

Glück im Unglück für zwei Oltner Militärpiloten : vor 75 Jahren : sieben Besatzungsmitglieder tot - zwei Oltner überlebten

Autor(en): **Siegrist, Hans-Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **71 (2013)**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659242>

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.

Glück im Unglück für zwei Oltner Militärpiloten

Vor 75 Jahren: Sieben Besatzungsmitglieder tot – zwei Oltner überlebten

Hans-Rudolf Siegrist

Nachdem die Truppenerprobungen mit den drei Original-CV-E überaus gut ausgefallen waren, konnte noch Ende 1930 mit dem Lizenzbau von total 48 Einheiten, nämlich 24 Flugzeugen, bei der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte, Thun, und 24 Flugzeugen bei der Doflug, Altenrhein, begonnen werden. Die Auslieferung setzte im Januar 1933 ein und war im März 1934 abgeschlossen. Der Engpass lag bei den Motorenlieferungen, da die Zylinderblöcke bei der Firma Hispano-Suiza, Paris, bearbeitet wurden. Die C-359 wurde 1939 in den Werkstätten der Direktion für Militärflugplätze (DMP) in Dübendorf aus Reserveteilen zusammengebaut und 1943 für den Zielschleppdienst ausgerüstet. Die Fokker CV-E mit dem 650-PS-Hispano-Suiza-Motor war ein robustes Flugzeug, das sich im Sommer-Felddienst wie auch im Winter mit Skiausrüstung gut bewährte. Anfänglich gab es einige Unterflügelbrüche, da die Flugzeuge bei der Landung starke Abkipptendenz nach rechts hatten und dabei mit dem Unterflügel den Boden touchierten. Durch Anbringung von Störrohren vor den Eintrittskanten am Oberflügel, links und rechts auf der Höhe der Querruder, konnte dies behoben werden.

Flugplatz Lugano/Agno eröffnet

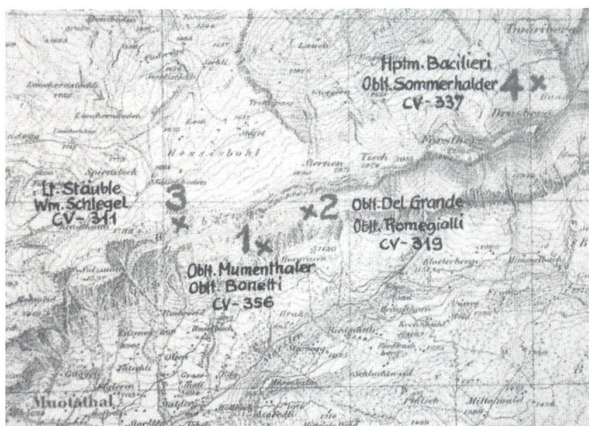
Ab dem 25. August 1938 fand unter der Affiche «Giornata Internazionale Aviatore» eine dreitägige Eröffnungsfeier mit internationaler Flugkonkurrenzen und Attraktionen zur Einweihung des Flugplatzes Lugano/Agno statt, die von der Sektion Lugano des Aero-Clubs der Schweiz durchgeführt wurde. Eingeladen zu diesem Event war auch die in Dübendorf stationierte Fliegerkompanie 10. Es war vorgesehen, während des Fluges ins Tessin verschiedene Flugaufträge zu erfüllen: Funk- und Staffellübungen. So war eine erste Landung der Staffel in Bellinzona vorgesehen. Um 14.47 Uhr wurde der Staffelführer Hptm Décio Bacilieri noch von der Flugwetterwarte in Dübendorf über das aktuelle vorherrschende Wetter auf der Flugroute orientiert, bevor der Start um 15.33 in Dübendorf erfolgte. In Keilformation flogen die fünf Fokker langsam steigend unter Sichtflugbedingung und machten dabei laufend Funkpeilungen mit der Militärfunkstation in Dübendorf auf dem Kompasskurs von 173 Grad. Dies bis in die Gegend kurz vor dem Druesberg (SZ). Hier flog die Staffel zwischen zwei kompakten Wolkenschichten ein. Beim Auftauchen der ersten Nebelschwaden entschloss sich der Staffelführer Bacilieri zur Umkehr nach Dübendorf. Aus diesem Grund leitete er eine Rechtskurve ein. «Ich habe mich eine halbe Minute zur Umkehr entschlossen, dachte, dass es wieder ein Loch geben werde», soll er später bei der Einvernahme im Spital Einsiedeln über diesen entschei-

denden Moment aussagen. Bacilieri stellte aber beim Einleiten der Kurve fest, dass der hinterste Mann rechts wesentlich höher flog, und zwar so hoch, dass er eine Kollision mit dem Flugzeug links befürchtete, das er nicht in Sicht hatte. Also erweiterte er die Kurve, um mehr Platz geben zu können. Dadurch kam die Staffel in die Wolken, und der Verband fiel auseinander. Während eines der fünf Flugzeuge, das der jüngste Teilnehmer dieses Geschwaderfluges, nämlich Lt Guldemann pilotierte, die nötige Höhe gewinnen und den Weiterflug nach Bellinzona ausführen konnte, stiessen die anderen vier Maschinen auf die Hänge der Heuberge. Lt Guldemann berichtete, dass sein Flugzeug, als die Staffel auseinandergefallen war, im dichten Nebel von einer Vrille erfasst wurde, doch konnte er unter der Wolkenschicht, hart an den Felsen vorbei, sein Flugzeug wieder auffangen und so dem sicheren Tod entgehen.

Vier Fokker stürzten in Heuberge

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/Oblt Sommerhalder (Olten) 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. Das Flugzeug begann sofort zu brennen. Mit grösster Mühe konnten sich die beiden Besatzungsmitglieder aus dem Wrack befreien. Der Pilot und sein Beobachter fanden sich durch Zurufen und schnitten sich gegenseitig die Kleider auf, die durch die Hitzeentwicklung zu eng geworden waren. Anschliessend machten sich die beiden auf einen beschwerlichen Fussmarsch. Sie erreichten die Klubhütte Druesberg, wo Touristen auf sie aufmerksam wurden. 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 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, woraus zu schliessen ist, dass die Umkehrkurve von annähernd 180 Grad bereits ausgeführt war. Warum die Flugzeuge an Höhe verloren hatten, liess sich nicht mehr eruieren. Die sechs Besatzungsmitglieder fanden den sofortigen Tod: Oblt Sven Mumenthaler



Oben: Flugzeuge vor der Halle 2 in Dübendorf, von wo der Flugdienst mit Fokker CV ausgeführt wurde.

Unten: Kartenausschnitt zeigt die vier Unfallstellen. Rechts: Die «Schweizer Familie» berichtete mit Sonderseiten über das Unglück.

(Betriebsleiter), Oblt Carlo Bonetti (Maschinentechniker), Oblt Gino Romegialli (Ingenieur), Oblt Fédérico del Grande (Bautechniker), Lt Oskar Stäubli (stud. phil.) und der Flugzeugmechaniker Wm Hans Schlegel.

Werner Guldemann

Als Bürger von Lostorf (SO) wurde Werner Guldemann am 31. Januar 1916 in Olten geboren, besuchte daselbst von 1923 bis 1933 die Primar- und Bezirksschule, um nach zweijährigem Besuch des Humanistischen Gymnasiums Basel 1940 seine Studien an den Universitäten von Basel und Zürich mit der Würde eines Doktors der Rechte abzuschliessen. Werner Guldemann war seit 1937 Militärpilot und führte während des Krieges als Hauptmann die Fliegerstaffel 10. Im Jahre 1958 erfolgte seine Ernennung als Major zum Rechtssoffizier der Flieger- und Flabtruppen, in welcher Funktion er für die Organisation der militärischen Flugunfalluntersuchungen verantwortlich war. Als Inhaber eines Anwaltsbüros in Zürich wurde Dr. Werner Guldemann nebenbei mit einem Lehrauftrag für Luftrecht an der Universität Zürich betraut. Sodann wurde er zum Mitglied der Eidg. Luftfahrtkommission und der Eidg. Kommission für Flugunfalluntersuchungen ernannt. In dieser Eigenschaft lag sowohl 1955 als auch 1958 die Leitung der Unfalluntersuchung des P-16 in seinen Händen. Dem Post- und Eisenbahndepartement stand Dr.



Guldemann als Experte für die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Luftrechts zur Verfügung. Das fünfte und nicht verunfallte Flugzeug mit der Nummer C-320 (Besatzung: Lt Werner Guldemann und Mechaniker Arthur Favre) kam kurz nach dem Einleiten der Kurve in den Wolken ebenfalls ins seitliche Abrutschen und gelangte nach einem beträchtlichen Höhenverlust hart neben den südlich gelegenen Hängen der Heuberge aus dem Nebel heraus. Hier die Darstellung des Ablaufs, wie ihn Werner Guldemann dem Untersuchungsrichter zu Protokoll gegeben hatte:

«(...) Ca. 15.50 Uhr nahm der Staffelführer Bacilieri ziemlich steigend eine Kurve nach rechts, wahrscheinlich, um durch ein Wolkenloch über die zweite Nebelschicht 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 Meter. Jetzt verlor ich die übrigen Flugzeuge aus den Augen. Nachdem ich ungefähr 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 dies 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 Flugzeugs nicht erkennen. Das Flugzeug flog ca. 20 Meter 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 Meter von einem Felsabhang weg südöstlich Schwyz zum Nebel heraus (...).»

Zwischenlandung in Bellinzona

Werner Guldemann konnte seinen Flug fortsetzen und erreichte Bellinzona über eine östliche Route via Walensee und Rheintal zum Oberalppass und Gotthard und landete um 17.40 Uhr in Bellinzona. Nach der Landung in der Kantonshauptstadt des Tessins wartete Werner Guldemann auf die Ankunft seiner Staffelnkameraden. Erst die Tatsache, dass diese innert nützlicher Frist nicht zur vereinbarten Zwischenlandung in Bellinzona eintrafen, führte zur Entdeckung der ganzen Tragödie, die nebst Menschenleben auch den Verlust von vier Fokker-Flugzeugen forderte. Sechs Opfer wurden in der Friedhofskapelle in Schwyz aufgebahrt. Das Flugzeug des Staffelführers Hptm Bacilieri und seines Beobachters Oblt Sommerhalder aus Olten stürzte auf der Käseralp am Twäriberg brennend ab. Als einzige Besatzung überlebten er und sein Passagier dieses Fliegerdrama unverletzt.

Prof. Dr. Werner Guldemann sollte in der Folge noch ein langes und erfolgreiches Leben vergönnt sein, so unter anderem als Direktor des Eidgenössischen Luftamtes und als Professor für Luftrecht an der Universität Bern. Werner Guldemann hatte sich auch publizistisch betätigt; von seinen Veröffentlichungen erwähnen wir «Die Luftwaffe» (1944) und «Flieger und Panzer» (1946). Er verstarb 87-jährig am 4. November 2003. Der gebürtige Oltner Hugo Sommerhalder, der Beobachter von Décio Bacilieri, der als Einziger von acht Besatzungsmitgliedern den Absturz überlebte, 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 1955 an der Oberreal- und an der Lehramtsschule Winterthur, der heutigen Kantonsschule «Im Lee». Prof. Dr. Hugo Sommerhalder amtierte von 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 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

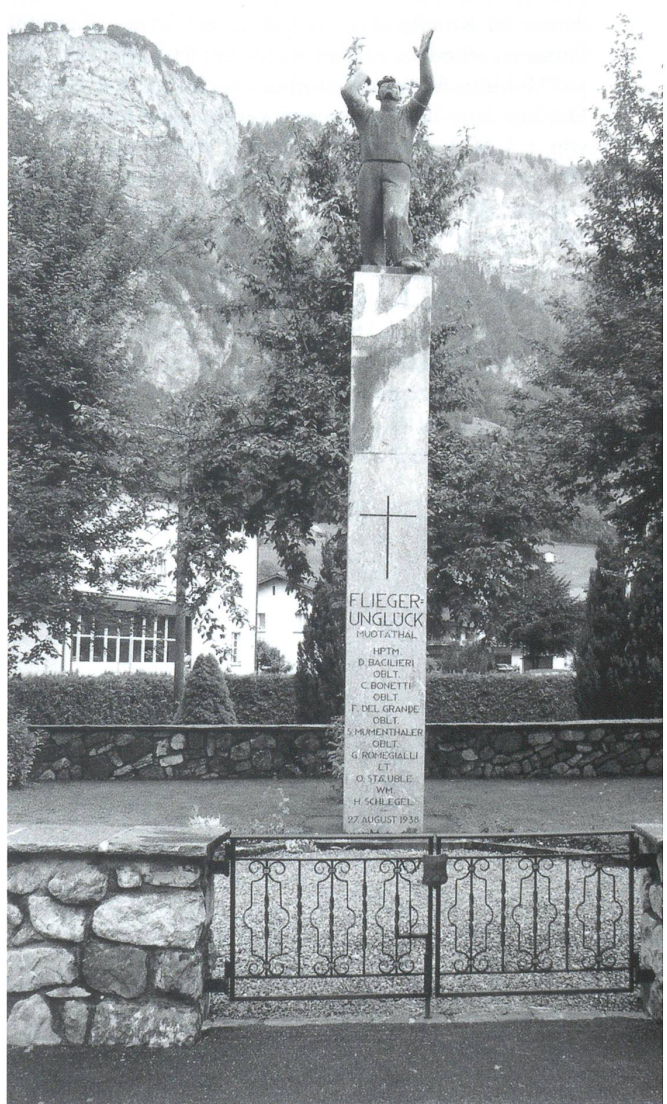
des Ritomsees in die Hauptstadt des Tessins. Aus dem traurigen Anlass dieses Fliegerdramas entstand das Lied der Militärpiloten, das «Voglio volar». Das Lied wird heute noch oft gesungen, insbesondere bei offiziellen Anlässen der Flugwaffe.

Quellen:

Peter Bratschi: «Gebrochene Flügel». Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe

Eugen Dietschi: «Oltner Neujahrsblätter» 1964

Jakob Urech: «Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914»



Noch heute erinnert mitten in Muotathal dieses Denkmal an das Unglück der Fliegerkompanie 10 vom 27. August 1938.