50 Jahre Schweizer Fliegertruppe

Autor(en): **Horber, Heinrich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **30 (1964)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-364108

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Protar

Zeitschrift für totale Abwehrbereitschaft
Revue pour les problèmes relatifs à la défense totale
Rivista per la Protezione totale

Obligatorisches, offizielles Organ der Schweiz. Luftschutz-Offiziersgesellschaft – Organe officiel obligatoire de la Société suisse des officiers de protection antiaérienne – Organo ufficiale obbligatorio della Società svizzera degli ufficiali di Protezione antiaerea

Redaktion: Redaktionskommission. Alle Einsendungen an den Verlag Vogt-Schild AG / Druck, Verlag, Administration: Vogt-Schild AG, Solothurn, Tel. (065) 2 64 61 / Annoncen-Regie: Annoncen-Abteilung Vogt-Schild AG, in Verbindung mit Brunner-Annoncen, Zürich 4, Birmensdorferstrasse 53
Jahres-Abonnementspreis: Schweiz Fr. 10.—, Ausland Fr. 15.— / Postcheckkonto 45-4

Mai/Juni 1964 | Erscheint alle 2 Monate | 30. Jahrgang Nr. 5/6

Inhalt — Sommaire

Nachdruck mit Genehmigung der Redaktion und des Verlages gestattet

50 Jahre Schweizer Fliegertruppe – Studienwoche der LOG Zürich in Berlin – Die Armee hilft dem Zivilschutz – Einwirkungsmöglichkeiten der Atomwaffen auf Lebensmittel – Der Luftschutz-Geigerzähler – Französisches Urteil über die Schweizer Landesverteidigung – Aus aller Welt

50 Jahre Schweizer Fliegertruppe

Von *Heinrich Horber* (Frauenfeld)

Wie wir unsere «Protar»-Leser bereits in der Doppelnummer 3/4 unterrichteten, kann unsere Flugwaffe in diesem Jahr auf ihr 50jähriges Bestehen zurückblicken.

Als vor einem halben Jahrhundert — an den denkwürdigen Augusttagen des Jahres 1914 — unsere gesamte Armee unter die Waffen gerufen wurde, sah man sich bei den höchsten militärischen Stellen gezwungen, von einem Tag auf den andern eine Fliegertruppe aufzustellen, denn bereits schon zwei Jahre zuvor — im Jahre 1912 — war bei Anlass einer Delegiertenversammlung der Schweizerischen Offiziersgesellschaft in Fribourg die Initiative für eine «Nationale Sammlung zugunsten einer Militäraviatik» ergriffen worden. — Weitsichtige Männer — darunter Oberstkorpskommandant Audécoud — erkannten damals schon den hohen militärischen Wert des «Aeroplans», und die grossen französischen Manöver zwischen Vesoul und Belfort, zu denen auch Schweizer Offiziere eingeladen waren, lieferten den schlagenden Beweis für die mannigfaltige Verwendung des Flugzeugs für militärische Zwecke.

Einer der mutigsten und unbeirrbarsten Vorkämpfer des Militärfluges in unserem Land war *Oskar Bider,* dessen fliegerische Taten nicht nur in seiner Heimat, sondern auch in der Geschichte der Aviatik überhaupt von überragender Bedeutung waren. Im November 1912 erlernte Bider in Frankreich in unglaublich kurzer Zeit das Fliegen, um bereits am 23. Januar 1913 als erster Pilot die Pyrenäen auf einem Flug von Pau nach Madrid zu überqueren. Am 13. Juli 1913 krönte der kühne Langenbrucker seinen fliegerischen Aufstieg mit seinem grandiosen Flug über die Zentralalpen, und in der Folge nahm Bider an zahlreichen Werbe- und Demonstrationsflugtagen zugunsten einer aufzubauenden *schweizerischen Militäraviatik* teil. Demzufolge wurde er zum aktivsten Träger unserer damaligen «Nationalflugspende», die bei ihrem Abschluss im Mai 1914 den für den damaligen Geldwert überaus erfreulichen und grossen Betrag von 1,7 Millionen Schweizer Franken ergab, aus dem später Flugzeuge und Flugmotoren beschafft werden konnten.

(Pro Kopf der damals 3 199 706 Seelen zählenden Bevölkerung der Schweiz wurden 54 Rp. gespendet. Dies war weit mehr als bei ähnlichen Sammlungen im Auslande erreicht wurde. Nicht zu vergessen sind die damaligen Spenden von Auslandschweizern aus Italien, Frankreich, Nord- und Zentralamerika, Südamerika, Deutschland, Russland, Spanien, China, Japan und Indien. Dabei sei auch vermerkt, dass auch die bedeutendsten industriellen und finanziellen Betriebe unseres Landes, die Militär- und Sportgesellschaften sehr bedeutende Gaben gestiftet haben. Der Schweizerische Schützenverein spendete allein über 36 000 Franken. Zwei bekannte Schweizer Firmen spendeten je 30 000 Fr. zum Ankauf eines «kompletten Flugapparates»!)

Als dann am 31. Juni 1914 Hauptmann i. Gst. Theodor Real nach Bern zum Chef des Nachrichtendienstes im Generalstab befohlen und mit der Aufstellung einer Fliegertruppe betraut wurde, stand dieser Offizier im wahrsten Sinne des Wortes — wie er seinerzeit selbst schrieb — «vor dem Nichts». Ein Bogen weisses Papier, ein Bleistift und ganz oben im Ostflügel des Bundeshauses stand ihm ein kleines Zimmer zur Verfügung. Dies war die Ausgangssituation unserer Militäraviatik. Jedoch nach drei Tagen organisatorischer Arbeit erschien Oskar Bider, der ihm treu zur Seite stand und als Chefpilot und Fluglehrer bis zu seinem tragischen Todessturz 1919 amtete. Ge-

Die ganze Fliegertruppe von Anno 1914 auf einer Postkarte!

Alle Schweizer Bürger, die damals fliegen konnten, besammelten sich am 3. August des Jahres 1914 bei der Ballonhalle auf dem Beundenfeld in Bern, wohin sie ihre Flugapparate zum Teil selbst zu überfliegen hatten.
Mit diesem Akt war somit die Urzelle unserer Fliegertruppe gelegt.

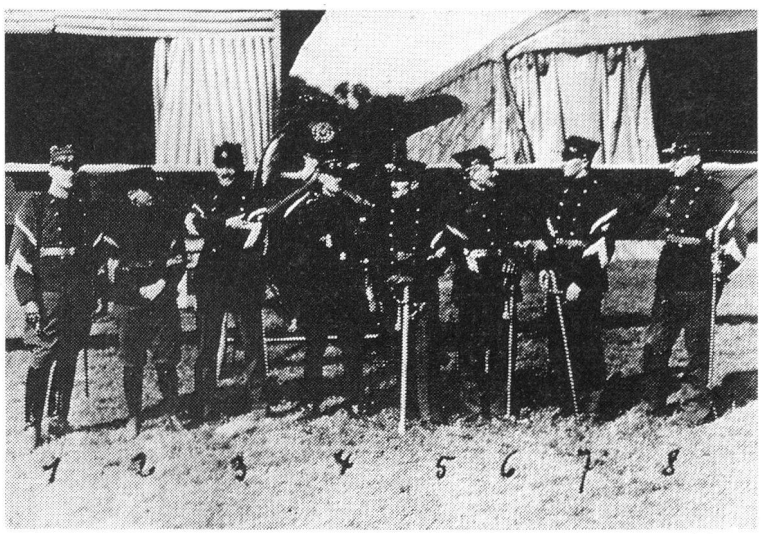
schichte und Entwicklung unserer Fliegertruppe bleiben somit unauslöschlich mit den beiden Namen Real und Bider verbunden.

Inzwischen waren die ersten Piloten auf den Alarmruf des Vaterlandes herbeigeeilt, um ihr Wissen und Können der aufzubauenden ersten schweizerischen Fliegerabteilung zur Verfügung zu stellen. Auch der Kommandant der neugeborenen Waffe — Real — war selbst brevetierter Flieger. Er hatte bereits im Jahre 1911 bei Anlass seiner Abkommandierung zu einem deutschen Dragonerregiment mit Erlaubnis des Eidg. Militärdepartementes die Eulersche Flugschule in Darmstadt besucht.

Was nun an brauchbaren Flugapparaten im Schweizerland herum aufzutreiben war, wurde kurzerhand beschlagnahmt. In Privatbesitz befanden sich sieben Flugzeuge, und vier Maschinen — neueste Ausstellungsobjekte — holte man aus dem Pavillon für «Flugwesen» der damaligen Schweizerischen Landesausstellung, denn sie waren die wertvollsten Flugzeuge des ganzen militärischen Flugzeugparks. Es waren zwei Doppeldecker LVG, ein Aviatik-Doppeldecker (beides in Deutschland von Schweizer Konstrukteuren hergestellte Flugzeugtypen) und ein funkelnagelneuer französischer Blériot-Eindecker. Die Verschiedenheit der Flugzeuge war derartig — es waren acht Modelle! —, dass das Geschwader eher einer Musterschau von Typen glich als einer einheitlich-militärischen Formation. (Heute ist dem Verfasser dieser Rückschau noch in lebhafter Erinnerung, wie er mit den Berner Buben von seinem Feriendomizil im Breitenrainquartier schon frühmorgens zum Beundenfeld eilte, um dem Leben und Treiben der jungen Fliegertruppe zuzusehen.)

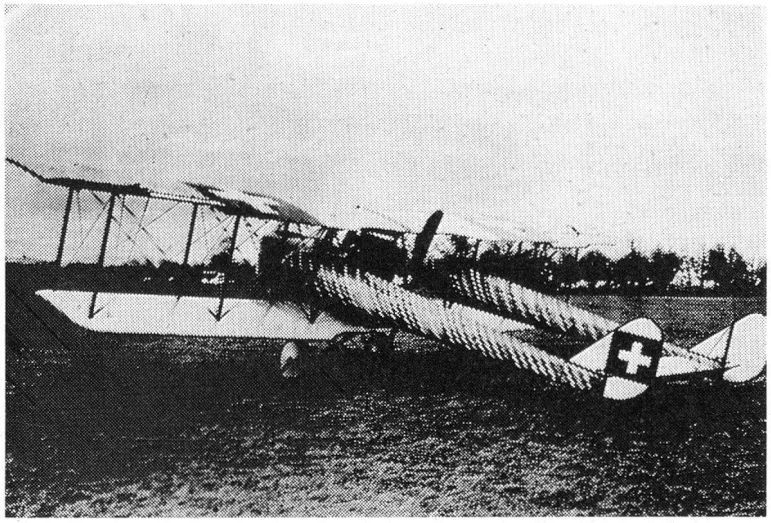
Es zeigte sich jedoch in der Folge bald, dass das Berner Flugfeld zur Ausbildung von Fliegernachwuchs ungeeignet war. Das Gelände — damals kleiner als heute — war von allen Seiten von Baumalleen, Telefon- und Starkstromleitungen umgeben. Ueberdies durchschnitten es noch zwei Eisenbahnlinien. Am Vormittag diente es der Kavallerie und Infanterie als Exerzierplatz, und an Nachmittagen wurde es von der Stadtjugend als Fussball-, und Tummelplatz benutzt. Am 3. Dezember 1914 wurde mit der einstigen Terraingenossenschaft Dübendorf (nachdem zuvor noch andere Plätze, wie Avenches, Thun und Frauenfeld, in Erwägung gezogen worden waren) ein Pachtvertrag abgeschlossen, worauf am Sonntag, 13. Dezember, das ganze «Geschwader» von Bern nach Dübendorf flog, das der damals kleinen Fliegertruppe bleibende Heimat werden sollte. Auch mit Autos, Lastwagen und Eisenbahn wurde der «Umzug» bewerkstelligt. Da Dübendorf zuvor bereits Flugplatz war, befanden sich dort einige Holzschuppen zur Unterbringung der Apparate, und auch eine kleine Werkstatt fand sich an der Peripherie des Flugfeldes vor.

Sofort wurde mit der Ausbildung von Fliegerschülern begonnen. Später wurde das Dübendorfer Flugfeld vom Bund gekauft und in jahrelanger Arbeit durch Infanterie- und Genietruppen entsumpft und



Unsere ersten Militärflieger von Anno 1914

Oskar Bider (1), dessen fliegerische Taten im Bericht bereits erwähnt sind. Edmund Audemars (2) war einer der wenigen damaligen Akrobatikflieger und hatte als solcher grosse Meetings in Europa und Amerika hinter sich. Er war es, der als erster von Paris nach Berlin und wieder zurück geflogen ist. Agénor Parmelin (3) war als Einflieger (Versuchspilot) in Frankreich tätig. Ihm fällt der Lorbeer zu, als erster den Mont-Blanc überflogen zu haben. Marcel Lugrin (4) hatte noch nicht viel Gelegenheit gehabt, dem Vaterland sein Können zu beweisen, doch auch er beherrschte sein Flugzeug (ein Farman-Doppeldecker) so gut wie die andern. Albert Cuendet (5) und Alfred Comte (7) waren Einflieger in Paris. Ernst Burri (6) war bereits als Kriegsflieger «eingeführt». Er hatte als solcher in der bulgarischen Armee den Balkankrieg mitgemacht. Nachher war er bei der Flugzeugfabrik Voisin in Frankreich Einflieger der neuen Apparate. Bei einer internationalen Konkurrenz für Wasserflugzeuge hatte er sich im Frühling 1914 den zweiten Platz erobert. René Grandjean (8) hat sich mit seinem selbstgebauten Flugzeug, das tatsächlich ein reines Landesprodukt war (der Motor stammte aus der Maschinenfabrik Oerlikon), schon verschiedene Preise geholt und auch Rekorde aufgestellt. Es darf ohne jegliche Uebertreibung behauptet werden, dass bei Kriegsausbruch im Jahre 1914 keine einzige Armee über ein durchwegs so geschultes Fliegerkorps verfügte wie die Schweiz. Nur wenige Piloten waren es, aber jeder war vollwertiger Beherrscher seines Flugzeuges, und mancher hatte sich im Ausland (wie oben erwähnt) schon einen Namen gemacht.



Der erste schweizerische Doppelrumpf-Zweidecker DH 1

(Konstruktion von 1915, Geschwindigkeit 126 km/h, Motor Argus 125 PS) war das erste Flugzeug der staatlichen Werkstätten — der K + W in Thun. Es wurden von diesem Flugzeug (mit vorn liegendem Beobachter- und Pilotensitz) nur sechs Exemplare gebaut, die sämtliche vom heute in St. Gallen lebenden Flugpionier und einstigen Flugschüler Oskar Biders, Ingenieur Adolf Schaedler, eingeflogen wurden. Der Genannte hat als einstiger Einflieger der K + W Thun in der Folge auch die weiteren Flugzeugtypen DH 2, DH 3, DH 4 und viele Wild-Schulmaschinen eingeflogen. — Wir beschränken uns bei unserem Rückblick «50 Jahre Fliegertruppe» jedoch darauf, nur die allerersten Militärflugzeuge zu erwähnen und verzichten dabei, die reichliche Fülle weiterer Konstruktionen (Eigenbauten im Inland, Lizenzbauten bewährter ausländischer Armeeflugzeuge sowie Typen aus Auslandankäufen) zu erwähnen. Es ist wohl auch jedem unserer «Protar»-Leser bekannt, dass unsere Flugwaffe hinsichtlich Flugmaterial in den letzten Jahren grossen Umstellungen unterworfen ist und das herkömmliche Kolbenmotor-Flugzeug teilweise dem strahlgetriebenen Ueberschallflugzeug Platz gemacht hat. (Der Verfasser.)

planiert. An der Peripherie des Flugplatzes entstand ein Holzhangar nach dem andern. Heute haben diese Holzbauten weiten und lichten Hallen, Hangars, Werften, Kasernen, Theoriesälen, Kantonnementen, Kantinen und Verwaltungsgebäuden Platz gemacht. Neben dem westschweizerischen Fliegerwaffenplatz Payerne und dem Grundschulungszentrum Locarno-Magadino ist Dübendorf bedeutendstes Zentrum unserer Militärflugwaffe.

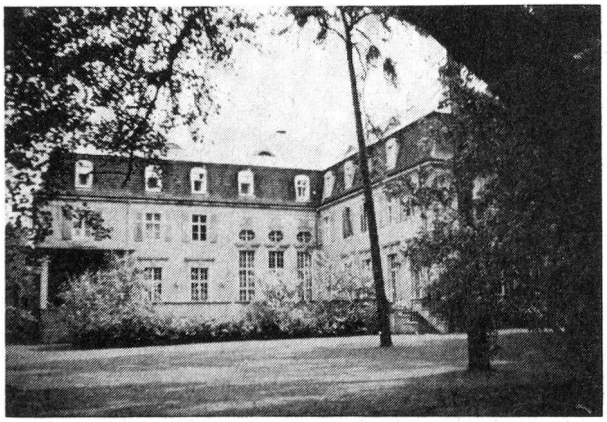
Es bedurfte jedoch nicht nur eines während fünf Jahren dauernden Weltkrieges, sondern noch einer weiteren Periode von zwei Dezennien, um die damalige junge Fliegertruppe aus ihrer engen Gebundenheit als Aufklärungs-Hilfstruppe herauszuheben und als Waffe und Heereseinheit in unsere Armee einzugliedern. Ein zweiter Weltkrieg war sogar unabdingbar, um die überwiegende Mehrheit unseres Volkes zur Erkenntnis zu bringen, dass die Wahrung und aktive Verteidigung unserer Neutralität und damit auch unserer Freiheit schlechthin ein Ding der Unmöglichkeit ist, wenn das Land über keine schlagkräftige und jederzeit einsatzbereite Flugwaffe verfügt. Wie unsere Fliegertruppe vor 50 Jahren bei ihrer Gründung aus der Konzeption der «Gesamtarmee» hervorgegangen ist, so ist sie auch heute noch eine ausgesprochen *taktische* Waffe. Ihre Aufgaben liegen nicht in einer strategischen Luftoffensive, sondern in der direkten und indirekten Unterstützung unserer Armee, das heisst in der Bekämpfung allfälliger feindlicher Luftwaffenverbände über ihren Operationsräumen und in der Vernichtung von Erdzielen in der Etappe, auf Anmarschwegen und auf dem Gefechtsfeld sowie in der Aufklärung.

Werfen wir nochmals einen Rückblick auf die dornenvolle Gründungszeit unserer Militäraviatik und ziehen wir die Bilanz der fünf Dezennien, so dürfen wir heute mit voller Ueberzeugung feststellen, dass die Fliegertruppe — einst geringes Hilfsmittel — zu einer überaus wichtigen Stütze unserer Landesverteidigung geworden ist.

Studienwoche der LOG Zürich in Berlin

1. Einleitung

In der Zeit vom 10. bis 15. Juni 1963 veranstaltete die Luftschutzoffiziersgesellschaft Zürich mit der Europäischen Bildungsgemeinschaft e. V. zusammen eine Studienwoche in Berlin, an welcher 24 Mitglieder und Freunde teilnahmen. Dank der hervorragenden Organisation, wobei die LOG für den Rahmen und die Reise und die Bildungsgemeinschaft für das Berliner Programm und das leibliche Wohl in der besuchten Stadt verantwortlich zeichneten, konnten die Teilnehmer ein Maximum an Anschauung und Belehrung aus dieser vielgeprüften Stadt heimnehmen. Werfen wir zum Anfang einen Blick auf unser Hotel, das der persönliche Anwalt von Kaiser Wilhelm II. Anno 1912 für sich bauen liess, und das kurz vor dem Ersten Weltkrieg der deutsche Kaiser als erster Gast betrat. Aus dem Palais Pannwitz ist nun das komfortable, ruhig in seinem Park gelegene Hotel Gehrhus geworden, welches dank seiner anständigen Preise auch für gewöhnliche Bürgersleute zugänglich ist.



Das Hotel Gehrhus in Grunewald

Eine Studienwoche ist keine gewöhnliche Vergnügungsreise. Auch wenn Vergnügliches dabei ist, so gilt doch die Hauptaufmerksamkeit dem besuchten Objekt, das gründlich kennenzulernen der Zweck der Reise ist. In unserem Falle war es eine Stadt, Berlin, das Symbol der Vergänglichkeit von Grossmachtträumen und heute wieder von neuem ein Kristallisationspunkt weltweiter Auseinandersetzung, der unsere Aufmerksamkeit galt. Es gibt kaum einen anderen Punkt auf dieser Erde, wo sich aufbauende, positive, lebensfreundliche Kräfte so nahe beieinander mit perfidester, menschenfeindlicher Satanie finden. So gab es sich, dass die Teilnehmer an der Studienwoche mit bedrücktem Herzen und überzeugt von der Notwendigkeit des kompromisslosen Kampfes gegen den sich heute vor allem im Weltkommunismus offenbarenden Bösen heimkehrten. Aus dieser Ueberzeugung heraus wurde der nachfolgende Bericht geschrieben in der Hoffnung, auf eine aufnahmebereite Leserschaft zu stossen.

2. Plötzensee

Das heutige, geteilte Berlin ist das direkte Resultat des Hitlerschen Machtrausches und der ihm folgenden Erstarkung und Internationalisierung des Kommunismus. Es ist deshalb naheliegend, das Berlin 1963 über seine Vorgeschichte anzugehen. In Frau Annedore Leber, der Gattin des 1944 ermordeten Sozialdemokraten Dr. Julius Leber, die selber auch aktive Widerstandskämpferin war, fand sich die geeignete Führerin durch dieses düstere Kapitel deutscher Geschichte