%A2teau-de-max-huber/89791019>

Teil 2. Der Absturz des B-24 Liberator Bombers «Jackpine Joe»

Die Geschichte des Unglücksfluges des Liberator Bombers vom 19. Juli 1944 beginnt auf dem Militärflugplatz Pantanella in Süditalien. Pantanella Air Base wurde im Frühjahr 1944 von amerikanischen Pionieren als semi-permanentes Militärflugfeld angelegt. Von Pantanella aus starteten vor allem B-24 Liberator Bomber der 464th und 465th Bombardment Group zu Angriffen auf Ziele in Süd-, Ost- und Mitteleuropa. Das Feld ermöglichte mit seinen langen Startbahnen aus Stahlplatten und seiner umfassenden Infrastruktur den Einsatz von jeweils bis zu 150 schweren Bombern.



Die Name der B-24 Maschine. Foto www.warbird.ch

Die Liberator-Maschinen waren schwere strategische Bomber, die auch weite Strecken zurücklegen konnten und mit zehn Besatzungsmitgliedern ausgestattet waren. Sie erreichten eine Geschwindigkeit von bis zu 500 Stundenkilometer und konnten je nach Distanz eine Last von bis zu fünf Tonnen an Bomben tragen. Die Bomber verfügten über bis zu zehn Maschinengewehre verteilt auf

mehrere Türme und Luken. Die Maschinen waren im Vergleich zur B-17 «Fliegende Festung» schwieriger zu fliegen, vor allem der Flug in engen Verbänden war problematisch. Beschuss verkräftete sie schlechter als andere Flugzeuge, besonders problematisch waren die grossen Tanks, die bei Beschuss leicht in Brand geraten konnten. Das machte den Liberator B-24 zu einem wenig beliebten Flugzeug bei den Crews.

Eine der Maschinen, die am Vormittag des 19. Juli 1944 mit Ziel München starteten, war die Maschine mit der Immatrulationsnummer 42-52466, in der Staffel hatte sie den Code «Red G» und auf der Nase war ihr Spitzname «Jackpine Joe» – das war der Name einer fiktiven Person über die in einem Outdoor Magazin berichtet wurde, welches der Pilot Archie Davis gelesen hatte. Als Besatzung waren zehn Mann an Bord:

Pilot: 1st Lt. Archie C. Davis,
Copilot: 2nd Lt. Michael W. Ballbach
Navigator: 2nd Lt. Jackson C. Johnson
Bombardier: 2nd Lt. Nathan Goldenbloom
Nose Gunner: S/Sgt. Robert H. Desmond
Engineer: T/Sgt. Theodore L. Weber
Radio Operator: S/Sgt. Alva H. Moss,
Ball Turret: S/Sgt. Robert P. Guertin,
Turret Gun: S/Sgt. Billie D. Palmer
Tail Gunner: S/Sgt. Robert A. Wiley



Die Besatzung der «Jackpine Joe». Das Foto dürfte im Jahr 1944 in Pantanella entstanden sein. Foto Familienarchiv Josh Golden USA.

Ihre Mission für diesen Tag war die Bombardierung der Allach Flugzeugwerke in München, dort war das Werk der BMW Flugmotorenbau GmbH angesiedelt, eine

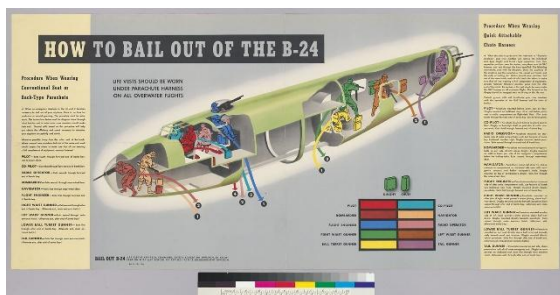
bedeutende Produktionsstätte für Flugmotoren für die deutsche Luftwaffe. Während des Krieges, besonders ab 1940 bis 1945, wurden dort mehrere Tausend Fremd- und Zwangsarbeiter, darunter KZ-Häftlinge und Kriegsgefangene, unter menschen-unwürdigen Bedingungen eingesetzt. Ab 1943 bestand auch ein Außenlager des KZ Dachau direkt in Allach zur Versorgung der Fabrik mit Zwangsarbeitern. Die Fabrik war mehrfach Ziel alliierter Luftangriffe, weil sie für die Kriegsmotorenproduktion von großer Bedeutung war.

Der nachfolgende Bericht basiert in Teilen auf der Rekonstruktion des Fluges durch Informationen der überlebenden Besatzungsmitglieder sowie Augenzeugen von anderen Maschinen. So hat der Funker Alva H. Moss seine Erinnerungen in schriftlicher Form weitergegeben, er besuchte 2006 auch die Schweiz.

2002 hat der Militärgeschichtler Gene F. Moxley im Buch «Missing in Action» viele Informationen zusammengefasst. Er berief sich unter anderem auf die offiziellen Debriefing-Fragebogen, die heute im amerikanischen Nationalarchiv in Washington aufbewahrt werden und die er in einem weiteren Band teilweise veröffentlicht hat. Detaillierte Angaben finden sich auch in der Dissertation von Dwight S. Mears aus dem Jahr 2012. Im Schweizer Bundesarchiv in Bern finden sich zwei Dossier zum Thema: Im ersten geht es um die Entschädigung für die Zerstörung von Schloss Wyden, im zweiten um Grenzverletzungen durch Flugzeuge im Zweiten Weltkrieg.

Die «Jackpine Joe» hatte schon kurz vor ihrem Ziel in München Probleme. Ein Augenzeuge in einem anderen Geschwader beobachtete, wie die Maschine drei Minuten vor dem Ziel in Schwierigkeiten geriet und ihre Position im Geschwader aufgeben musste. Grund war ein Problem mit einem der vier Motoren. Am Ziel in Allach wurde die Maschine von der deutschen Flak getroffen, das

Flugzeug verlor an Höhe und warf sämtliche Bomben ab. Eine Notlandung war unumgänglich. Die Entscheidung fiel auf die Schweiz. Um elf Uhr vormittags sprang der Navigator Johnson in der Nähe von München ohne Befehl durch die Bugfahrwerkstüre ab. Er überlebte in deutscher Kriegs-gefangenschaft. Auf dem Weg in die Schweiz geriet die Maschine bei Friedrichshafen erneut in das Abwehrfeuer der Flak und wurde schwer beschädigt. Der Sauerstoff-tank wurde getroffen, anschliessend löste sich der Propeller des zweiten Triebwerks. Über dem Bodensee gab der Pilot den Befehl zum Absprung. Das war nicht ganz banal, wie ein Blick auf eine zeitgenössische Illustration des Innern eines B-24 Bombers zeigt. (Siehe auch im Anhang)



Ausstiegs-Optionen («Bail Out Options») für die Besatzung eines B-24 Bombers. Bild: USAF

Die Bombenschachttüren waren blockiert. Die genau Reihenfolge ihres Ausstieges ist nicht restlos geklärt: Der Navigator Johnson war bereits in München abgesprungen. Pilot Davis und Kopilot Ballbach stabilisierten den Bomber, Nathan Goldenbloom half den übrigen Besatzungsmitgliedern beim Ausstieg. Zuletzt aktivierten die beiden Piloten den Autopilot. Pilot Davis wies seinen Kopiloten Ballbach an, ebenfalls abzuspringen. Demgegenüber erscheint die These, dass Ballbach bewusst in den Tod gesprungen ist («Lieber tot als Nazi») unwahrscheinlich. Der Kopilot musste durch das Flugzeug kriechen, um die verbliebene Ausstiegsluke am Bug des Fliegers zu nutzen. Pilot Davis wählte einen anderen Weg: Er hat eine Wartungsluke über dem Pilotensitz geöffnet und ist über diese auf das Dach des Bombers

gelangt. Es ist deshalb auch möglich, dass der Pilot Davis vor seinem Kopiloten abspringen konnte.

Der Kopilot Ballbach starb, weil sich sein Fallschirm nicht öffnete. Der Grund dafür ist unbekannt. Augenzeugen sahen den Fallschirm, nachdem Schweizer seine Leiche gefunden hatten. Er muss während des Absprungs das Bewusstsein verloren haben. Sein Fallschirm wurde geborgen und als Andenken von einem lokalen Bauern aufbewahrt, leider wurde er in neuerer Zeit dann «entsorgt».

Ballbach wurde auf dem Friedhof in Münsingen bei Bern in Anwesenheit seiner Kameraden begraben. Dort war ein temporärer amerikanischer Soldatenfriedhof eingerichtet worden. Nach dem Ende des Krieges wurden seine sterblichen Überreste auf den amerikanischen Militärfriedhof in Epinal (F) überführt.



Das zerstörte Schloss Wyden. Foto Familienarchiv Max Huber.

Die B-24 Maschine krachte kurz vor zwölf Uhr mittags führerlos und ohne Besatzung in den Turm von Schloss Wyden, der sofort zerstört wurde.

Bei westwärts wehendem Wind landeten die Männer auf Schweizer Gebiet, ein Mann nur 30 Meter vom Ufer des Bodensees entfernt. Leutnant Davis landete 15 Kilometer nördlich von Weinfelden in der Schweiz. Drei Schweizer Soldaten fragten vor Ort nach seiner Pistole, doch er hatte keine. Er wurde

festgenommen und zu einem kleinen Bauernhaus in der Nähe gebracht.



Ein seltenes Dokument, das unmittelbar nach der Fallschirmlandung eines Besatzungsmitglieds am 19. Juli 1944 entstand: Zwei Schweizer Soldaten oder Angehörige einer Ortswehr helfen Nathan Goldenbloom, dem Bombardier der B-24 Maschine. Er hatte sich am Fuss verletzt. Foto Familienarchiv Josh Golden USA.

Er hatte einige Kopfverletzungen, und die Dame im Haus leistete ihm Erste Hilfe. Drei weitere Schweizer Offiziere trafen ein, und einer davon, ein Sanitäter, untersuchte und versorgte ihn medizinisch. Er blieb eine Stunde auf dem Bauernhof, trank Kaffee und andere Getränke. Anschließend wurde er von den Schweizer Offizieren in einem Auto in ein nahegelegenes Dorf gebracht. In einem kleinen Militärposten versuchten ein Offizier und ein Zivilist, ihn zu verhören und fragten, wo er gewesen sei. Davis sagte, er sei auf einer Trainingsmission gewesen, was natürlich nicht stimmte. Sie durchsuchten ihn und nahmen einen Kompass aus seinem Fluchtset, außerdem eine Karte, eine Feile und seine Überlebensnahrung. Sie beschlagnahmten seinen Fallschirm, seine Fliegerstiefel und seine Schwimmweste, bei den Soldaten «Mae West» genannt. Davis wurde in ein Internierungslager für Offiziere in Davos, Schweiz, gebracht. Im Oktober 1944 gelang ihm die Flucht und er konnte via die besetzten Gebiete in Frankreich in die USA zurückreisen.

Sergeant Weber wurde verletzt, verbrachte einige Zeit in einem Schweizer Krankenhaus

und wurde anschließend in das Internierungslager Adelboden gebracht. Er versuchte zu fliehen, wurde gefasst und zur Disziplinierung ins berühmte Schweizer Straflager Wauwilermoos geschickt. Später floh er in die alliierten Gebiete und konnte in die USA zurück.

Dan Culler, einer der US-Soldaten, die dort misshandelt wurden, hat später ein Buch über seinen Aufenthalt in diesem Lager geschrieben: «Es war die Hölle auf Erden». Der Lagerkommandant André Béguin wurde nach dem Krieg wegen verschiedener Delikte, darunter Betrug und Missbrauch der Befehlsgewalt, rechtskräftig verurteilt, allerdings nicht für die sadistische Gewalt, die er ausübte.

Für die harte Bestrafung der geflüchteten US-Piloten gab es keine Rechtsgrundlage im Kriegsvölkerrecht, dort ist lediglich von Disziplinarstrafen die Rede. Die Berichte über die schlechte Behandlung kamen auch dem US-Militärattaché General Barnwell R. Legge in Bern zu Ohren, der sich darauf beim Bundesrat beschwerte. Die schlechte Behandlung der amerikanischen Internierten, die bei einem Fluchtversuch gefasst wurden, ist auch Thema einer juristischen Dissertation von Dwight S. Mears aus dem Jahr 2012.

Sergeant Guertin kam nördlich von Weinfeldern auf einem flachen Feld zu Boden. Als er eine Straße erreichte, wurde er von vier Schweizer Soldaten empfangen, die ihn nach seinem Gewehr, seiner Karte und seinem Kompass fragten. Diese gab er ihnen. Anschließend wurde er in ein Café in einem kleinen Dorf gebracht, wo er eine Mahlzeit bekam, und danach in ein anderes Dorf, wo er sich dem Rest seiner Mannschaft anschloss. Nach einer Nacht in Weinfeldern, wo sie gut aufgenommen und vom amerikanischen Luftwaffenattaché besucht wurden, fuhren sie nach Dübendorf, um dort das Rote Kreuz zu verständigen. Anschließend verbrachten sie etwa vierzig Tage in Neuenburg. Während der ersten dreissig Tage befanden

sie sich in Quarantäne und durften sich nicht mit Schweizern treffen. Die Verpflegung war mangelhaft, aber die Hotelunterkünfte waren gut. Die Sergeanten Guertin, Desmond, Wiley und Moss verließen Neuenburg am 31. August 1944 und reisten mit dem Zug nach Wengen.



Amerikanische Offiziere im Hotel Palace in Wengen im Jahr 1944. Quelle Plattform J. <https://www.plattformj.ch/artikel/136018/>

Bombardier Nathan Goldenbloom kam in ein ähnliches Camp, das sich in einem Hotel in Davos befand. Neben Davos und Wengen wurden US-Offiziere auch in Adelboden untergebracht – allerdings erst nach einer Demarche des US-Militärattachés. Für die Schweiz war das auch eine Möglichkeit, die leeren Hotels zu füllen und den Kurorten zu Gästen zu verhelfen. Nach dem Krieg stellte die Schweiz der US-Regierung für diese Dienste Rechnung.



Pilot Davies bei einem Spaziergang in Davos. Die anderen beiden Personen waren von einem anderen Flugzeug. Foto Familienarchiv Josh Golden USA.

Die Internierten konnten sich im Ort bewegen, durften aber nur in Begleitung von Führern in die Berge. Viele nahmen Skiunterricht. Die Unterkünfte waren einfach, das

Essen nicht besonders gut und bestand hauptsächlich aus Suppe und Kartoffeln. Die Männer konnten die örtlichen Cafés besuchen, um zu trinken und zu tanzen, durften aber nicht «offiziell» mit den Schweizerinnen zusammensitzen. Der CVJM (YMCA) besorgte Musikinstrumente für eine Band und organisierte Skiunterricht.

Am 19. Dezember 1944 begann Guertin, der Französisch sprach, für den amerikanischen Luftattaché in Bern zu arbeiten. Er blieb dort bis zum 17. Februar 1945 und hatte innerhalb der Stadtgrenzen uneingeschränkten Bewegungsspielraum. Er musste sich einmal wöchentlich bei der Bezirkspolizei und einmal monatlich beim Schweizer Kommandanten in Bern melden, wo er monatlich Lebensmittel und Gutscheine erhielt. Am 17. Februar 1945 schloss er sich einer Repatriierungsgruppe von etwa 480 Amerikanern an. Mit dieser Gruppe reiste er nach Marseille, wo er ins Krankenhaus eingeliefert wurde. Er wurde am 6. April 1945 entlassen und reiste mit einem amerikanischen Marineschiff nach Livorno, Italien, wo er bis zum 8. April blieb. Von dort per Armeetransport am 19. April nach Neapel zu einem Ersatzbataillon in Caserta und am 12. April nach Bari, Italien.

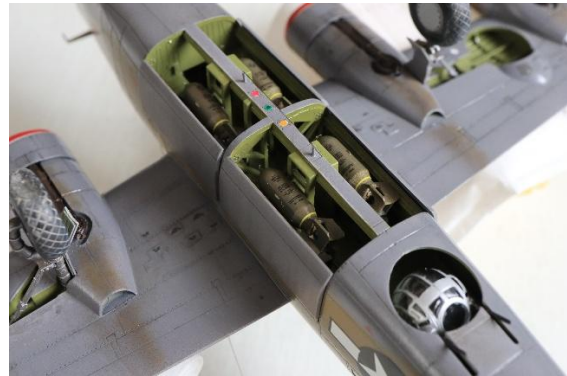
Die Besatzungsmitglieder der amerikanischen Bomber hatten alle die Instruktionen erhalten, bei einem allfälligen Absturz aus der Gefangenschaft oder der Internierung zu fliehen. Das war allerdings in der Schweiz bis Mitte 1944 schwierig, weil sie dafür besetzte Gebiete durchqueren mussten. Der US Militärattaché General Legge soll den Soldaten ausserdem davon abgeraten haben, um ihnen bei einem allfälligen Scheitern die Qualen des berüchtigten Lagers von Wauwilermoos zu ersparen. Flüchtende US-Soldaten erhielten in der Schweiz Unterstützung von der Bevölkerung und auch der US-Geheimdienst OSS, Vorläufer des CIA, half ihnen bei der Flucht.

Die Informationen der Überlebenden von «Jackpine Joe» werden weitgehend vom

Bericht eines Besatzungsmitgliedes eines ähnlichen Fluges bestätigt: Es handelt sich um den US-Amerikaner Goerge Michaels, dessen Liberator B-24 «Georgia Peach» einige Tage zuvor nämlich am 11. Juli 1944 ebenfalls einen Treffer erhielt, dem Piloten gelang aber auf dem Flughafen Altenrhein am Bodensee eine Notlandung. Auch George Michaels kam in eine Unterkunft, und zwar ins Hotel Regina in Wengen. Der CVJM unterstützte die internierten Piloten und ermunterte sie, ein Tagebuch zu führen. Den persönlichen Aufzeichnungen von George Michaels verdanken wir Einsichten in den teilweise recht monotonen Alltag der jungen Männer in der Schweiz, deren einziges Ziel oft war, zu verschwinden und weitere Missionen zu fliegen. Der Journalist Jürg Flückiger hat das Tagebuch ausgewertet und darüber publiziert.



Die Geschichten der amerikanischen Flieger fasziniert bis auf den heutigen Tag. Der Winterthurer Ueli Hebeisen hat sich als Modellbauer damit befasst. Er hat die Originalbemalung rekonstruiert und auf das Modell eines B-24 Liberator Bombers übertragen. Dabei hat er eng mit den Angehörigen des Besatzungsmitglieds Goldenbloom zusammengearbeitet. Besondere Sorgfalt hat er auf die Rekonstruktion der Bemalung der Nase des Flugzeugs verwendet. Die Originalbemalung wurde in der Regel von den Besatzungen selbst gestaltet. Um die Sache noch realistischer zu machen hat er anhand alter Pläne und Unterlagen aus der Bauverwaltung des Kantons Zürich das Schloss Wyden in seinem Zustand vor dem Brand rekonstruiert.



Ueli Hebeisen aus Winterthur hat sich auf die möglichst originalgetreue Rekonstruktion von historischen Kampfflugzeugen spezialisiert.

Foto Ueli Hebeisen, Winterthur.

Last but not least: Der langjährige Kurator des Schaudepots St.Katharinental – das ist die landwirtschaftshistorische Sammlung des Kantons Thurgau – meldet folgende skurrile Geschichte: Aus dem Motorzylinder eines 1944 in der Nähe von Schlatt TG abgestürzten amerikanischen Bombers fertigte ein dortiger Bauer eine Kuhglocke und aus den grossen Metallteilen einen Mistkran.

Der Autor dankt Josh Golden, dem Sohn des Bombardiers Nathan Goldenbloom. Er meldete sich nach der Publikation des ersten Artikels im Blog des Schweizerischen Nationalmuseums und lieferte zahlreiche Fotos und Dokumente über den Aufenthalt seines Vaters in der Schweiz.

Bei der Durchsicht des Artikels halfen auch Ueli Hebeisen und Dani Egger, beide haben jahrelang Material zum Absturz von «Jack-pine Joe» gesammelt. Der Uniformenspezialist Jürg Burlet hat beim Verifizieren des Bildes von Nathan Goldenbloom geholfen.

ANHANG

Johann Gachnang, ein Feuerwehrmann aus Ossingen erinnert sich Auszüge aus einem Typoskript aus Privatbesitz. Undatiert

18.05.1927 in Ossingen geboren. Verstorben ist er am 11.01.2015 in Hausen bei Ossingen. Er wohnte zeitlebens in Ossingen

Wir sind beinahe fertig mit unserer Arbeit, die Luftabwehr und die Bombardierungen haben aufgehört, da erscheint plötzlich am östlichen Horizont rechts vom ‚Hasenbuck‘ beim Sonnenhof die Silhouette eines grossen Viermotorigen amerikanischen Bombers. Er verliert zusehends an Höhe. Er schwankt. Es scheint, als wolle er landen in der Thurgi, doch er sinkt immer mehr. Ich begeben mich auf die höchste Anhöhe beim Sandbuck. Das mächtige Flugzeug dreht nach rechts ab. Die Motoren beginnen wiederum fürchterlich zu summen. Der linke Flügel brennt. Das Flugzeug überschlägt sich, eine Rauchfahne hinter sich herziehend. Heulend fliegt es jedoch weiter und zwar in einem fürchterlichen Tempo und unter dem ärgstem Motorengesumm, dann sackt die Maschine plötzlich polzengerade ab und in einem unheimlich satanisch verzweiferten höchstmöglichen Lärm aller Motoren saust der Bomber hinter dem Rychenärgetenholz nieder. Dann bleibt es eine Weile unheimlich ruhig. Darauf folgt ein fürchterliches Krachen und Bersten. Eine Rauchfahne steigt dem Himmel entgegen, welche sich sehr rasch zu einer riesigen Rauchsäule emportürmt. Da wir unsere Arbeit beendet haben, stossen wir unseren Spritzenwagen rasch heimwärts. Velos fahren an uns vorüber von Guntalingen her, sogar Autos summen auf der Landstrasse dahin.

...Alles will zuerst wissen, wo das Flugzeug abgestürzt ist. Beim Hüslholz kommt uns Anni entgegen und erklärt uns, wir sollten so schnell als möglich nach Hause kommen, es habe nämlich Sturm geläutet, der Bomber sei wahrscheinlich in Hausen niedergegangen. Auf alle Fälle müssten wir in die Feuerwehr. Daheim angekommen wissen sie auch noch nicht genau, ob die Ortswehr oder die Feuerwehr aufgebeten worden sei. Ich ziehe mich für alle Fälle entsprechend an und eile davon. Herr Schwendimann ruft mir nach, der Bomber sitze auf einem Nussbaum beim Schloss Wyden, was ich ihm natürlich nicht recht glaube. Ich eile sofort wieder zurück, sobald ich erkenne, wie weit weg der Bomber eigentlich niedergegangen ist. Ich wage mich auf den Sattel des Velos meiner Mutter und fahre davon. Ueber meinem Kopfe kreist ein anderer grosser Bomber. Ich kümmere mich nicht um ihn. Ich fahre wie ein Esel. Vor mir her pedalen die Gebrüder Wüest in einem noch viel grösseren Tempo. Unterhalb des „Hügels“ erkenne ich zu meinem grossen Schrecken, dass das Schloss Wyden in hellen Flammen steht. Eine von Flammen umloderte, zum Teil dunkelblaue und dunkelbraune Rauchsäule, die sich strichweise tief violett verfärbt steigt und türmt sich steil und schräg zum Himmel empor...

Beim Durchgang durch den Bahndamm steht ein Soldat Wache und hält sein Gewehr vor mein Gesicht. Ich rufe: "Kriegsfeuerwehr!" Nun darf ich vorbei bis in den innersten Schlosshof hinein. Hier drinnen umgibt einem eine Atmosphäre der Hitze. Man ist nie sicher, wann die östliche Flügelwand umstürzt. Max Hächler trägt einen wunderbaren Radio unter dem Arm. Der Motorspritzer ist in Aktion, die Leitungen sind gelegt. Das Schloss wird geräumt, so gut das noch geht

Wir spritzen auf die immer zahlreicher niederfallenden Stücke, worauf jeweils ein schwelender Rauch aus dem brennenden Haufen emporsteigt. Man kann sich nicht gut mit dem Wendrohr von einer Zimmertüre zur anderen drehen, wenn die Leitung unter starkem Druck steht. Es wird immer gefährlicher im Korridor. Viele glühende Holzteile, ja sogar Ziegelstücke und Steine von ansehnlicher Grösse fallen in den Raum hinunter, wo Herr Hartmann und ich stehen. Da die Situation sich ständig verschlimmert, stehen wir unter ein Türgericht, um besser gesichert zu sein. Ganze Decken drohen nämlich einzubrechen.

In den uns anvertrauten Zimmern liegt das Wasser 5 – 8 cm tief. Obwohl so viel Wasser verspritzt worden ist und noch verspritzt wird, brennen die Decken unaufhaltsam weiter, denn zwischen den Schrägböden verbrennen sehr viel Benzin und Öl. Wir müssen erkennen, dass diese zwei Decken verloren sind. Wir versuchen nun mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln zu verhindern, dass das Feuer sich weiter ausbreiten kann.

... Hier droben auf dem Dach des Neubaus sieht man nichts anderes als verkohlte Balken und Schutt, denn erstens liegt der Flugzeugrumpf zerschmettert hier droben, zweitens ein grosser Teil der Mauerreste des Turmes und drittens ergoss sich das Öl von hier aus auf das ganze Schloss. Schlussendlich entwickelte sich der ganze Brand von hier aus, weil hier der Rumpf aufschlug. Dabei fiel ein Motor mitsamt vielem Geröll bis in den Keller hinunter. So kam es, dass der Brand schon nach einigen Sekunden vom Turm bis zum Keller sich ausbreiten konnte.

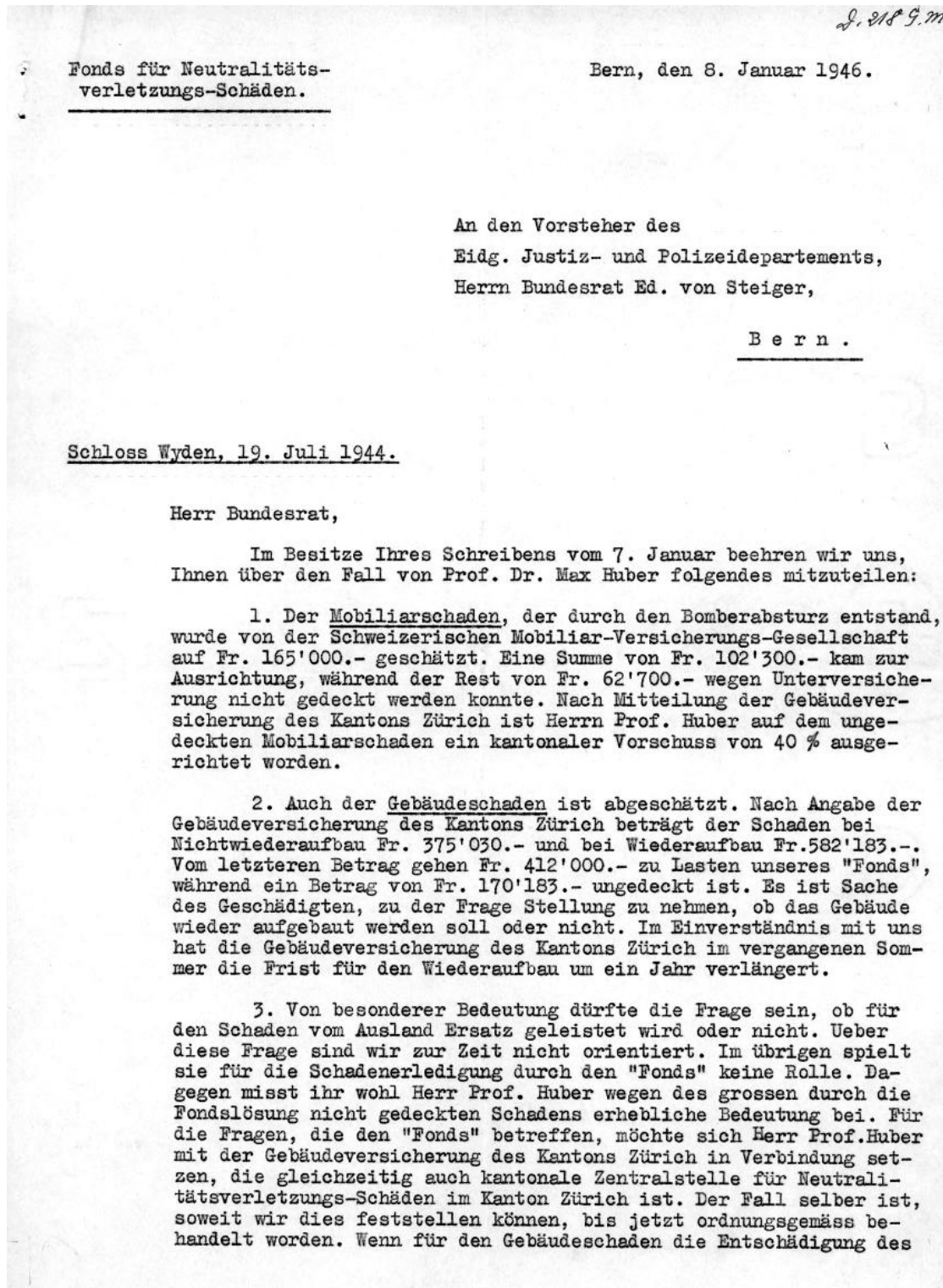
Ich übergebe den Schlauch Adolf Kübler und steige wieder vorsichtig hinab. Es ist halb neun Uhr. Unten angekommen fällt unweit von mir ein Dachzinnenteil auf ein grosses Stück des Bombers. Ein anderes, noch viel grösseres Stück liegt an der Burgmauer gegen das Bachtobel hinab. Kaum bin ich vorn bei der grossen Linde angelangt, da poltert der Kaminhut auf die zum grossen Teil schon abgeborstene Mauer gegen das Hauptportal hinunter. Diese beginnt zu wanken, und ein grosses Mauerstück löst sich los und kracht unter einem Höllenlärm zu Boden.

Jetzt bin ich entlassen bis um 12 Uhr. Um Mitternacht allerdings muss ich wieder hier sein

Die Entschädigungsfrage

Das untenstehende Dokument aus dem Schweizerischen Bundesarchiv beziffert den finanziellen Schaden am Schloss und unterscheidet zwischen einem Mobiliarschaden und einem Gebäudeschaden. Die USA entschädigten Max Huber schliesslich mit einer Summe von 179'000 USD, nach dem damaligen Wechselkurs (1 USD = 4.305 CHF) war das im Jahr 1946 eine Summe 770'633.00 CHF. Quelle: Dwight S.Mears 2012. S.240/241. Er beruft sich auf folgendes Dokument aus den National Archives der USA:

United States Claims Service, Switzerland, 'Claimant: Prof. Max Huber, Castle Wyden,' File 6832/1, NARA, RG 59, Central Decimal File 1945-1949, decimal 811.2354, Box 4639.



"Fonds" noch nicht ausgerichtet ist, so hängt dies damit zusammen, dass der Geschädigte die Frage noch nicht beantwortet hat, ob das Gebäude wieder aufgebaut werden soll oder nicht. Durch die Er-streckung der für diese Stellungnahme gezogenen Frist ist dem Geschädigten ein besonderes Entgegenkommen gezeigt worden. Dieses Entgegenkommen fällt um so mehr ins Gewicht, als auf der ausste-henden Entschädigung fortgesetzt ein Zins von 4 % läuft (Art.5 des BRB vom 3. Juli 1942).

Indem wir gerne hoffen, Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, mit dieser Auskunft dienlich zu sein, zeichnen wir

mit vorzüglicher Hochachtung
Verwaltungskommission des Fonds für
Neutralitätsverletzungs-Schäden
Der Präsident: Der Sekretär:

Adorj

Moser

In den Akten der National Archives findet sich ein Bericht vom 6. April 1946, der die Zahlen aus der Schweiz bestätigt und die Auszahlung von 769 040.60 CHF oder 179 263.54 USD empfiehlt: offenbar hatte der United States Claims Service damals am Bleicherweg 21 in Zürich ein Büro. Zunächst der ent-scheidende Auszug, anschliessend das ganze Dokument. Im PDF ist es besser lesbar.

Total result of the complete investigation indicates that the amount as fixed by the Official of Canton Zurich is fair and reasonable and that the Government of the United States should follow the findings of the Cantonal Experts in making an award.

RECOMMENDATION:

It is recommended that the Government of the United States accept responsibility for claimant's loss in the total amount of 769.040.60 Francs itemized as follows:

Cost of rebuilding Castle Wyden	Francs 582.183.--
Damage to chattles	" 168.211.--
Damage to garden and shrubbery	" 11.340.--
Expense of City of Ossingen	" 1.550.--
Loss of time, doctor's bill and cost of hospitalization Miss Fehr (maid)	" 718.10
Expert expense	" 5.038.50

Total sum recommended Francs 769.040.60
=====

*\$ 179.263.54 with interest at 5%
from 19 July 1944.*

H. B. White
H. B. WHITE
Captain JAGD
Inv. Off.

would be equitable and as the claimant has agreed to the sum it should be satisfactory to him. The fact that claimant will spend more in rebuilding than this sum is conceded as the results of the investigation shows. But claimant will have a more modern home designed to suit his taste. Such reasoning may not be along Continental lines as the castle in its original form had an intrinsic value and a value to the community that we cannot be expected to replace. Therefore, an attempt to place claimant in the same position, he was before the damage is impossible. The Investigating Officer in a rather confidential manner asked Mr. Moser who has dealt with the Huber family almost constantly since the fire, what he would consider to be a proper payment under the circumstances and he stated that payment of the sum proposed by the Cantonal Council for rebuilding would be an absolute minimum. Mr. Jauslin as can be noted by his report concurs.

This file is submitted in triplicate but the third copy does not contain photographs. The original file contains all original manuscripts which did not have to be returned and a photostatic, untranslated, list of the findings of the expert who estimated the loss of personal property.


Total result of the complete investigation indicates that the amount as fixed by the Official of Canton Zurich is fair and reasonable and that the Government of the United States should follow the findings of the Cantonal Experts in making an award.

RECOMMENDATION:

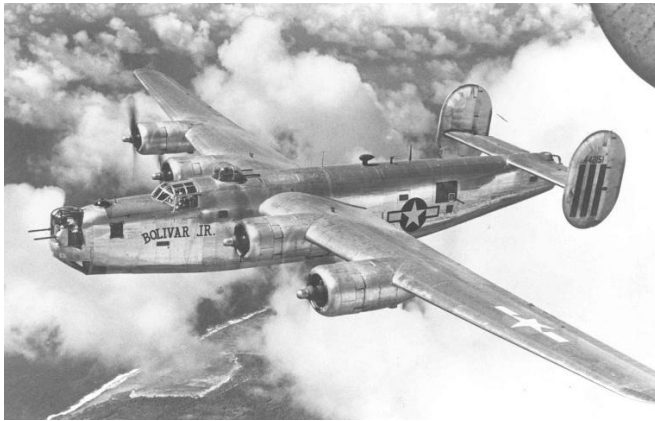
It is recommended that the Government of the United States accept responsibility for claimant's loss in the total amount of 769.040.60 Francs itemized as follows:

Cost of rebuilding Castle Wyden	Francs 582.183.--
Damage to chattles	" 168.211.--
Damage to garden and shrubbery	" 11.340.--
Expense of City of Ossingen	" 1.550.--
Loss of time, doctor's bill and cost of hospitalization Miss Fehr (maid)	" 718.10
Expert expense	" 5.038.50
Total sum recommended	Francs 769.040.60

\$ 179.263.54 with interest at 5%
from 19 July 1944.


A. B. WHITE
Captain JAGD
Inv. Off.

Der B-24 Bomber «Liberator» (ab 1942 «Consolidated B-24»)



Ein B-24 Bomber «Liberator». Er wurde vom US Hersteller Consolidated Aircraft hergestellt und war der am meisten produzierte US-Bomber im Zweiten Weltkrieg.

Illustration Wikimedia Commons



Ein Blick in die Produktionshallen des B-24 in San Diego, Kalifornien. Insgesamt wurden im Zweiten Weltkrieg 18'482 solche Flugzeuge in verschiedenen Varianten hergestellt.

Foto Wikimedia Commons

HOW TO BAIL OUT OF THE B-24

Procedure When Wearing Conventional Seat or Back-Type Parachute

When an emergency situation in the air requires bail out, there is no time for confusion or second guessing. The procedure must be automatic. The instructions below and the diagrams show through what harness and in what order your parachute should be made ready for use. Ground drills based on this procedure will help you obtain the efficiency and speed necessary to abandon your airplane successfully and safely.

Whenever possible, jump from the other end of the bomb. When several crew members bail out of the same side, each should attempt the other to make sure that all are wearing a full complement of equipment, especially harness.

PILOT—Exit, back, through forward end of bomb bay, last to leave plane.

CO-PILOT—Exit, third through forward end of bomb bay.

RADIO OPERATOR—Exit, second, through forward end of bomb bay.

SOMBERIER—Exit, second, through rear-ventral door.

NAVIGATOR—Exit, first through forward end of bomb bay.

FLIGHT ENGINEER—Exit, first through forward end of bomb bay.

RIGHT WAIST GUNNER—Exit, second through other end of bomb bay. (Alternate exit, main entrance hatch.)

LEFT WAIST GUNNER—Exit, second through main entrance hatch. (Alternate exit, after end of bomb bay.)

LOWER BALL TURRET GUNNER—Exit, first through other end of bomb bay. (Alternate exit, main entrance hatch.)

TAIL GUNNER—Exit, first through main entrance hatch. (Alternate exit, after end of bomb bay.)

LIFE VESTS SHOULD BE WORN UNDER PARACHUTE HARNESS ON ALL OVERWATER FLIGHTS

Procedure When Wearing Quick Attachable Chute Harness

When the order is given over the intercom to "Abandon Position," each member will remove the intercom, fasten flight and back-type parachute from their respective positions and the harness, then return to the COC harness, and exit through the back specified. The following instructions and diagrams show the sequence of the order of bailing out. When several crew members bail out of the same side, each should attempt the other to make sure that all are wearing a full complement of equipment, especially harness. Whenever possible, jump from the other end of the bomb. Whenever in the back bay, exit under the COC harness as if you were flight. The harness on the flight deck is equipped with the D-ring and the seat. Parachute ground drills will familiarize you with methods with the operation of the COC harness and the order of bailing out.

PILOT—Parachute hooked behind pilot's seat and then, flight deck, received an intercom call, all of tail section's seat. (Alternate exit, main entrance hatch.)

CO-PILOT—Parachute hooked behind pilot's seat and then, flight deck, received an intercom call, all of tail section's seat. (Alternate exit, main entrance hatch.)

RADIO OPERATOR—Parachute hooked on ventral side of main entrance hatch, just forward of bomb bay. (Alternate exit, main entrance hatch.)

SOMBERIER—Parachute hooked on ventral side of main entrance hatch, just forward of bomb bay. (Alternate exit, main entrance hatch.)

NAVIGATOR—Parachute hooked directly above navigator's position and below navigator's hatch. (Alternate exit, main entrance hatch.)

FLIGHT ENGINEER—Parachute hooked on ventral side of main entrance hatch, just forward of bomb bay. (Alternate exit, main entrance hatch.)

RIGHT WAIST GUNNER—Parachute hooked on other side of left waist gunner's turret, directly above half-way down. (Alternate exit, main entrance hatch.)

LEFT WAIST GUNNER—Parachute hooked on other side of left waist gunner's turret, directly above half-way down. (Alternate exit, main entrance hatch.)

LOWER BALL TURRET GUNNER—Parachute hooked on other side of lower turret, directly above half-way down. (Alternate exit, main entrance hatch.)

TAIL GUNNER—Parachute hooked on other side of tail gunner's turret, directly above half-way down. (Alternate exit, main entrance hatch.)

	PILOT		CO-PILOT
	SOMBERIER		NAVIGATOR
	FLIGHT ENGINEER		RADIO OPERATOR
	RIGHT WAIST GUNNER		LEFT WAIST GUNNER
	BALL TURRET GUNNER		TAIL GUNNER

BAIL OUT B-24 SAFETY FLIGHT CONTROL COMMAND, SAFETY EDUCATION DIVISION, IN COOPERATION WITH SAFETY SCHOOL OF APPLIED FACILITIES, BOMBARDMENT DIVISION

Die Illustration zeigt das Innenleben des B-24 Bombers und enthält Anweisungen, wie die Besatzungsmitglieder aus dem Flugzeug aussteigen konnten. Die Maschine vom 19. Juli 1944 war bereits schwer beschädigt, so dass ein Teil dieser «Bail Out Options» nicht mehr möglich war. Das dargestellte Schema entspricht nicht genau dem Typ des Liberator Bombers «Jackpine Joe». So waren beim Typ von «Jackpine Joe» vorne drei Personen, eine davon bediente einen drehbaren Geschützturm. Das Schema gibt aber eine Ahnung von den Schwierigkeiten, die sich beim Ausstieg aus der beschädigten Maschine ergeben haben.

Bild USAF.

Die Besatzung von «Jackpine Joe»



Stehend (von links nach rechts)

Nathan Goldenbloom (Bombardier), Archie C. Davis (Pilot), Micheal W. Ballbach (Copilot), Jackson C. Johnson (Navigator)

Kniend



Robert P. Guertin (Engineer, Ball Turret), Robert H. Desmond (Nose gunner), Billy D. Palmer (Tail gunner), Theodore L. Weber (Engineer, Waist gunner), Alva H. Moss (Radio, Waist gunner), Robert A. Wiley (Top Turret)

Quelle: USAF/ <https://jackpinejoe.com/crew/>

Das Grab des Kopiloten Michael W. Ballbach auf dem US Soldatenfriedhof in Epinal (F)


Michael W. Ballbach

WWII



Personal Details

Last Name Ballbach	First Name Michael	Middle Initial/Name W.
Service Number O-757641	Military Rank Second Lieutenant	Entered From California
Branch U.S. Army Air Forces	War/Conflict WWII	Cemetery/Memorial Epinal American Cemetery
Unit 780th Bomber Squadron	Division 465th Bomber Group (Heavy)	Date of Death July 19 1944
Pilot B	Row 35	Grave 49
Country of Cemetery France	Awards Air Medal with Oak Leaf Clusters; Purple Heart Medal	



Der Kopilot kam beim Absprung in der Schweiz ums Leben, weil sich sein Fallschirm nicht öffnete. Er wurde auf dem Friedhof in Münsingen bei Bern in Anwesenheit seiner Kamerad begraben. Dort war ein amerikanischer Soldatenfriedhof eingerichtet. Nach Kriegsende wurde seine sterblichen Überreste auf den amerikanischen Militärfriedhof in Épinal überführt, wo er nun seine letzte Ruhestätte gefunden hat. Dort befinden sich die Gräber von 5250 getöteten Soldaten und die Namen von 425 vermissten Armeeingehörigen (MIA).

Quellen

Datenbank:

https://weremember.abmc.gov#!/s?a=c&q=*%&type=16&criteria=title=Michael%20Ballbach

Epinal Militärfriedhof

https://www.abmc.gov/video/epinal-american-cemetery/?utm_campaign=Website

Bilder aus dem Archiv von Nathan «Sonny» Goldenbloom



*Links: Nathan Goldenbloom mit Archie C. Davis (Pilot)
Mitte links : Goldenbloom (Mitte), Archie Davis (Rechts)*

Mitte rechts: Archie Davis (Mitte), die übrigen beiden stammen aus einer anderen Flugzeugbesatzung und heissen Schultz und Cooper. Nathan Goldenbloom in St. Moritz beim Skifahren.

Unten: Zwei Schweizer Soldaten helfen dem verletzten Nathan Goldenbloom nach der Landung

Fotos Familienarchiv Josh Golden



Nathan "Sonny" Golden

Dec. 1922 - Oct. 2012

Center: First Lieutenant
Nathan "Sonny" Golden



Nathan "Sonny" Golden

Luckily, my father's back-up job, after bombardier, was navigator. He and Archie Davis help navigate the damaged plane over the Alps into Swiss airspace and then the crew bailed out and were interned in Adelboden, Switzerland. My dad broke his leg when he landed but recuperated fast. He was interned for just over a year before being released in a POW swap.

The other dramatic part about this story was that the plane continued on for about 30 km on autopilot before it crashed into the inhabited Wyden Castle. Luckily nobody was killed, and ironically, the castle was a Red Cross neutral outpost. The US Government ended up paying war reparations for the damage caused by the wayward Jackpine Joe.

This article is submitted by Josh H. Golden, son of Nathan "Sonny" Golden.

My father flew 21 missions before catching flak over Germany. He received a certificate of valor for surviving the 22nd as per below.

Jackpine Joe was hit with flak over Munich on July 19, 1944 during a massive bombing mission. The plane fell out of formation and was lost to sight shortly thereafter.

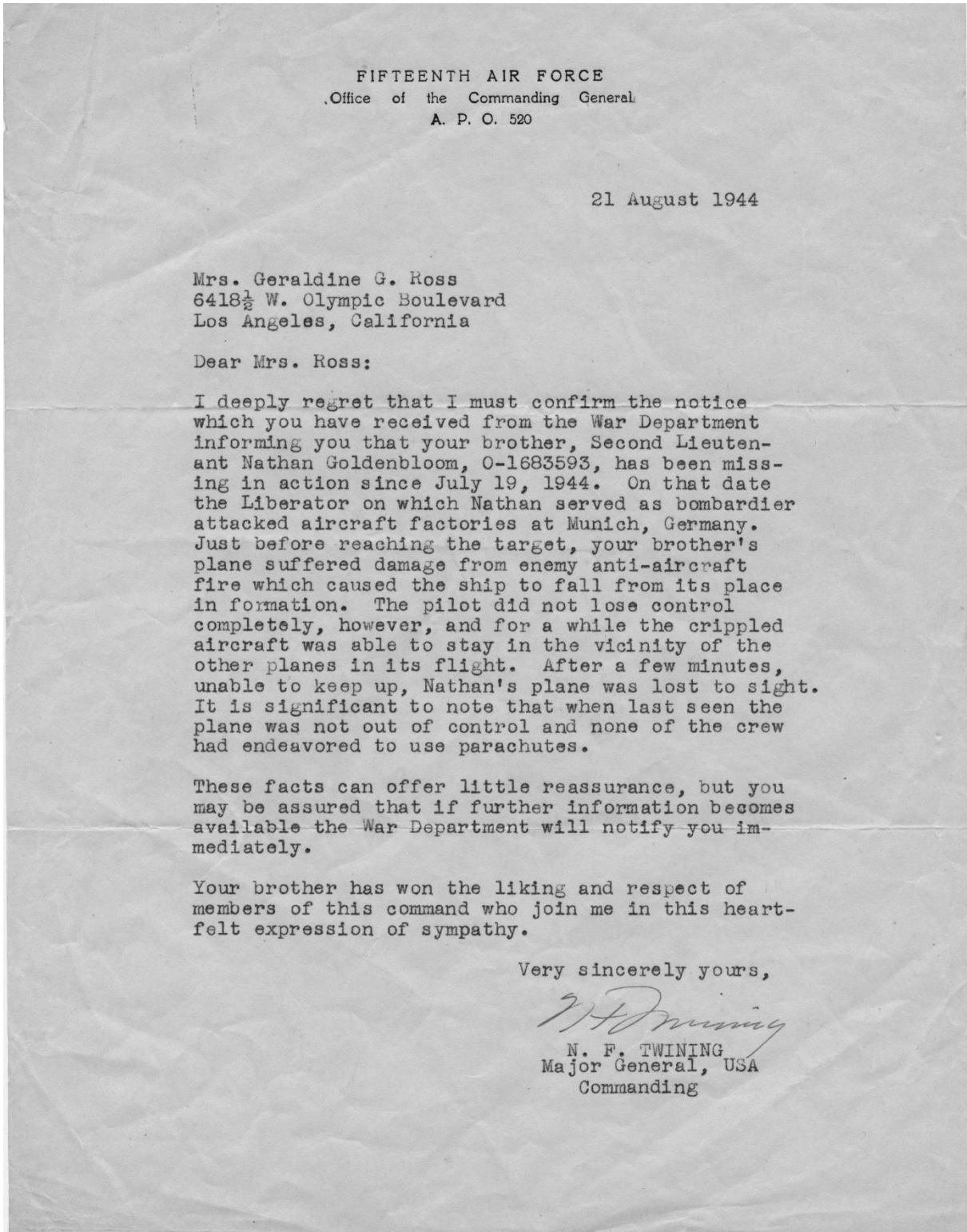
The navigator prematurely bailed out and was interned in a German POW camp.



First Lieutenant Nathan "Sonny" Golden, is kneeling to the right of Archie Davis.

Dokumente zum Schicksal von Nathan Goldenbloom

Nathan Goldenbloom galt nach dem Absturz des Liberator-Bombers am 19. Juli 1944 als «missing in action» und auch einen Monat nach dem Absturz wusste man in den USA nichts über sein Schicksal, wie diese Korrespondenz zeigt. Erst im September klärte sich die Situation aber am 18. September 1944 meldeten die US-Behörden den Angehörigen, dass er wohlauf war. Wenig später hat er sich mit einer undatierten Schweizer Postkarte gemeldet. Warum dies so lange gedauert hat, ist unbekannt.



1RL7 0111

WAR DEPARTMENT
THE ADJUTANT GENERAL'S OFFICE
WASHINGTON 25, D. C.

IN REPLY REFER TO:

AGPC-G 201 Goldenbloom, Nathan
(5 Sept 44) 01683593

18 September 1944

• Mr. Allen Ross,
T. B. Harms Company,
R K O Building, Rockefeller Center,
New York 20, New York.

Dear Mr. Ross:

Reference is made to your letter of 5 September requesting information concerning your brother-in-law, Second Lieutenant Nathan Goldenbloom, who is interned in Switzerland.

I realize how anxious you are to hear from Lieutenant Goldenbloom but authorities sometimes find it necessary, for military reasons, to place restrictions on communications to and from our internees. It is also to be expected that mail may be considerably delayed due to factors incident to the war; however, our government is doing everything it can to effect prompt delivery.

Recent information received in this office indicates that you may now send him cables as follows:

Rank and full name,
American Military Internee,
Palace Hotel,
Davos-Platz, Switzerland.

The instructions for mailing letters are the same as shown in my letter of 25 July but the address should be as follows:

Rank, full name and Army serial number,
American Military Internee,
Palace Hotel,
Davos-Platz, Switzerland,
Via New York, New York.

It is my earnest hope that you will have the pleasure of hearing from him in the near future and may I again urge you not to publicize his status.

Sincerely yours,

*Mr 1181
Cable office*

Robert H. Dunlop
ROBERT H. DUNLOP
Brigadier General,
Acting The Adjutant General.



Militärpostkarte
 Carte postale militaire
 Cartolina postale militare

363



Feldpost

Name und Einteilung des Absenders
 oder Truppenstempel

Nom et incorporation de l'expéditeur
 ou timbre de service

Nome e incorporazione del mittente
 o bollo di servizio

O-1683593

Lt. Nathan Goldenbloom
 American Internee
 Davos-Platz,
 Switzerland.

Mrs. Allan Ross

6418 $\frac{1}{2}$ West Olympic Blvd.,

Los Angeles, California

U.S.A.

Prisoner of War Mail

Dear Gerry, Allan and Lynda

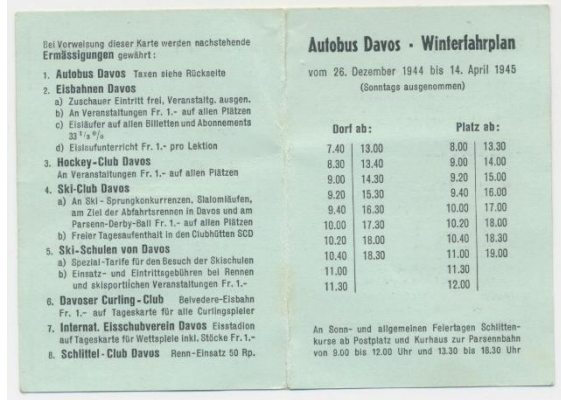
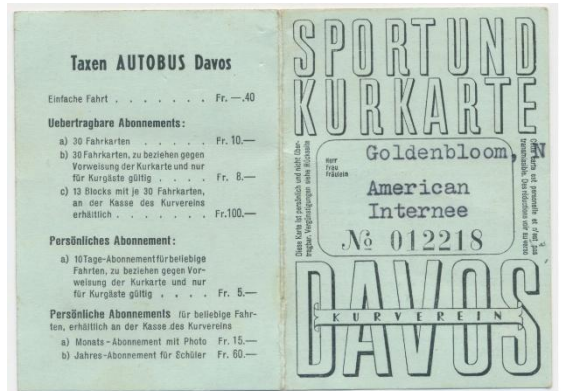
The writing restrictions was lifted the other day
 so once again I am trying to think what to write about. I
 wrote you a letter the other day but did not mail it because
 cause the pictures I wanted to enclose have not returned
 from being censored, I expect them back in the next few
 days. Last night I went dancing at the swankiest hotel
 in Davos with the girl I have been going with. Awoke
 this morning to a typical New England day, sun shining but
 cold and crisp. We are allowed to send four of such
 cards a month so tell all that are interested about this.
 I cant write to everybody under such a limited amount of
 cards. This afternoon I will probably go tea dancing as
 I have nothing else to do. ^{try to} in form the people I have been
 writing to that I would still like to hear from them
 also that I want be able to answer them. Closing to regard
 to all. Love

Sunny
 Hope you all have a happy
 holiday and a happy New Year

Weitere Dokumente aus dem Archiv von Josh Golden



Oben: Ausschnitt aus einer US Lokalzeitung, ev. aus Wisconsin. Datum unbekannt



Die Buskarte für Davos von Nathan Goldenbloom

Unten: Schnappschüsse aus Davos von Archie Davis (Pilot).



QUELLEN

Archive

Bundesarchiv Prof. Max Huber, Schloss Wyden. Entschädigung für Bombardierungsschäden (Dossier)

<https://www.recherche.bar.admin.ch/recherche/recherche/link/de/archiv/einheit/3171684>

National Archives Washington USA:

Zur Entschädigung von Max Huber 1946

[United States Claims Service, Switzerland, 'Claimant: Prof. Max Huber, Castle Wyden,' File 6832/1, NARA, RG 59, Central Decimal File 1945-1949, decimal 811.2354, Box 4639.](#)

Mündliche Auskünfte

Gespräche mit Ulrich Huber (Enkel von Max Huber), Sommer 2025

Schriftwechsel mit Josh Golden, USA Sommer 2025. (Sohn von Nathan «Sonny» Goldenbloom.

Schriftliche Quellen

Dan Culler: Prisoner of the Swiss: A World War II Airman's Story. Havertown Casemate Publishers. 2017. 1995: The Black Hole of Wauwilermoos.

Dani Egger: 1939-1945 – fremde Flugzeuge in der Schweiz : Landungen und Abstürze. Zürich 2018.

Jürg Flückiger: Flucht aus der Schweiz. NZZ Geschichte S.80 – 89.



Jürg Flückiger: Gefangene Befreier. Eine fast vergessene Geschichte aus dem Zweiten Weltkrieg. NZZ Libro. 2025.

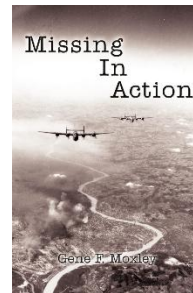
Franz Gut: Mit der Pranke und dem Zürcher Schild. Gelebte Polizeigeschichte im 20. Jahrhundert. Zürich 2003.

Peter Kamber: Schüsse auf die Befreier. Zürich 1993.

Alwin H. Moss: The Memoirs of World War II. October 2002. Typoskript.

Dwight S. Mears: Interned or imprisoned? Successes and failures of international law in the treatment of American internees in Switzerland, 1943-45. Diss. University of North Carolina, Chapel Hill. Chapel Hill 2012.

Gene F. Moxley: Missing in Action. Author House 2002.



Gene F. Moxley: The 465th Remembered. A chronological history of a heavy bombardment group in the air war over Europe. World War II. Declassified Air Force Documents.

Selina Wegmüller: Glück im Unglück (Portrait von Charlotte Wepf-Fehr). Migros-Magazin vom 5. Dezember 2016. Ausgabe 49. Seite 25

Internetquellen

Erinnerungen an den B-24 Liberator und seine Besatzung: <https://jackpinejoe.com/>

Veteranen-Zeitung

<https://the464th.org/> (Nummer 110, März 2013)

Fremde Flugzeuge in der Schweiz 1939 – 1945 <https://warbird.ch/> (Dani Egger)

<https://www.plattformj.ch/artikel/136018/> (Internierte in Wengen)

B-17 Museum Utzenstorf

<https://www.b17museum.ch>

HINWEIS

Der vorliegende Text zum Absturz des US-Bombers ist online unter folgender Adresse als PDF zu finden:

<https://www.sternenjaeger.ch/absturz/>



Vor 125 Jahren brach der junge Zürcher Jurist Max Huber, der später einmal IKRK-Präsident wurde, zu einer fast zweijährigen Weltreise auf. Sein Enkel hat die Aufzeichnungen und Fotos ausgewertet.



Max Huber (links) im Kaiserpalast von Peking.

Online unter:

<https://www.sternenjaeger.ch/weltreise/>

Zum Autor



Dominik Landwehr ist promovierter Kultur- und Medienwissenschaftler und lebt in Winterthur.

Weierstrasse 76 – 8405 Winterthur

Phone +41 79 411 59 17

<https://www.sternenjaeger.ch/>

Winterthur, September 2025