

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 49 (2006)

Artikel: Im Luftkampf das Leben verloren : Rudolf Rickebacher aus Guteburg (1915-1940)

Autor: Rentsch, Herbert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071481>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

Im Luftkampf das Leben verloren

Rudolf Rickenbacher aus Gutenburg (1915–1940)

Herbert Rentsch

Er war ein hoffnungsvoller junger Mann. Rudolf Rickenbacher, Sohn des Dorfärztes von Gutenburg und Lotzwil, studierte an der ETH Zürich und stand kurz vor dem Abschluss. Rickenbacher war ein begeisterter Pilot, er flog im Grad eines Leutnants in der schweizerischen Flugwaffe. Doch der Zweite Weltkrieg bereitete seiner Laufbahn ein jähes Ende. Vom Krieg blieb die Schweiz zwar fast ganz verschont, aber es kam während einigen Tagen zu Kampfhandlungen: Im Mai/Juni 1940 entbrannten über dem Neuenburger und Berner Jura verschiedentlich Luftkämpfe. Kampfflugzeuge der Flugwaffe griffen deutsche Maschinen an, die in den Schweizer Luftraum eingedrungen waren. Die Kämpfe waren alles andere als harmlos. Auf beiden Seiten wurden heftige Attacken geflogen, Schweizer und deutsche Piloten beschossen sich gegenseitig.

Am 4. Juni, dem ersten schwerwiegenden Luftkampftag, flog Leutnant Rudolf Rickenbacher einen Einsatz gegen die deutschen Eindringlinge. Im Gefecht wurde sein Flugzeug getroffen und stürzte ab. Der Pilot konnte sich nicht retten und verlor das Leben. Rickenbacher war damit das erste Opfer militärischer Kampfhandlungen in der Schweiz im Zweiten Weltkrieg. Er blieb einer von ganz wenigen, die damals im Kampf ums Leben kamen. Nur fünf Jahre später geschah das zweite tragische Unglück: Hans Rickenbacher, Rudolfs älterer Bruder und ebenfalls Militärpilot, stürzte kurz vor Kriegsende mit seiner Maschine ab und fand ebenfalls den Tod. Die schweren Schicksalsschläge der Familie Rickenbacher lösten bei den Gutenburgern und Lotzwilern starke Betroffenheit aus.

Lotzwil-Gutenburg. Vom Rain (Hügel links) flogen die Rickenbacher-Brüder mit ihrem Segelflugzeug ins Langetental, hinweg übers Doktorhaus (zweites von links). Foto Verfasser



Herkunft und Jugend

Die Familie Rickenbacher stammte aus Zeglingen BL.¹ Als junger Arzt zog Dr. Otto Rickenbacher 1908 von seinem Geburts- und Heimatort nach Gutenburg. Dort eröffnete der 34-Jährige eine Arztpaxis und war fortan der Dorfarzt von Lotzwil und Gutenburg. Auch die zahlreichen Kurgäste im Bad Gutenburg beanspruchten für ihre Heilung die Hilfe von Dr. Rickenbacher. Mit seiner Ehefrau Martha geb. Bider bewohnte er ein stattliches Haus an der Landstrasse eingangs von Gutenburg, wo sich auch die Praxis befand. Das Grundstück liegt direkt an der Gemeindegrenze von Lotzwil, welche auf dem kleinen Zufahrtssträsschen verläuft. Dem Ehepaar Rickenbacher wurden drei Kinder geboren: Hans (1913), Rudolf (1915) und Susi (1920). Die Primarschule besuchten die drei in Lotzwil. Von Rudolf ist bekannt, dass er die Sekundarschule in Langenthal und danach das Gymnasium in Burgdorf absolvierte. Nach der Matur begann er das Studium als Maschinenbauer an der ETH Zürich. Die beiden Söhne interessierten sich schon als Jünglinge fürs Fliegen. Das mochte mehrere Gründe haben. Ihre Mutter war eine Verwandte (wenn nicht gar die Schwester) des Flugpioniers Oscar Bider, der die Knaben wohl für die Fliegerei begeisterte. Einen Einfluss dürfte auch die

Fliegerszene von Langenthal gehabt haben. Schon damals gab es dort etliche aktive Flugsportler, die sich im Aero Club Langenthal sowie der Segelfluggruppe organisiert hatten und ihrem Hobby frönten. Hans Rickenbacher jedenfalls machte als junger Mann mit einem Segler Flüge vom Rain, dem Hügel hinter dem Elternhaus. Damit er dort am Hang starten konnte, brauchte er Hilfe. Ältere Lotzwiler erinnern sich heute noch, wie es bei diesen Flügen zu- und herging. Wenn Hans Rickenbacher fliegen wollte, habe er jeweils mit einer Glocke geläutet, und so seien die Schulbuben zum Doktorhaus geeilt, weiss Ernst Herzig. Auch Armin Steiner erzählt, dass die älteren Buben dem Piloten beim Hangstart halfen. Einige mussten den Flieger halten, während die anderen das Gummiseil spannten. Auf diese Weise konnte Hans starten und in die Langeten-Ebene hinausfliegen. Oft sei er geradewegs übers Doktorhaus geflogen, sagt Ernst Herzig. Hans Rickenbacher soll jedenfalls ein draufgängerischer Pilot gewesen sein. Manchmal, so erzählte man sich damals in Lotzwil, sei er in Bern sogar unter der Kirchenfeldbrücke durchgeflogen.

Der Beginn des Zweiten Weltkrieges

Mit dem Kriegsbeginn 1939 hiess es für die Rickenbacher-Brüder ins Militär einrücken. Beide waren Piloten, dienten aber nicht in der gleichen Einheit. Zu den Ernstkämpfen in der Luft kam es erst im Mai und Juni 1940. Zum Verständnis der politischen Zusammenhänge, die zu diesen Kämpfen geführt hatten, seien hier die Kriegsereignisse in Europa und die Lage in der Schweiz vom Herbst 1939 bis zum Frühling 1940 kurz zusammengefasst. Die Schilderung stützt sich auf das Buch «Schweiz im Krieg» des Historikers Werner Rings.²

Als am 1. September 1939 Deutschland Polen überfiel, blieb es in der Schweiz zwar ruhig. Doch die Lage war äusserst angespannt. Denn die Streitkräfte der gleichen Wehrmacht, die in 1000 Kilometer Entfernung Polen überrannte, standen vor Basel und am Rhein, im Norden und Nordosten jenseits der Grenze. Beunruhigend waren zudem die Frontberichte aus Polen. Die deutsche Wehrmacht wandte eine bis dahin nicht bekannte Kriegstechnik an: den Blitzkrieg. Kampfflugzeuge und Bomber griffen mit ungeheurer Wucht in die Bodenkämpfe ein, Hun-

derte von Panzern rollten unter dem Schutz der Flieger in breiter Front voran. Und die Bomber zerstörten Fabriken, Bahnlinien, Brücken und ganze Städte. Es war der erste totale Krieg des 20. Jahrhunderts.

Wenig erfreulich war bei Kriegsausbruch auch der Zustand der Schweizer Abwehrkräfte, besonders der Luftwaffe. Die Schweiz besass total 18 kriegstüchtige Jagdflugzeuge, 36 veraltete Jagdmaschinen und 80 Beobachtungsflugzeuge. Von 21 Fliegerkompanien waren nur drei kampftüchtig. Fünf Kompanien fanden, als sie einrückten, kein einziges Flugzeug vor. Die Mannschaften mussten heimgeschickt werden. Angesichts der deutschen Kampftaktik war klar: Im Kriegsfall würden die Schweizer Städte ebenso wehrlos untergehen wie die polnischen. Denn für die Abwehr, für den Schutz des Landes, für die Luftverteidigung aller strategisch wichtigen Ortschaften, Fabriken und Städte waren total 8 Suchscheinwerfer, 3 Horchgeräte und 31 Fliegerabwehrgeschütze (Flab) vorhanden. Kraftwerke, Stauanlagen, ja sogar Festungen waren ungeschützt gegen Fliegerangriffe.

Der ausrüstungsmässige Rückstand der Schweizer Armee war damals jedoch kaum bekannt. Denn die Mobilmachung war rechtzeitig erfolgt, wurde ruhig und präzise durchgeführt und klappte tadellos. Nur die wenigsten wussten, wie schlecht es in Tat und Wahrheit um die Landesverteidigung bestellt war. Erst der Rechenschaftsbericht von General Henri Guisan, der nach dem Krieg veröffentlicht wurde, deckte es auf. Die Armee vollständig auszurüsten, war 1939 noch eine Frage von Jahren. So musste es der Armeeführung als eine glückliche Fügung erscheinen, dass im Kriegsgeschehen eine Pause eintrat. Die Kämpfe in Polen dauerten nur 19 Tage, dann war das Land am Boden. Es folgte ein Krieg, der keiner war, ein nicht vereinbarter Waffenstillstand. Diese Situation wurde «Drôle de guerre» genannt. Einerseits begannen sich in der Schweiz und in Europa schon wieder Friedenshoffnungen zu regen. Andererseits befürchtete man hierzulande, in den Krieg hineingezogen zu werden, sofern die deutschen Truppen die Maginot-Linie, das 300 Kilometer lange französische Verteidigungsbauwerk zwischen Basel und Nordostfrankreich, angreifen oder im Süden über die Schweiz umgehen würden. Die Armeeführung jedenfalls nutzte die Zeit des «Drôle de guerre» und ordnete vielfältige Massnahmen an. Es wurden Verteidigungslien gebaut, die fehlende Ausrüstung und Bewaffnung der Truppen wurde ergänzt und die militärische Ausbildung vorangetrieben.

Rudolf Rickenbacher (1915–1940)
vor einer Fokker CV. Foto Archiv
Flieger-Flab-Museum Dübendorf



Unter anderem tat sich auch in Sachen Luftverteidigung einiges: Be-
schaffung von Flab-Kanonen, Aufbau eines Fliegerbeobachtungsdienstes
mit Alarm- und Auswertungszentralen, Aufrüstung der Luftwaffe. Noch
vor Kriegsbeginn hatte die Schweiz in Deutschland 50 Messerschmitt
Me-109 bestellt und bezahlt. Dies waren moderne Jagdflugzeuge deut-
scher Produktion. Die Maschinen wurden zu Beginn des Krieges an die
Schweiz geliefert. Zu diesen Flugzeugen kamen 40 andere Apparate
dazu. Damit standen der Luftwaffe 90 kampfbereite Flugzeuge zur Ver-
fügung. So hatte sie den Zustand fast völliger Hilflosigkeit der ersten
Kriegstage überwunden.

Im April 1940 war die Zeit des Wartens, des Bangens und der hastigen
Vorbereitungen vorbei. Die Deutsche Wehrmacht überfiel ohne Kriegs-
erklärung Norwegen und Dänemark, zwei neutrale Staaten wie die
Schweiz. Für den Fall, dass die Schweiz das gleiche Schicksal wie die
überfallenen Länder erleiden sollte, erliess der Schweizer Bundesrat
Weisungen an die Bevölkerung und die Armee. Die Schweiz, so hiess es,
werde sich gegen jeden Angreifer, woher er auch komme, mit allen
Mitteln aufs Äusserste verteidigen. Bereits am 10. Mai 1940 trafen neue
Schreckensnachrichten ein. Deutschland hatte den Angriff auf Holland
und Belgien begonnen. Mit seiner Bomberflotte, mit gepanzerten Divi-
sionen und motorisierter Infanterie fiel die Wehrmacht in den beiden
Kleinstaaten ein. Sechzehn Städte erbebten unter mörderischen Luft-
bombardements. In Belgien marschierten bald darauf französische und
britische Truppen – eine Million Mann – ein, um den deutschen Vorstoss
zu stoppen. Sollte dies möglich sein, bestand die Gefahr, dass deutsche
Truppen durch die Schweiz nach Frankreich einfallen würden, um die
Maginot-Linie zu umgehen und den französischen und britischen Ar-
meen in Belgien in den Rücken zu fallen.

Am 10. Mai 1940 ordnete der Bundesrat die zweite Mobilmachung auf
den kommenden Tag an, denn die Befürchtungen waren gross, dass die
Schweiz von deutschen Truppen angegriffen würde. So wurde die Mo-
bilmachung im Geheimbulletin des Armeestabes damit begründet,
«dass unser Land ständig in Gefahr kommen kann, in den blutigen
Strudel hineingerissen zu werden». Auch die Schweizer Presse und die
Bevölkerung gingen davon aus, dass ein Angriff kurz bevorstand. Es gab
damals berechtigte Gründe für eine solche Annahme. Berichte über
Kriegsvorbereitungen aus dem süddeutschen Raum und dem Grenz-

Messerschmitt ME-109
der Schweizer Flugwaffe.
Die Schweizer Piloten bekämpften
die deutschen Flugzeuge haupt-
sächlich mit diesen Maschinen.
Foto «50 Jahre Schweizerische
Flugwaffe 1914/1939»



gebiet häuften sich. Am 12. Mai wurde gemeldet, dass die deutschen Streitkräfte in der Nähe der Grenze noch erheblich verstärkt würden. Unter anderem waren nächtliche Truppentransporte in Zügen beobachtet worden, und dies in grosser Zahl. Am Rhein waren Vorbereitungen im Gang, Brücken über den Fluss zu schlagen. Und im weiteren deutschen Grenzgebiet wurden Wegweiser durch Tafeln ersetzt, die keine Ortsnamen, aber die genaue Entfernung von der Schweiz angaben.

Deutsche Verletzungen des Schweizer Luftraumes

In diesen Tagen wurde die Lage auch für die Flugwaffe ernst. Bereits am 10. Mai, am Morgen des deutschen Angriffs auf Holland und Belgien, begegnete ein Schweizer Kampfflieger bei seinem Patrouillenflug zwischen Brugg und Basel einem deutschen Bomber. Als er dessen Kommandanten aufforderte zu landen, eröffnete der Bomber das Feuer. Der Schweizer Pilot griff an und schoss das deutsche Flugzeug in Brand. Gleichtags flog ein deutscher Bomber, eine Dornier Do-17, im Neuenburger Jura in die Schweiz ein und überquerte das halbe Mittelland. Über dem Kanton Zürich kam es zum Kontakt mit Schweizer Jagdflugzeugen. Bei ihren Anflügen wurden diese aus den Abwehrständen des Bombers beschossen. Den Jagdpiloten gelang es, die Kanonen der Dor-

nier ausser Gefecht zu setzen und Treffer in einem Motor zu erzielen. Mit starker Rauchfahne verliess der Bomber bei Altenrhein die Schweiz und ging in einem nahegelegenen Schilfgebiet nieder. Auch in den folgenden Tagen kam es über der Schweiz zu Kontakten und Scharmützeln zwischen deutschen und Schweizer Flugzeugen.

Mitte Mai erreichte die Angst vor einem deutschen Angriff den Höhepunkt. Der Bundesrat und die Armeeführung nahmen an, dass in Süddeutschland 16 kriegsstarke Divisionen standen. General Guisan schrieb später in seinem Rechenschaftsbericht: «Eine Welle der Panik wogte durch das Land. [...] Eine allgemeine Flucht in Richtung der französischen Grenze setzte ein. [...] In diesem Augenblick standen wir auch, ohne dass das Land genau wusste warum, in einer eigentlichen militärischen Gefahr.» Die Erwartung eines deutschen Angriffs war so gross, dass man in den Gesandtschaften der Westmächte in Bern und in den Nachrichtensektionen des Schweizer Armeestabes begann, alle nicht unbedingt notwendigen Dokumente zu verbrennen. Aus den Gebieten, die an Deutschland grenzten, flüchteten viele Bewohner ins Landesinnere, in die Berge oder in die Westschweiz. In der Nacht vom 14. auf den 15. Mai wurde der deutsche Angriff ständig erwartet. Und obwohl es ruhig blieb und Kampfhandlungen ausblieben, rechnete die Schweiz auch in den folgenden Tagen mit dem Einfall der Deutschen.

Erst Jahre nach dem Krieg wurde klar, dass die Lage damals in Wahrheit längst nicht so bedrohlich gewesen war. Der Eindruck, dass eine deutsche Offensive gegen die Schweiz bevorstand, war von deutscher Seite absichtlich hervorgerufen worden. Es handelte sich um ein Täuschungsmanöver, das lange vorbereitet und minutiös durchgeführt worden war. So waren die Truppenverschiebungen Scheintransporte. Truppenzüge mit verhängten Fenstern rollten heran – die Züge waren leer. Die Lastwagenkolonnen mit spärlich bewaffneter Infanterie waren kriegsuntauglich. Und die Mannschaften marschierten im Dunkel der Nacht wieder zurück, um ein zweites, drittes und viertes Mal in die Grenzzone zu fahren. Unter den Blachen der Züge mit Panzern standen Attrappen. Es wurden Geräuschkulissen vorgetäuscht, unwahre Gerüchte gestreut und irreführende Funksprüche abgesetzt. Der Bluff war perfekt, die westlichen Geheimdienste, inklusive dem schweizerischen, hatten versagt.

Aber die Täuschung erfüllte ihren Zweck. Das französische Oberkommando richtete sich auf einen deutschen Durchbruch durch die Schweiz ein. Es wurde mit einer Umgehung der Maginot-Linie gerechnet, damit die französischen Streitkräfte vom Norden und Süden in einer Zangenbewegung umschlossen werden konnten. So blieben Truppen, die im Norden dringend gebraucht worden wären, um dort den Einfall der deutschen Wehrmacht aufzuhalten, im Süden und standen längs der Schweizer Grenze in Bereitschaft.

Die Ereignisse in der Luft verstärkten das Gefühl der Gefahr noch. Denn dort wurde bereits gekämpft – auf Leben und Tod. In den ersten Juni- tagen verstärkten sich die Aktivitäten der deutschen Luftwaffe im französischen Jura und dem schweizerischen Grenzgebiet. Dies hatte auch damit zu tun, dass der Kampf um Frankreich entbrannt und in vollem Gange war. So kam es über dem französischen Jura zu Luftkämpfen zwischen deutschen und französischen Kampfflugzeugen. Im Zuge dieser Gefechte gab es mehr und mehr Grenzverletzungen durch deutsche Maschinen. Bundesrat und Armeeführung hatten die Fliegertruppen angewiesen, den schweizerischen Luftraum gegen jegliche Eindringlinge zu verteidigen. Sobald also eingeflogene ausländische Flugzeuge gemeldet wurden, starteten die Schweizer Jäger und versuchten, diese zur Landung zu zwingen. Über dem Grenzgebiet wurden aber auch vermehrt Patrouillen geflogen, und oft genug entdeckten die Piloten dabei deutsche Maschinen über Schweizer Hoheitsgebiet. Zum Teil waren sie im Kampf mit der französischen Luftwaffe über die Schweiz abgedrängt worden, mehrmals jedoch flogen deutsche Maschinen bewusst über Schweizer Gebiet. Am 1. Juni drangen zwölf deutsche Bomber in den schweizerischen Luftraum ein. Vier Schweizer Jäger stellten sie über dem Jura. Als sie die Bomberpiloten zur Landung aufforderten, wurden sie aus den Heckständen beschossen. Sie griffen an. Zwei Bomber wurden abgeschossen. Seitens der Schweiz gab es keine Verluste. Am folgenden Tag gab es wieder Kämpfe. Ein Heinkel-Bomber war bei Genf in die Schweiz eingeflogen und von der Fliegerabwehr beschossen worden. Bei Yverdon beschossen Schweizer Jäger den Bomber. Er wurde daraufhin, schwer beschädigt, zur Landung gezwungen. Ein Mann der fünfköpfigen Besatzung starb, zwei Unverletzte wurden gefangen genommen. Die Schweiz erlitt keine Verluste.

Die Einsätze vom 4. Juni 1940

Am 4. Juni 1940 kam es erstmals zu heftigen, turbulent verlaufenden Luftkämpfen. Es war der Tag, an dem Rudolf Rickenbacher zu Tode kam. Die folgende Beschreibung dieses Kampftages ist eine Zusammenfassung aus dem Buch «Duell der Flieger und der Diplomaten» des Luftfahrtziters Ernst Wetter.³

Am 4. Juni, einem Dienstag, zeigte sich das Mittelland beinahe strahlend, einzig über dem Jura versperrten Wolken zwischen 1500 und 2000 Meter teilweise die Sicht. Der Einflug fremder Flugzeuge begann schon in der Morgendämmerung und erreichte am Nachmittag den Höhepunkt. Insgesamt wurden elf Grenzverletzungen durch Flieger gezählt, wovon acht eindeutig als deutsche erkannt wurden. Zwischen 9.30 Uhr und 11 Uhr streiften drei deutsche Flugverbände mit vier bis acht Maschinen im Hin- und Rückflug zum Kampfgebiet den äussersten Zipfel von Pruntrut. Wegen der kurzen Durchflugzeit erwies sich der Einsatz schweizerischer Jäger als aussichtslos.

Am Nachmittag stieg die Spannung bis zum Siedepunkt. Die deutsche Luftwaffe, schreibt Wetter, handelte auf den Befehl, der schweizerischen Flugwaffe entgegenzutreten. So flogen 28 Messerschmitt ME-110 und ein Heinkel-Bomber auf französischem Hoheitsgebiet nördlich von La Chaux-de Fonds herausfordernd auf und ab. Manchmal drang ein Teil von ihnen über die Grenze auf Schweizer Gebiet vor und zog sich wieder nach Frankreich zurück. Für die deutsche Taktik war der Ort gut gewählt, denn dort verläuft die Schweizer Grenze gradlinig und eindeutig, nicht unübersichtlich und verzahnt wie im Pruntruter Zipfel. Gewollt führte die deutsche Luftwaffe eine Gefechtsberührung mit den Schweizer Jägern herbei. Schweizer Piloten waren nach den Luftkämpfen überzeugt, dass die Deutschen den Kampf suchten und die Schweizer Jäger auf französisches Gebiet zu locken versuchten.

Die Taktik verfehlte ihre Wirkung nicht. Mehrere schweizerische Jagdpatrouillen von verschiedenen Fliegerkompanien stiegen ab Belp, Thun, Lausanne, Bözingen, Kestenholz und Olten auf und verwickelten sich in schwere Luftkämpfe. Insgesamt griffen an diesem Tag 18 schweizerische Jäger in die Kämpfe ein: 12 Messerschmitt ME-109, 4 Morane-Jagdflugzeuge und ein Aufklärungsflugzeug C-35. Bis auf eine Maschine, diejenige von Leutnant Rickenbacher, kehrten alle wieder zu ihren Stütz-

Die Kurzmeldung im «Bund» vom 5. Juni 1940 über den Luftkampf und den Absturz Rickenbachers.

hifte ist die Verwendung der englischen Lustwaffe soll Landstreitkräfte, die in einem nächsten Auslösen soll, lehren, wie die Kriegsvorberufungen hier nicht näher gesprochen werden. Der bishe- durch politische Verhältnisse - bes- rige Verlauf der Lustkämpfe lässt erkennen, doch tonders der Labourpartei - gebremst wor- die Qualität der englischen Lustpiloten und ihrer Flugmaschinen sich dem Gegner zum mindesten den ist.

Letzte Nachrichten

Lustkampf über dem Jura

Ein schweizerisches Flugzeug abgestürzt

zwei bis drei deutliche geben zu Boden.
Der Untergang stellt nun: Aus Flensburgerfo-

Der Urmeister ist mir, um die Schauspieler
willig Überlägen, deutsche Kriegerformationen
schwedisches Hohenlohegebiet im Juro. Dadurch ge-
wiesen unsere Überwachungspatrullen in Uitkompl
in der Gegend van de Tong, Be Vosse, Be Thooy-
de-Jonck und über den Tertberg, Gooit, bis
sich festgestellt werden kann, welchen zweit bis
drei der stremme Flugzeuge jenseits der Schwei-
zerarmee niedergerungen in sein.

Im Abwurfsampf brachte ein schwierliches Flugzeug bei Boiscourt in der Nähe von Gosselies ab. Der Pilot, Lt. Rud. Aldenbacher, gestorben, 1913, ist dabei im Dienst des Vaterlandes ums Leben gekommen.

Wieder 300-Jahrplan

ag. In der Nacht von Samstag auf Sonntag.

der Zivilschutzplan in Kraft gestellt, dessen Einfluss und bereits für den 19. Mai 1940 vorgesehen war. Dieser Fabroplan weist gegenüber dem 1. Januar vom 8. Oktober 1939 (Winterfahrtplan) verschiedene Verbesserungen auf.

Überirden gefallen

Berlin, 4. d. (DRG.) Das Oberkommando
der Wehrmacht teilt mit:

Die Festung Dömitz wurde nach schwerem Kampf genommen, 40.000 Gefangene und unüberlebbare Beute blieben in unserer Hand.

Damit ist die gesetzliche Beleidigung und die lebens-
gefährliche Konfiszierung bis zur Sammelfürderung
erstmalig nach bestilltem Zeitpunkt beschafft.

—

Telephonverbindung Italien-Frankreich unterbrochen

Rom, 4. d. (United Prech.) Goeben wird bekanntgegeben, daß die Telephonoerbindung zw.

punkten zurück, wenn einige auch von deutschen Treffern havariert. Die Schweizer Piloten kriegten es mit rund 30 deutschen Flugzeugen zu tun, vorwiegend mit Messerschmitts ME-110, zweimotorigen Zerstörern mit Heckbewaffnung. Charakteristisch waren deren Heckflügel, die an beiden Enden ein kleines Seitenruder besaßen. Den Schweizer ME-109 waren die ME-110 zumindest teilweise überlegen, weil sie stärker motorisiert und schneller waren, die ME-109 dagegen konnte wendiger geflogen werden. Doch die Deutschen kämpften meist in grösseren Verbänden. Oft formierten sie sich turmartig in Kreisen übereinander, dem sogenannten Abwehrkreis. Der Vorteil dieser Formation: Wenn ein Gegner angriff, geriet er immer in den Schussbereich eines oder mehrerer deutscher Flugzeuge. Und aus dem Turm konnten sich immer wieder einzelne Maschinen lösen und zum Angriff übergehen.

Die Taktik der Schweizer Luftabwehr war effizient, wenn auch die Angriffe unkoordiniert erfolgten und auf zufälligen Kontakten beruhten. Eine Führung der Schweizer Maschinen in der Luft bestand nicht, die Piloten flogen auf Sicht und versuchten, Gegner auszumachen und zum Angriff überzugehen. Erschwerend kam dazu, dass nicht alle Flugzeuge

mit Funk ausgerüstet waren. Piloten ohne Funk mussten sich per Handzeichen zu verständigen suchen. Die Schweizer Kampfflieger berichteten im Nachhinein über ihre Kämpfe. Daraus geht hervor, dass sich Zweierpatrouillen, aber oft auch einzelne Flugzeuge auf deutsche Maschinen stürzten, und wenn sie in guter Schussposition waren, mit Bordkanonen und Maschinengewehren feuerten. Manchmal trafen sie den Gegner, manchmal mussten sie sich in Sicherheit bringen, weil sie selbst angegriffen wurden. Vielfach gingen die Piloten in solchen Situationen im Sturzflug tiefer und versuchten so zu entkommen. In ihren Berichten über die Luftkämpfe hoben deutsche Piloten den Angriffsgeist und die geschickte fliegerische Fähigkeit der Schweizer hervor. Sie erwähnten aber auch, dass sie selbst gegen die eigene deutsche Technik (Flugzeuge ME-109) gekämpft hatten.

Am 4. Juni gingen einzelne Schweizer Piloten zweimal in die Luft, sie starteten nach der Landung und der Aufmunitionierung wieder und flogen zurück ins Kampfgebiet. Fazit der turbulenten Kämpfe über dem Schweizer Jura an diesem Tag: Ein deutscher Bomber wurde abgeschossen und stürzte jenseits der Grenze in Frankreich ab. Zudem vermissten die Deutschen zwei Messerschmitt ME-110, die wohl in Frankreich niedergegangen waren. Die Schweiz verlor eine ME-109, das Flugzeug von Leutnant Rickenbacher, der beim Absturz ums Leben kam.

Der Todessturz

Die heiße Phase des Kampfes am 4. Juni 1940 begann kurz nach 14 Uhr und dauerte bis gegen 16 Uhr. Das Kampfgebiet lag über den Freibergen im Raum zwischen Le Locle und St-Ursanne. Mehrere Begegnungen fanden im Gebiet über La Chaux-de-Fonds statt, wie den Berichten der Piloten zu entnehmen ist. Erwähnt werden darin aber auch Kämpfe über Le Locle, Saignelégier, St-Ursanne, dem Chasseral, dem Chaumont sowie St-Blaise am Neuenburgersee. Am stärksten beteiligt: die 15. Fliegerkompanie, die in Olten stationiert war. Diese hatte sich folgendermassen auf einen Einsatz vorbereitet: Eine Patrouille stand frühmorgens (ab 4.30 Uhr) auf erster Alarmstufe, eine zweite nachmittags, dazu in zweiter Alarmstufe ganztägig noch eine Patrouille. Rudolf Rickenbacher, so erzählte man sich, habe sich auf Pikett in der Oltner Badeanstalt be-

Boécourt im Kanton Jura.
Der Absturzort liegt in der Nähe
des Friedhofs (etwas rechts der
Bildmitte hinter dem Dorf).



Unter dieser Trauerweide am
Dorfrand von Boécourt erinnert
ein kleines Denkmal an Rudolf
Rickenbachers Absturz.
Fotos Verfasser



fundens, als der Befehl zum Einsatz kam.⁴ Die erste Doppelpatrouille der Kompanie startete in Olten um 14.30 Uhr, nach 15 Uhr hoben nacheinander vier weitere Maschinen ab und flogen ins Kampfgebiet. Um 15.35 Uhr startete die Patrouille von Oberleutnant Rudolf Suter und Leutnant Rudolf Rickenbacher. Beide mussten ohne Funk auskommen, da nur gerade drei Maschinen der 15. Fliegerkompanie funkbestückt waren. Rickenbacher flog etwas früher als Suter los, weil seine ME-109 D (mit leistungsschwächerem Motor) früher startbereit war. Im Bericht über seinen Einsatz schrieb Rudolf Suter: «Im Steigflug Richtung Saignelégier überholte ich ihn (Rickenbacher) ca. fünf Minuten nach dem Start, worauf wir mit etwa 100 Meter Zwischenraum in Patrouille weiterflogen. Den Kurs hatte ich nicht direkt nach La Chaux-de-Fonds gewählt, sondern eher der Grenze nach, um den Deutschen den Rückweg abzuschneiden, falls der Luftkampf vor unserem Eintreffen fertig sein sollte. Als wir uns 3500 Meter über Saignelégier befanden, konnte ich bereits drei Deutsche über La Chaux-de-Fonds erkennen, die sich anscheinend im Kampf befanden. Jedenfalls sah ich sie ständig steile und hochgezogene Kurven fliegen. Ich nahm sofort Kurs auf den Kampfraum. Als ich wieder nach meinem Patrouillenkameraden Ausschau hielt, sah ich ihn nicht mehr. Das letzte Mal war er noch 300 m rechts unter mir gewesen.» Suter beobachtete etwas später, wie sich die deutschen ME-110 auf französisches Gebiet zurückzogen. Er flog diesseits des Grenzflusses Doubs auf gleicher Höhe weiter, hatte aber Mühe zu folgen. Kurz darauf erblickte er die drei Deutschen wieder und bemerkte, dass vor ihnen ein anderes Flugzeug flog. Er glaubte, es sei ein Begleitflugzeug. Doch: «Unvermutet drehte sich das vorderste auf den Rücken und stach im Sturzflug in die Wolken hinunter.» Den genauen Standort konnte er wegen der Wolkendecke nicht feststellen. Da sich die deutschen ME-110 darauf zurückzogen und sich keine weiteren Deutschen mehr zeigten, flog er wieder zurück zu seinem Stützpunkt nach Olten, wo er um 16.08 Uhr landete.

Die genauen Umstände des Kampfes von Rudolf Rickenbacher konnten nicht geklärt werden. Seine Maschine stürzte unweit von Govelier brennend ab und bohrte sich beim Friedhof des Dorfes Boécourt in die Erde. Rickenbacher war zwar nicht im Cockpit, er wurde aber 400 Meter neben der Unfallstelle tot aufgefunden; er hatte sich nicht mit dem Fallschirm retten können. Der militärische Untersuchungsrichter befragte

im Nachhinein alle beteiligten Piloten über den Hergang, doch keiner hatte weder seinen Kampf noch seinen Absturz beobachtet. Unklar blieb auch, ob das Flugzeug, das Oberleutnant Suter im Sturzflug in die Wolken tauchen sah, dasjenige von Rickenbacher gewesen war.

Die Untersuchungen an der zerschellten ME-109 und Auswertungen von Zeugenaussagen ergaben trotzdem einige Ergebnisse, die den Hergang des Absturzes erklären können. Dass sich Rudolf Rickenbacher am Luftkampf beteiligt hatte, ging aus dem Munitionsverbrauch seines Flugzeugs hervor. Aber auch er wurde beschossen und getroffen. Der ausgebrannte Öltank liess jedenfalls darauf schliessen, dass dieser im Luftkampf Treffer erhalten hatte. So könnte es zu Rickenbachers Absturz gekommen sein: Durch die Treffer im Öltank lief das Öl brennend aus. Damit wurden weitere Teile in Brand gesteckt. Die Maschine wurde flugunfähig, der Pilot war nicht mehr in der Lage, sie zu beherrschen. Dies konnte drei Gründe haben: Entweder war die Querruderbespannung verbrannt oder Steuerorgane lagen im Feuer oder der Pilot hatte durch die Flammen schon Brandverletzungen, die ihn am Steuern hinderten. Jedenfalls änderte die Maschine brusk ihre Lage, womit grosse Beschleunigungskräfte auftraten. Der durchs Feuer geschwächte Schultergurt riss und der Pilot wurde hinausgeschleudert. Durch Hängenbleiben oder Anstreifen wurde die Kabinendachauslösung betätigt und auf gleiche Weise ungewollt auch die Fallschirmbetätigung ausgelöst. Der Pilot wurde vom Fallschirm getrennt, bevor sich der Schirm im Flugzeug verhängte. Rickenbacher stürzte aus etwa 1800 Meter zur Erde.

Am nächsten Tag berichteten die Zeitungen über die Luftkämpfe. Doch abgedruckt wurde nicht mehr als ein dürres Communiqué der Armeeführung. Dies war aber üblich, denn zu der Zeit funktionierte bereits die staatliche Nachrichtenzensur. Obwohl Rudolf Rickenbacher das erste militärische Opfer von Kampfhandlungen war, erwähnte das Communiqué Absturz und Tod nur mit zwei Sätzen: «Im Luftkampf stürzte ein schweizerisches Flugzeug bei Boécourt in der Nähe von Glovelier ab. Der Pilot, Leutnant Rudolf Rickenbacher, geboren 1915, ist dabei im Dienst des Vaterlandes ums Leben gekommen.»⁵ Einige Zeitungen berichteten neben den Ereignissen vom Vortag noch über die Luftkämpfe an den vorangegangenen Tagen.

Diplomatische Intervention

Aus dem Armeestab erreichte die Zeitungsredaktionen am 5. Juni die Weisung, keine Kommentare militärischer oder politischer Natur über den Absturz zu veröffentlichen, damit die Beziehungen mit Deutschland nicht belastet würden. Trotzdem liessen die diplomatischen Folgen des Luftkampfes nicht lange auf sich warten. Die Reichsregierung intervenierte in Bern. In einer Note an den Bundesrat protestierte sie gegen die «feindseligen Akte», gegen die «beispiellosen Handlungen» eines neutralen Staates. Sie behauptete, der deutsche Bomber sei über französischem Hoheitsgebiet abgeschossen worden. Von zwei Kursfehlern abgesehen, habe bisher noch kein einziges deutsches Flugzeug den schweizerischen Luftraum berührt. Der Bundesrat wies die deutsche Darstellung zurück und bestand auf dem Recht, die schweizerische Lufthoheit mit allen Mitteln zu schützen.

Vier Tage nach dem Luftkampftag mit Rickenbachers Absturz, am 8. Juni 1940, folgte noch einmal ein Grosskampftag in der Luft. Schon am Vormittag schossen die Deutschen ein Schweizer Aufklärungsflugzeug C-35, eine veraltete Maschine, ab. Pilot und Beobachter kamen dabei ums Leben. Wieder stiegen Schweizer Jäger auf und stürzten sich in den Kampf. Mindestens drei Flugzeuge büsste die deutsche Luftwaffe ein. Ausser der abgeschossenen C-35 gab es auf Schweizer Seite keine Verluste. Ein Flugzeug wurde zwar schwer getroffen, doch der verletzte Pilot vollbrachte eine erfolgreiche Notlandung auf dem Flugfeld Bözingen. Erst nach dem Krieg wurde klar, dass die deutsche Aktion des 8. Juni 1940 eine Strafaktion für die Kämpfe des 4. Juni darstellte, die von Reichsmarschall Hermann Göring, dem Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe, persönlich angeordnet worden war.

In den folgenden Tagen kam es beim Bundesrat und der Armeeführung zu einer Änderung der Einsatzdoktrin der Flugwaffe – nicht zuletzt aufgrund des starken diplomatischen Drucks der Reichsregierung. Deutschen Maschinen, die über die Grenze flogen, wurden nicht mehr bekämpft, die Verteidigung des Luftraums wurde also, vor allem in der Nähe der Grenze, nicht mehr wahrgenommen. In der Folge entspannte sich die Lage über dem Jura, unter anderem auch darum, weil die Deutschen den grösseren Teil Frankreichs besetzt hatten und sich das Kriegsgeschehen in andere Regionen verlagerte.

Die Familie am Grab (Susi, Mutter, Hans)

Der Trauerzug bei der Beerdigung in Lotzwil. Hinter dem Sarg die Familie.

Fotos «Die Tat» (Schweiz. Landesbibliothek, Bern)



Die Beerdigung

Drei Tage nach dem Absturz, am 7. Juni, fand in Lotzwil die Beerdigung von Rudolf Rickenbacher statt. Die Bestürzung und die Anteilnahme der Bevölkerung waren gross. Für Gutenburg und Lotzwil war die Trauerfeier ein Anlass, der weit über sonstige Beerdigungen hinausging. Nicht nur viele Bewohner der Dörfer und der Umgebung erwiesen dem Toten die letzte Ehre, auch eine grosse Zahl von Fliegerkameraden sowie hohe Offiziere der Armee waren anwesend, darunter der Chef der Flugwaffe, Oberstdivisionär Bandi, und Oberst Magron, der als Abgesandter des Generals teilnahm. Auf dem Friedhof Lotzwil und davor hatte sich eine Menschenmenge mit Hunderten von Trauergästen versammelt. Die Beerdigung war stark durch militärische Präsenz und Rituale geprägt. Ein Territorialspiel liess getragene Melodien ertönen, Schützen gaben eine dreifache Gewehrsalve ab und über dem Dorf kreiste eine Fliegerstaffel. Der Sarg des Toten, bedeckt mit einer Schweizer Fahne, wurde von vier Fliegeroffizieren in Uniform und Stahlhelm getragen.

Die Abdankung hielt der Lotzwiler Pfarrer Johann Flückiger. Am Grab, das mit Blumen und Kränzen geschmückt war, nahm auch die Familie Rickenbacher Abschied vom Sohn und Bruder. Hans, in seiner Offiziersuniform, salutierte militärisch. Der pensionierte Lotzwiler Lehrer Armin Steiner erinnert sich noch an den Trauerzug und die Menschenmenge, die sich zum Friedhof begaben. Er schaute damals als Bub von der Wohnung des Dorfeschulhauses zu, das nur einen Steinwurf vom Friedhof

entfernt ist. «Es war ein eindrückliches Ereignis, welches das Dorf tief bewegte», so Steiner. Offenbar hatte auch der deutsche Reichsmarschall Göring einen Kranz gestiftet, wie dies in Fliegerkreisen – auch bei Abschüssen von feindlichen Piloten – üblich war. Die Familie, wird erzählt, habe ihn keines Blickes gewürdiggt. Und Buchautor Ernst Wetter schreibt, die Lotzwiler hätten den Kranz nach der Beerdigung in Stücke zerrissen. Die Beerdigung Rudolf Rickenbachers war etwas Aussergewöhnliches und fand auch Beachtung in den Schweizer Medien. Im «Bund» zum Beispiel war in der Sonntagsausgabe ein längerer Text zu lesen,⁶ Bildberichte der Trauerfeier brachten auch die Zeitung «Die Tat»⁷ sowie die Illustrierte «Sie + Er».⁸

Knapp fünf Jahre nach Rudolf Rickenbachers Tod traf die Familie ein weiterer Schicksalsschlag. In den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges stürzte auch Hans Rickenbacher auf einem militärischen Übungsflug ab und starb. Er hinterliess seine Ehefrau und seine Tochter Christina. Die Beerdigung fand am 8. Mai 1945 statt, am Tag, als in Europa der Frieden verkündet wurde.

Die Eltern Rickenbacher und ihre Tochter Susi blieben in Gutenburg. Die letzten zwanzig Jahre seines Lebens verbrachte Dr. Otto Rickenbacher in Zurückgezogenheit. Sein Augenlicht liess nach, bis der Arzt gänzlich erblindete. Er starb 1959, kurz vor Vollendung seines 85. Altersjahres. Schon ein Jahr zuvor war Christina, die Tochter von Hans Rickenbacher, gestorben – sie war nur 17 Jahre alt geworden. 1977 starb Susi, die Schwester von Rudolf und Hans. Sie hatte nicht geheiratet, war kinderlos geblieben. Als Letzte der Familie verstarb 1982 Martha Rickenbacher-Bider, die Gattin des Dorfarztes und Mutter der drei Kinder. Damit gibt es keine direkten Nachkommen der Familie mehr, es sind auch keine Verwandten bekannt.

Erinnerungen

Nur wenig erinnert noch an Rudolf Rickenbacher und seinen Tod. In der Nähe des Absturzortes in Boécourt im Kanton Jura ist ein kleines Denkmal zu finden. Am Dorfrand, an der Strasse nach Bassecourt, steht eine Trauerweide. Ihre Zweige neigen sich zu einem niedrigen Stein, in den eine Tafel eingelassen ist. «Hier fiel im Luftkampf Lieutenant Rudolf



Der Grabstein von Rudolf, Hans und Christina Rickenbacher auf dem Friedhof Lotzwil.

Foto Verfasser

Rickenbacher, Fl. Kp. 15», steht darauf. Ein poetisches Gedenken gibt es vom Oberaargauer Schriftsteller Jakob Käser, der Rickenbacher ein Gedicht widmete. 60 Jahre nach dem Absturz kam von diverser Seite die Anregung, die drei Grabsteine der Familie Rickenbacher auf dem Friedhof Lotzwil sollten wieder zurechtgemacht werden. Der damalige Gemeindepräsident Hermann Thomi liess die Steine restaurieren. Sie sind heute fast in der Mitte des Friedhofs zu sehen, umgeben von einer niedrigen Buchshecke. Auf dem einen Stein mit den Inschriften von Rudolf, Hans und dessen Tochter Christina ist über den drei Namen ein Bild eingemeisselt: es ist ein Mann, der seine mit Flügeln versehenen Arme gegen den Himmel hebt.

Quellen

- 1 Junker Fritz, Gutenburg und seine Geschichte (S. 82/84); Hrsg: Einwohnergemeinde Gutenburg.
- 2 Rings Werner, Schweiz im Krieg, 1933–1945; erweiterte Neuauflage 1990, Chronos Verlag, Zürich.
- 3 Wetter Ernst, Duell der Flieger und der Diplomaten: die Fliegerzwischenfälle Deutschland–Schweiz im Mai/Juni 1940 und ihre diplomatischen Folgen; Verlag Huber, Frauenfeld.
- 4 Wiesner Heinrich, Schauplätze: Chronik; Ex Libris, Zürich.
- 5 Zeitung «Der Bund», 5. Juni 1940.
- 6 Zeitung «Der Bund», 9. Juni 1940.
- 7 Zeitung «Die Tat», 10. Juni 1940.
- 8 Illustrierte «Sie + Er», 15. Juni 1940.

Mehrere Hinweise und Quellenangaben lieferte Paul Zürcher, Herzogenbuchsee. Er leistete seinen Militärdienst in der Fliegerkompanie 15 wie vor ihm Rudolf Rickenbacher.