Vor 50 Jahren verlor Finnland in der Schweiz seine besten Flieger... : authentische Reportage und Fotos

Autor(en): **Brunner, Emil**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **257 (1978)**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-376295

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.

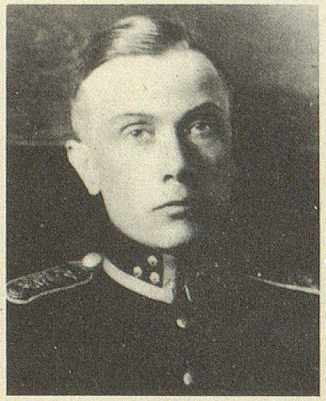
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

404741

Vor 50 Jahren verlor Finnland in der Schweiz seine besten Flieger...

Authentische Reportage und Fotos von Emil Brunner



Major Mikkola

Lt Durchman

Im Jahre 1920 überreichte der finnische Baron von Rosendahl seiner Regierung in hochherziger Weise einen Blankoscheck über einen Teil seines Vermögens zur Gründung und Anschaffung einer Luftwaffe. Die Regierung des seenreichen Landes, einer ehemaligen russischen Provinz, die sich mit den Bolschewisten noch im Kriegszustand befand, entschloss sich, eine Staffel Flugboote aus italienischem Heeresbestand, Typ «Savoya-S. 9 und 16», zu kaufen und von Varese mit der Bahn und auf dem Schiffsweg nach der finnischen Hauptstadt zu transportieren.

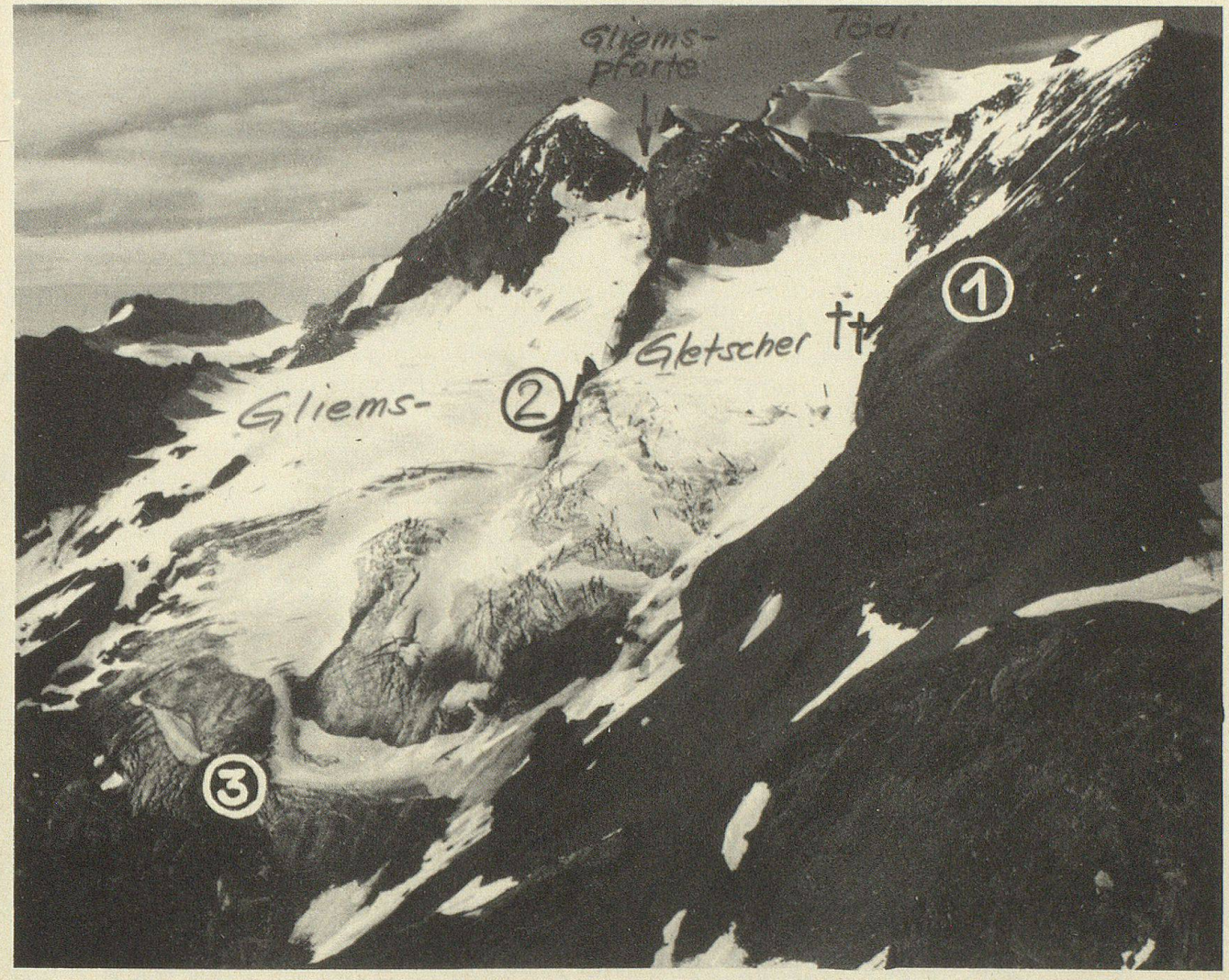
Ein von den italienischen Kommunisten entfachter Eisenbahnerstreik verunmöglichte jedoch die geplante Überführung der Flugzeuge auf dem Land- und Seeweg, und so entschlossen sich die Finnen kurzerhand, die erworbenen «Savoya»-Apparate von Oberitalien nach Finnland zu fliegen.

Ein Langstreckenflug mit schweren Doppeldecker-Flugbooten über die Alpen bedeutete zur damaligen Zeit nach einem über 2000 km fernen Ziel ein gewaltiges Risiko. Doch ungeachtet dieses grossen Wagnisses boten die Finnen ihre drei besten Flieger (Piloten vom Format eines Oskar Bider, Walter Mittelholzer oder Alfred Comte) auf, um einen Teil der «Savoya»-Flugboote in Italien abzuholen, während der Rest vertraglich durch italienische Fabrikpiloten der «Savoya»-Werke nach Finnland geflogen werden sollten.

Am 23. August 1920 starteten die Italiener Maddalena und Nanetti auf zwei «Savoyas-S. 16» von Sesto Calende am Lago Maggiore zum Flug nach Strassburg, der ersten geplanten Zwischenlandung auf dem langen Weg nach Helsinki. Beide Maschinen mussten kurz nach Traversierung der Alpen auf der Aare bei Kallnach und Aarau infolge unerklärlichem Benzinverlust notwassern. Es stellte sich heraus, dass die Benzintanks beider Maschinen angebohrt waren, also ein gemeiner Sabotageakt vorlag. Nanetti blieb mit Bruch auf der Strecke liegen, nur Maddalena (acht Jahre später weltberühmt durch seine Entdeckung des «Roten Zeltes» Nobiles in der Arktis) erreichte nach einem abenteuerlichen Flug und einer ganzen Serie Notlandungen endlich mit Bruch den Bestimmungsort im damaligen Helsinfors.

Zwei Wochen später, am 7. September 1920, starteten die anderen Flugboote von Sesto Calende, pilotiert von den finnischen Offizieren Mayor Mikkola, Leutnant Durchman, Fähnrich Leiyer, dem Italiener Carlo Riva und traversierten gemeinsam via Äquarossa den südlichen Alpenkamm. Über Truns im Bündneroberland, trennten sich unerklärlicherweise in 4400 Metern Höhe die Flugzeuge.

Fähnrich Leiyer und Riva, die vermutlich Unregelmässigkeiten am Motor ihrer Maschine bemerkten, flogen dem sichernden Wasserband des Rhein entlang nach Ragaz und nach einer Notlandung auf dem Rhein (bei der von Augenzeugen bereits Risse im Holzpropeller festgestellt wurden) weiter über den Walensee nach dem Zürichsee, wo sie, zur Wasserung ansetzend, unweit vom Zürichhorn bei Zollikon infolge Flügelbruch, hervor-



Gliemsgletscher — der Schauplatz des tragischen Fliegerunglücks vom 7. September 1920.

1 bezeichnet die Stelle an der Westwand des Piz Urlaun, wo die «Savoya-S. 9» mit dem finnischen Fliegermajor Mikkola und Lt Durchman zerschellte und in den darunterliegenden Bergschlund stürzte.

2 bezeichnet jene Stelle, wo das Flugzeug einige Sekunden vorher beim Ansetzen zur Notlandung ihre linke Tragzelle verloren hat.

3 die Fundstelle der Trümmer der «Savoya-S. 9», wo im August 1958 der Schweizer Fotoreporter Emil Brunner die Reste der «Savoya-S. 9» entdeckte und dokumentarisch auf Fotos festgehalten hat. Die Flugzeugtrümmer haben in den 38 Jahren einen Weg von rund 500 Metern unter dem Eis zurückgelegt.

gerufen durch einen Schleuderbruch des Propellers, in den See abstürzten und den sofortigen Tod fanden.

Mayor Mikkola und Leutnant Durchman dagegen wollten nach einer nochmaligen Traversierung des Alpenkamms im Tödi-Bifertengebiet den Vierwaldstättersee anfliegen und in Luzern die erste Zwischenlandung vornehmen. Ein Bruch des Propellers zwang sie über den Briegelserhörnern, scharf nach Westen abzubiegen und im Gleitflug zu einer sofortigen Notlandung auf dem Gliemsgletscher, an der Südseite des Tödi und Piz Urlaun. Beim Abfangen der Maschine zur Landung brach unmittelbar über dem markanten Felssporn, der den Gletscher in eine

westliche und östliche Hälfte trennt, der linke Unterflügel mit dem Schwimmer vom Bootsrumpf und Mitteldeck ab, und das nun steuerlos gewordene Flugzeug (ein grosser, schwerer, zweistieliger Doppeldecker) zerschellte mit ungeheurer Wucht an der Westwand des Piz Urlaun Südgrat, genau dort, wo die Höhenkurve 3060 des Topographischen Atlas der Siegfriedkarte die felsige Westflanke des Grates berührt. Durch den Anprall wurden die toten Piloten mit einigen Flugzeugteilen auf den Gletscher geschleudert, während die «Savoya-S. 9» im Dunkel eines unergründlich tiefen Bergschrundes verschwand und von diesem Moment an verschollen blieb.

Etwa einen Monat später entdeckte ein Zürcher Tourist mit einem Glarner Bergführer zufällig im tiefen Neuschnee vermeintlich das verunglückte Flugzeug, was sich jedoch etwas später als Irrtum herausstellte. Sie hatten beim Abstieg vom Tödi durch die Gliemspforte lediglich den vorhin erwähnten, beim Felssporn abgebrochenen linken Unterflügel mit dem Schwimmer gefunden. Einige Tage später fand man etwa 200 Meter weiter östlich, am Fuss der Felswand, Teile des Wracks der «Savoya» sowie die in Gletscherspalten festgefrorenen Leichen des Mayor Mikkola und Leutnant Durchman. Ingenieur-Adjunkt Robert Gsell vom Eidgenössischen Luftamt suchte mit allen Mitteln nach den Resten des Fleugzeuges, besonders nach dem Motor und dem Propeller, jedoch erfolglos. Doch aus aufgefundenen Flügelholmteilen liess sich eindeutig eine Parallele mit dem Absturz der anderen «Savoya-S. 9» am Zürichhorn rekonstruieren. In beiden Fällen konnte nur ein Sabotageakt das Unglück verursacht haben, nämlich: ein Bruch des hölzernen, siebenfach verleimten, hinten auf dem Oberdeck angetriebenen Druckpropellers als primäre und ein Bruch des Hinterholms des linken Unterflügels als sekundäre Ursache. Bei beiden Katastrophen, jener gleichen Tags am Zürichhorn und der auf dem Gliemsgletscher, hat ein fortgeschleudertes Propellerstück den Flügelholm durchschlagen, dadurch wurde der Flügel derart geschwächt, dass er die starke

Neue Fenster
für das alte Haus
Aktion

System frimo

Wir haben ein verblüffend einfaches System entwickelt:

Keine Maurer- und keine Malerarbeiten. Keine Normfenster (unsere Fenster werden massgefertigt)

Nützen Sie die günstigen Altbausanierungs-Kredite der Banken.

Verlangen Sie unser Angebot
Wir beraten Sie unverbindlich

ferdinand frick ag
ABTEILUNG FENSTER- UND LAMELLENSTORENBAU
9494 SCHAAN TELEFON 075/21636

Beanspruchung, hervorgerufen durch das Abfangen der Maschine zur Landung, nicht mehr aushielt, abbrach und zum unmittelbaren Absturz führen musste.

Volle 38 Jahre sollten vergehen, bis die Hypothese des Eidgenössischen Luftamtes zur Tatsache und Wahrheit erhärtet wurde. Anlässlich des heissen Sommers 1958 gab der Gliemsgletscher die Trümmer der «Savoya-S. 9» endlich frei. Das zerschmetterte Flugboot hatte in 38 Jahren unter dem Eis einen Weg von rund 500 Metern zurückgelegt und nebst den Flügeln, dem Bootsrumpf mit der Kabine, auch den Motor samt dem Rest des Propellers ans Tageslicht gefördert. Das an jenem Augusttag des Jahres 1958 auf dem Gliemsgletscher aufgefundene Korpus delikti beweist unbestritten, dass die vor 50 Jahren in der Schweiz abgestürzten finnischen Flieger wegen eines niederträchtigen Sabotageaktes ihr Leben hatten lassen müssen.

In Finnland wurde daher der 7. September — der schwärzeste Tag der damals noch jungen Luftwaffe — als offizieller Tag der Toten bei den finnischen Luftstreitkräften eingeführt. Von seiten des Stabes der Luftwaffe wird jedes Jahr in Helsinki an diesem Tag offiziell ein Kranz zu Ehren der Gefallenen am Grab der Opfer des Unglücks in der Schweiz niedergelegt. In ganz Finnland wird dieser Tag von der finnischen Luftwaffe im gleichen Sinne begangen.

Markante Zeugen aus alter Zeit in Ebnat-Kappel

von Jakob Naef

Wer von den umliegenden Höhen aus die Ortschaft überschaut, die sich im Laufe der Zeit vom einstigen Bauerndorf zum Industriedorf entwickelt hat, entdeckt gar bald zwei schlossartig hervorstechende Gebäude, deren Erstellung mehr als drei Jahrhunderte zurückliegt. So einmal der «Steinfels», der im Jahre 1975 einer gründlichen Aussenrenovation unterzogen wurde. Seine Ausmasse sind mit 19 m × 16 m respektabel; die weitläufigen Gewölbekonstruktionen und die Mauerstärken von 1,50 bis 1,80 m in den unteren Stockwerken zeugen von der Stabilität der einstigen Bauweise. Den Grundstein zum «Steinfels» legte der begüterte, schon mit 27 Jahren Ammann vom Thurtal und 1655 Pannerherr gewordene Hans Heinrich Bösch, der aber 1663 verstarb und so die Vollendung seines geplanten Bauvorhabens durch seine drei Söhne im Jahre 1667 nicht mehr erlebte. Rund 100 Jahre später, zur Gründungszeit der evangelischen Kirchgemeinde Ebnat, befand sich das stattliche Bürgerhaus, damals «z. Gmür» genannt, im Eigentum des Kriegsrates und Hauptmannes Dominik Bühler, des Initianten des Kirchenbaues auf dem «Ebnet», und wechselte darnach verschiedentlich den Besitzer. Im umbenannten «Steinfels» wurde

Das prächtige Bürgerhaus zum «Steinfels», erbaut im Jahre 1667

1823 eine Buchdruckerei eingerichtet, wo im Verlag des Erzdemokraten und Toggenburger Patrioten, Abraham Keller, der «Bote aus den