

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 81 (2006)
Heft: 10

Artikel: Das Drama der Fliegerkompanie 10
Autor: Brotschi, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-717096>

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: 11.02.2026

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

Das Drama der Fliegerkompanie 10

Aus dem neuen Buch «Gebrochene Flügel»

Fast genau ein Jahr vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, am 27. August 1938, hatten fünf Fokker CV-Kampfflugzeuge der Fliegerkompanie 10 ans Flugmeeting von Lugano zu fliegen. Das Meeting wurde unter dem Titel «Giornata Internazionale Aviatore 1938» von der Sektion Lugano des Aero-Clubs der Schweiz durchgeführt.

Während des Überflugs sollten verschiedene Flugaufträge erfüllt werden, nämlich Funk- und Staffellübungen. Eine erste Landung war in Bellinzona vorgesehen. Um

Hptm Peter Brotschi, Grenchen

14.47 Uhr wurde der Staffelführer Décio Bacilieri zum letzten Mal von der Flugwetterwarte in Dübendorf über das Wetter informiert. Der Start erfolgte um 15.33 Uhr in Dübendorf. Die fünf Fokker flogen in Keilformation, langsam steigend, unter Sichtflugbedingungen und machten dabei laufend Funkpeilungen mit der Militärfunkstation in Dübendorf, auf dem Kompasskurs von 173 Grad bis in die Gegend kurz vor dem Druesberg. Hier befand sich die Staffel zwischen zwei kompakten Wolkenschichten.

Beim Auftauchen von Nebelschwaden entschloss sich der Staffelführer Bacilieri zur Umkehr nach Dübendorf und leitete eine Rechtskurve ein. «Ich habe mich eine halbe Minute zur Umkehr entschlossen, dach-



Das Flugzeug 319, mit dem die Besatzung del Grande/Romegialli verunglückte, vor der Halle 2 in Dübendorf, von wo aus der Flugdienst mit Fokker CV ausgeführt wurde.

te aber, dass es wieder ein Loch geben werde», sollte er später bei der Einvernahme im Spital Einsiedeln über diesen entscheidenden Moment sagen. Bacilieri stellte aber beim Einleiten der Kurve fest, dass der hinterste Mann rechts wesentlich höher flog, und zwar so hoch, dass er eine Kollision befürchtete mit dem Flugzeug links, das er nicht in Sicht hatte. Daraufhin erweiterte er die Kurve, um mehr Platz geben zu können. Dadurch kam die Staffel in die Wolken.

Durchstechen unmöglich

Ein Durchstechen nach oben war nicht möglich, weil der Blindflug in Staffelformation eine zu grosse Kollisionsgefahr der Flugzeuge untereinander gebracht hätte. Der Fokker CV mit der Besatzung Bacilieri/Sommerhalder überquerte nach der Kurve wieder auf Nordkurs die zuvor überflogenen Kämme des Heuberg-Massivs und kam im dichten Nebel seitlich ins Abrutschen, worauf das Flugzeug in der Phase des Aufrichtens beim Druesberg mit dem Boden kollidierte. Die Maschine begann sofort zu brennen. Mit grösster Mühe konnten sich die beiden Besatzungsmitglieder aus dem Wrack befreien.

Der Pilot und der Beobachter fanden sich durch Zurufen und schnitten sich gegenseitig die Kleider auf, denn die Kombinationen waren durch die Hitze zu eng geworden. Dann stiegen sie ins Tal hinunter. Bei der Klubhütte Druesberg hatte es Touristen, und etwa 20 Minuten später traf der Arzt ein. Bacilieri und Sommerhalder kamen mit schweren Brandwunden nach Einsiedeln in Spitalpflege, wo Décio Bacilieri

am 2. September noch einvernommen wurde und am 7. September 1938 an den Folgen seiner Verletzungen verstarb.

Die übrigen vier Flugzeuge hatten wahrscheinlich sehr bald nach der Einleitung der Umkehrkurve die Sicht auf das Führerflugzeug verloren. In der Folge kollidierten drei der vier Fokker fast gleichzeitig mit grosser Geschwindigkeit mit den südlichen Hängen des Heubergs, worauf zu schliessen ist, dass die Umkehrkurve von annähernd 180 Grad bereits ausgeführt worden war.

Aber warum die Flugzeuge an Höhe verloren hatten, liess sich nicht mehr eruieren. Alle sechs Besatzungsmitglieder erlitten augenblicklich den Tod: Oblt Sven Mumenthaler (Betriebsleiter), Oblt Carlo Bonetti (Maschinentechniker), Oblt Gino Romegialli (Ingenieur), Oblt Federico del Grande (Bauingenieur), Oblt Oskar Stäubli (Stud. phil.) und der Flugzeugmechaniker Wm Hans Schlegel.

Guldimanns Bericht

Das fünfte und nicht verunfallte Flugzeug mit der Nummer C-320 (Besatzung: Lt Werner Guldimann und Mechaniker Arthur Favre) kam kurz nach dem Einleiten der Kurve in den Wolken ebenfalls ins seitliche Abrutschen und gelangte nach beträchtlichem Höhenverlust hart neben den südlichen Hängen der Heuberge aus dem Nebel heraus.

Hier die Darstellung des Ablaufs, wie ihn Werner Guldimann dem Untersuchungsrichter zu Protokoll gegeben hatte: «Um 15.50 Uhr nahm der Staffelführer ziemlich steigend eine Kurve nach rechts, wahr-



Noch heute erinnert mitten in Muotathal dieses Denkmal an das Unglück der Fliegerkompanie 10. (Foto: Peter Brotschi)

scheinlich, um durch ein Wolkenloch über die zweite Schicht hinauszuziehen. Ich gab sofort Vollgas und hielt stark nach rechts an. Trotzdem vergrösserte sich der Abstand zwischen mir und dem Staffelführer bis auf ca. 100 m. Jetzt verlor ich die übrigen Flugzeuge aus den Augen. Nachdem ich ca. eine Minute alleine geflogen war, sah ich plötzlich von rechts ein anderes Flugzeug kommen, quer auf mich zu, dem ich nun anzuhängen suchte.

Ich konnte dies aber wohl aus dem Grunde nicht, weil sein Pilot wahrscheinlich dasselbe mit mir beabsichtigte. Ich schliesse das daraus, dass ich (als ich die Kurve zum Anschliessen bereits eingeleitet hatte) seinen Oberflügel senkrecht zu mir sah (d. h. rechte Flügelspitze oben, linke unten) und er sich demnach auch in einer Kurve befunden haben muss. Aus diesem Grunde konnte ich auch die Nummer

des Flugzeuges nicht erkennen. Das Flugzeug flog ca. 20 m vor mir durch. Beim Versuch, diesem Flugzeug anzuhängen, geriet ich jedoch in den Nebel und schmierte ab. Gerade als ich das Flugzeug wieder auf Fahrt gebracht hatte, kam ich ca. 20 m von einem Felsabhang weg südöstlich Schwyz zum Nebel heraus. (...)»


Landung in Bellinzona

Werner Guldemann erreichte dann Bellinzona über eine östliche Route via Walensee und Rheintal zum Oberalppass und Gotthard und landete schliesslich um 17.40 Uhr in Bellinzona. Als einzige Besatzung überlebten er und sein Passagier um Haaresbreite dieses Fliegerdrama unverletzt. Prof. Dr. Werner Guldemann sollte in der Folge noch ein langes und erfolgreiches Leben vergönnt sein, so unter ande-

rem als Direktor des Eidgenössischen Luftamtes und als Professor für Luftrecht an der Universität Bern. Er verstarb 87-jährig am 4. November 2003.

Hugo Sommerhalder, der Beobachter von Décio Bacilieri, der als Einziger von acht Besatzungsmitgliedern den Absturz überlebt hatte, lag nach dem Unfall neun Monate im Spital. Er war ab 1942 zuerst als Hilfslehrer und später als Lehrer an der Kantonsschule und am Lehrerseminar Solothurn tätig sowie ab dem Jahr 1955 an der Oberreal- und Lehramtsschule in Winterthur, der heutigen Kantonsschule «Im Lee». Prof. Dr. Hugo Sommerhalder amte 1964 bis 1970 als Rektor dieser Schule, war dann noch kurze Zeit als Stipendienberater an der Universität Zürich tätig, bevor er am 22. Juni 1973 einem Herzinfarkt erlag.

Fast zur gleichen Zeit wie die Fliegerkompanie 10 hatte sich auch der Waffenchef und Kommandant der Fliegertruppen, Oberstdivisionär Hans Bandi, auf dem Überflug von Dübendorf ins Tessin befunden. Auf dem Weg zum Flugzeug hatte ihm Hptm Bacilieri noch seine Piloten gemeldet, als er mit ihnen die Befehlsausgabe für den bevorstehenden Flug durchführte. Rund eine Viertelstunde vor der Fliegerkompanie 10, etwa um 15.15 Uhr, war der Oberstdivisionär zusammen mit Maj i Gst Rudolf Meyer, Kommandant ad interim der Fliegerabteilung 3, an Bord der Fokker CV C-328 gestartet und flog auf einer Ostroute via Chur, Disentis, Tschamut, Val Meigels und das Westende des Ritomsees in die Hauptstadt des Tessins.

Aus dem traurigen Anlass dieses Fliegerdramas entstand das Lied der Militärpiloten, das «Voglio volar». Es wird heute noch oft gesungen, insbesondere auch an offiziellen Anlässen der Flugwaffe. 



Die Schweizer Familie berichtete mit einer Seite über das grosse Unglück.

Gebrochene Flügel

Der vorliegende Artikel stammt aus dem neuen, lesenswerten Buch von Peter Brotschi: Gebrochene Flügel. Die Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe von 1914 bis heute. Verlag Orell Füssli, Zürich. Brotschi ist Lehrer, Publizist mit Spezialgebiet Aviatik und Hauptmann der Luftwaffe. Er ist ein grosser Kenner der Luftfahrtgeschichte. Von 1994 bis 2002 war er Chefredaktor der «AeroRevue».

Von 1914 bis heute verzeichnete die Schweizer Luftwaffe rund 400 Flugunfälle. Dabei kamen über 350 Besatzungsmitglieder, Passagiere sowie Personen am Boden ums Leben. Brotschi hat in Archiven Tausende von Aktenseiten gesichtet und Überlebende befragt.

Im Buch ist der Hergang aller 400 Flugunfälle präzise und einfühlsam beschrieben, begleitet von Detailangaben zu Unfallort, Zeit, Luftfahrzeug und den Namen und Fotos der tödlich verunfallten Besatzungen. Bilder von Absturzstellen, aber auch von Maschinen vor dem tragischen Einsatz und Skizzen ergänzen die Berichte. Es handelt sich um die erste vollständige Dokumentation der Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe. fo.