

Erinnerung an unsere "Luftschiffer-Pioniere"

Autor(en): **Ammann, Eduard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung**

Band (Jahr): **68 (1993)**

Heft 11

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-715769>

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.

Erinnerung an unsere «Luftschiffer-Pioniere»

Von Eduard Ammann, Bern

Die Herausgabe des Buches «Die Ballontruppe der Schweizer Armee, 1893–1937» hat uns bewogen, in Gesprächen mit dem Autor und gleichzeitigen Verleger, Carl Hildebrandt, Wabern bei Bern, Näheres über die ehemaligen «Ballönler» zu erfahren und hierüber in Wort und Bild zu berichten.

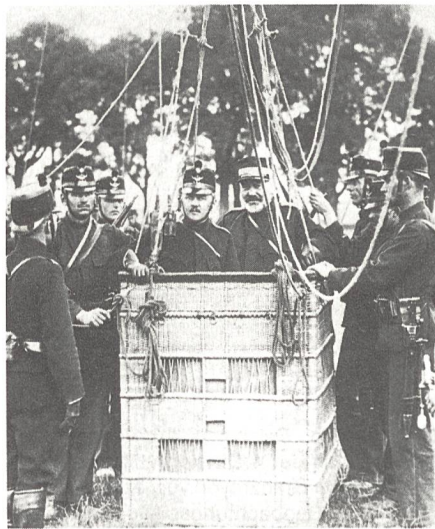
Übrigens ein Werk, das dem Leser einen interessanten und attraktiv dokumentierten Einblick in eine noch wenig bekannte Sparte aus den Anfängen der schweizerischen Militäraviatik vermittelt, wie dies Korpskommandant Werner Jung, gewesener Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, in seinem Vorwort unterstreicht.

Mitte der 1880er Jahre begann sich der schweizerische Generalstab mit dem Einsatz von Ballonen zu beschäftigen. 1892 gab der Chef des Eidgenössischen Militärdepartementes den Auftrag, den Wert der Ballonfahrten für die Zwecke der Landesverteidigung zu überprüfen. Obwohl die Vorteile einer Beobachtung aus der Luft offensichtlich waren und sich im Ausland bereits seit einigen Jahren bestätigt hatten, lehnte das Parlament im Jahre 1893, also vor genau 100 Jahren, einen ersten Antrag auf Bildung einer Luftschifferkompanie ab.

Trotz dieses Rückschlages wurde nicht resigniert. Am 14. Dezember 1897 war es dann endlich soweit: Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft verabschiedete in der Wintersession den Gesetzesentwurf betreffend die Aufstellung einer Luftschifferkompanie.

1900 erste Rekrutenschule (RS) in Bern

Carl Hildebrandt widmet in seinem Buch der ersten Rekrutenschule ein aufschlussreiches



Während des Wiederholungskurses von 1913 unternehmen Oberstdivisionär Weber und Hauptmann Emil Messner vom Beundenfeld aus eine Ballonfahrt.



Der Ballonkorb wird am Ballon befestigt.

Kapitel. Danach rückten am 25. Juli 1900 der Kommandant, der Adjutant und der Quartiermeister ein, obschon noch wichtiges Material fehlte und die Ballonhalle auf dem Beundenfeld, am Rande der Stadt Bern, nicht ganz fertiggestellt war. Die Instruktoressen, das Hilfspersonal und die Rekruten folgten am 2. August des gleichen Jahres nach.

Die Rekruten fassten ihre Uniform im kantonalen Zeughaus Bern nach dem Bekleidungsreglement vom 11. Januar 1898. Diese bestand aus einem dunkelblauen Waffenrock mit rotem Vorstoss am Kragen vorne und oben. Die Patte war aus schwarzem Tuch und mit einem Vorstoss an der geschweiften Seite konfektioniert. Die Kragenpatten von Kaput und Bluse bestanden ebenfalls aus schwarzem Tuch, jedoch mit scharlachroten Vorstössen. Ein Anker zierte die gelben Knöpfe. Das Käppi der Ordonnanz 1898 mit schwarzem Pompon und eidgenössischer Kokarde

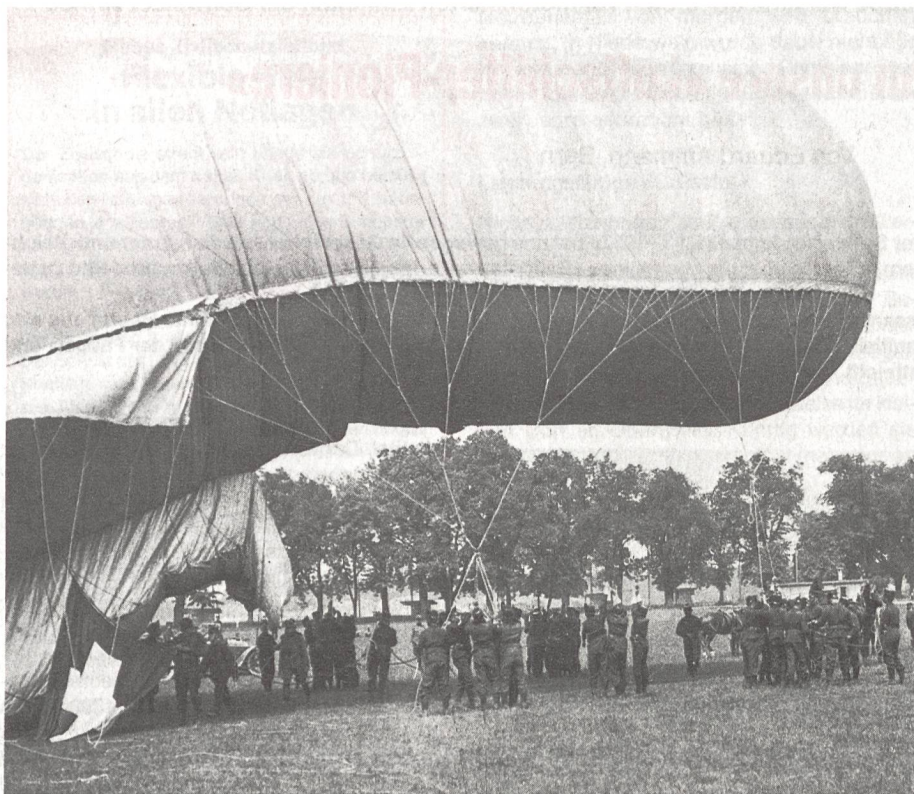


Beflügelter Anker. Abzeichen auf dem Käppi der Ballontruppe, Ordonnanz 1898.

sowie beflügeltem Anker als Abzeichen trug keine Nummerbezeichnung. Die übrigen Ausrüstungsgegenstände der persönlichen Ausrüstung entsprachen denjenigen der Genietruppen.

Gasprobleme

Der Direktor der Eidgenössischen Waffenfabrik hatte vorgeschlagen, die Schule um einen Monat zu verschieben, weil die Kompressoren aus Birmingham nicht rechtzeitig eingetroffen waren und sein Personal mit der Gasfabrikation noch zuwenig vertraut war. Die Auseinandersetzungen wegen der unzureichenden Gasfabrikation hielten während der ganzen Dauer der RS an. Trotz der anfänglich geglaubten Einfachheit im Umgang mit dem Ballonmaterial zeigte sich nun, dass besonders die Gasfabrikation chemische Prozesseigenschaften auslöste, die an das betreffende Bedienungspersonal doch grössere Anforderungen stellte. Aufgrund der kurzen Ausbildungszeit konnte deshalb an die Gasfabrikation durch die Truppe noch nicht gedacht werden. So verblieb bis Ende 1900 die



Der Fesselballon wird eingezogen und anschliessend in der Ballonhalle versorgt.

Gaserzeugung, die Kompression des Gases und die Füllung der Flaschen bei der Eidgenössischen Waffenfabrik.

Beobachter im Fesselballon

Mit den zahlreichen Aufstiegen im Fesselballon konnten die Offiziere ihre Erfahrungen im Beobachten und Bezeichnen des Geländes sammeln und ihre Wahrnehmungen mit dem neuartigen Telefon an die Bodenstation übermitteln.

Im Schlussbericht hielt der Schulkommandant fest, dass die Arbeit der Kader und der Mannschaft ausgezeichnete Resultate ergeben habe. Obschon zu Beginn der Schule niemand über Ballonkenntnisse verfügt habe, sei die Ballonkompanie nun aussexerziert.

Bewährung und Ausbau

Im ersten Teil seines Buches befasst sich der Autor u a mit der Entwicklung der Ballontruppe bis ins Jahr 1915. Wir verweisen hier auf zwei Kapitel in diesem Zeitabschnitt.

Mobilmachung 1914

Kurz vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde die weitere Existenzberechtigung der Ballontruppe erörtert und in Frage gestellt. Man glaubte, deren Aufgabe der sich rasch entwickelnden Flugtechnik übertragen zu können. Der Flugwaffe aber fehlte noch das rasche Verbindungsmittel der Truppe, das beim Fesselballon mit dem Einsatz des Telefons gelöst war.

Mit der Mobilmachung der Schweizer Armee am Montag, den 3. August, rückte auch die Ballonkompanie ein und unterstand dem 1. Armee korps, welchem mit dem Armeebefehl vom 7. August der Grenzschutz an der Front von Râmel bis an die Waadtländergrenze zufiel. Nach erfolgter Mobilmachung zog die Kompanie mit ihrem einzigen Drachen-

ballon nach Delsberg. Für gemeinsame Übungen mit der 4. Division wurde die Kompanie an den Grenzrayon vorgezogen, um als ambulante Beobachtungsstation eingesetzt zu werden. Als die Division Beobachtungsergebnisse erwartete, zerstörte jedoch ein Unfall den einzigen Ballon. Ersatz, oder auch nur genügend Flickmaterial waren nicht vorhanden, da seit Jahren kein Reserve- und Reparaturmaterial mehr beschafft worden war. Dieses und weitere unliebsame Vorkommnisse trugen dazu bei, dass die Moral der Einheit auf einen absoluten Tiefpunkt sank. Die weitere Existenz der Truppe war ungewiss.



Am 17. Mai 1915 wurden alle im Bundeshaus anwesenden Offiziere aufgefordert, zu beobachten, wie der gesamte Train der Ballonkompanie, punkt 10.00 Uhr vom Bellevue herkommend, um die Kurve beim Bundeshaus Nord einbog und danach schwierige Fahrübungen mit den Anhängewagen auf dem Bundesplatz ausführte. Die Ballonkompanie erwirkte damit eine Neuerung von weittragender Bedeutung und gab den Auftakt zur Motorisierung unserer Armee. Das Bild zeigt den Mannschaftstransportwagen beim Zeitglockenturm.

Luftschißer – Die Ballontruppen der Schweizer Armee, 1893–1937

Die wenig bekannte Sparte aus den Anfängen der schweizerischen Militäraviatik ist noch nie zuvor so umfassend bearbeitet worden wie im Buch von **Carl Hildebrandt**. Ausführlich wird beschrieben, welche Umstände und Überlegungen des schweizerischen Generalstabs dieser Truppengattung zu ihrem Höhepunkt verhalf und im Jahre 1937 zur Auflösung der militärischen Luftschißer führte.

Wenn auch eine gewisse Zeitspanne vergangen ist, so erwarten den Leser authentische Berichte, ergänzt mit 420 zum Teil grossformatigen Bildern und Illustrationen. Das 370seitige Werk ist vor einigen Monaten erschienen.

Am 26. Januar 1915 übernahm ein neuer Kommandant das Kdo der Ballontruppe. Um die vorgesehene Reorganisation durchführen zu können, wurde die Einheit am 10. April 1915 auf Pikett entlassen. Der deutsche Vormarsch durch Belgien und Nordfrankreich sowie die Kämpfe an der Marne und Aisne bewirkten auf dem elsässischen Kriegsschauplatz eine deutliche Beruhigung und führte zu einer vorübergehenden Entspannung der Lage an der Schweizer Grenze. Das sollte den Entschluss, die Ballonkompanie auf Pikett zu stellen, rechtfertigen.

1915: Motorisierung der Ballontruppe

Mit dem Abschluss der Ballonpionier-RS 2 am 9. Oktober 1915, war der Bestand an Offizieren und Mannschaft so, dass die Luftschißerabteilung auf Beschluss des Bundesrates nun gebildet werden konnte, wie sie die Truppenordnung vom 16. April 1911 vorsah, nämlich aus 19 Offizieren, 411 Unteroffizieren und Sol-



Die Ballonkompanie 1916 in Holligen bei Bern. Füll- und Blachentrupp an der Arbeit. Links fahrbare Gaserzeuger.

daten, jedoch ohne Landwehr, 29 Reit- und 248 Zugpferden sowie 76 Fuhrwerken. Zur Erstellung einer Fesselballonstation waren nach wie vor eine Dampfwinde zum Hochlassen und Einziehen des Ballons sowie die Fuhrwerke für Material, Kohle und Wasser notwendig. Dazu gehörte eine Serie Flaschenwagen. Diese Fuhrwerke waren alle mit Pferden bespannt, infolge des grossen Gewichtes von 2500 kg meistens sogar achtschüssig. Lastautomobile wurden zu dieser Zeit nur als Transportmittel für Verpflegung und Nachschub eingesetzt. Die Erfahrungen des Krieges hatten die militärischen Instanzen veranlasst, die Nützlichkeit des automobilen Lastwagens auch für technische Einheiten zu studieren und in der zweiten RS von 1915 auszubüchtern.

Diese Autozüge gelangten erstmals in den Manövern von 1915 am Hauenstein zum Einsatz. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 10 km pro Stunde. Bei Steigungen von über 8 Prozent mussten einige Flaschenwagen abgehängt werden.

Auf Vorschlag des Geniechefs im Armeestab sollte aufgrund dieser gut verlaufenen Versuchsergebnisse der gesamte Pferdetrain durch Lastautomobile ersetzt werden. Die Ersparnis von Trainsoldaten und Pferden kam der Armee besonders gelegen, da sie schon seit einiger Zeit empfindlich unter diesem Mangel litt. Zudem konnte die Marschkolonnen der Ballonkompanie von 350 auf 50 m verkürzt werden, was bis anhin ohne die umständli-

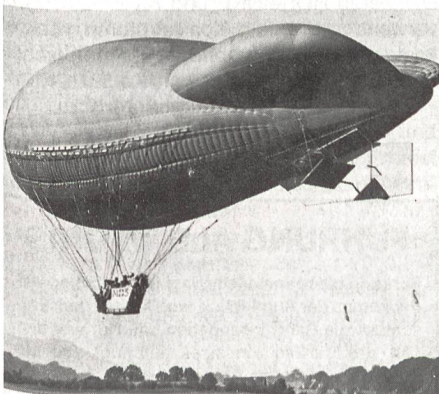


Das Stahlseil ist jetzt mit dem Windenmotorwagen und dem Fesselballon verbunden. Der Pilot Leutnant Theo Holbro (links) mit umgeschnalltem Fallschirm beobachtet aufmerksam die Arbeiten.

chen Bahntransporte nicht möglich war. **So entstand eine der ersten, wenn nicht sogar die erste motorisierte Einheit. Die Ballonkompanie erwirkte damit eine Neuerung von weittragender Bedeutung und gab den Auftakt zur Motorisierung unserer Armee.**

Fernbeobachtung des Artilleriefeuers

Hildebrandt schildert in seinem Werk, in einem zweiten Teil, die technischen Fortschritte dieser Truppe. Der militärische Nutzen dieser Entwicklung wurde klar erkannt. Eine Aufgabenteilung zwischen Fliegern und Ballonen zeichnete sich immer mehr ab. Für die Ballone verlagerte sich das Schwerkraft auf die Beobachtung der Wirkung des Artilleriefeuers in der Tiefe des Gefechtsfeldes. (Heute müssten Drohnen und Radargeräte diese Aufgabe erfüllen können. Red) Daraus folgte 1925 der Wechsel der Unterstellung der Luftschifferabteilung von der Abteilung Genie zur **Abteilung für Artillerie** und damit die Umbenennung in Ballonabteilung.



Der Motorballon M+3 in majestätischer Fahrt, 1936.

Das Ende der Ballontruppe

Wir zitieren aus dem Vorwort von KKdt

Werner Jung:

«Schon 1931 wurde aber wieder die Ansicht vertreten, dass die Ballontruppe aufzuheben sei, da sie bei der Mächtigkeit der Fliegertruppen nur mehr geringe Verwendungsmöglichkeiten biete. 1937 beschloss das Parlament im Rahmen der neuen Truppenordnung die Auflösung der Ballonabteilung und deren personelle Überführung zur Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr. Die vorhandenen und noch brauchbaren Ballone der ehemaligen Ballontruppe gelangten während des Zweiten Weltkrieges noch für die Markierung der Schweizer Grenze zum Einsatz. Die Bemerkung der Abteilung für Flieger und Fliegerabwehr, dass sich «Sperrballons zur Grenzmarkierung nicht eignen», besiegelte das Schicksal des Ballons in der Schweizer Armee endgültig. **Die Epoche der militärischen Luftschiffer der Schweiz ging damit zu Ende.**»

Im Gespräch mit dem Autor

Schweizer Soldat: «Luftschiffer – Die Ballontruppen der Schweizer Armee, 1893–1937» ist eine einzigartige Dokumentation, die nicht nur Militärpersonen, sondern auch Ballonfreunde anspricht. Was hat Sie bewogen, dieses Werk zu verfassen?

Carl Hildebrandt: Als Nebenaufgabe besorgte ich ab 1972 den Layout für unsere Personalzeitschrift: die «KMV-Mitteilungen». Es war keine Besonderheit, dass nach dem Satzumsatz noch eine ganze Anzahl Seiten leer blieb und das Improvisationsgeschick der Verantwortlichen zum Tragen kommen musste. Um diesem viermal jährlich wiederkehrenden Übel abzuwehren, sind Beiträge von mehreren hundert Seiten auf Vorrat bearbeitet worden, die in den folgenden Jahren als Artikelserien zum Abdruck gelangten und später in Buchform zusammengefasst wurden. Auf diese Art entstanden bis zum Jahr 1989 verschiedene Dokumentationen aus dem Aufgaben- und Tätigkeitsbereich der Kriegsmaterialverwaltung.

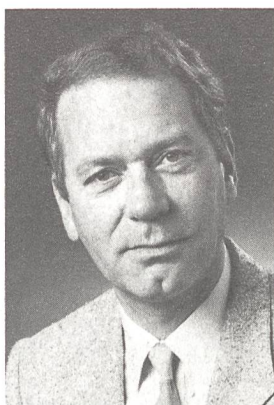
Vor einigen Jahren begann ich so nebenbei Bilder über die Ballontruppe der Schweizer Armee zu sammeln, für deren Unterhalt des damals sehr anspruchsvollen und teuren Korpsmaterial ebenfalls die Kriegsmaterialverwaltung zuständig war. Die speziellen Luftgefährte faszinierten mich von allem Anfang an, konnte aber aus Unkenntnis der Materie nicht viel damit anfangen. Es war eher ein Sammeln aus der Sorge heraus, die in unserem Archiv aufgefundenen Reglemente über die Ballontruppe und das Bündel Bilder rund um die Ballonhalle könnten einer unkontrollierten Aufräumaktion zum Opfer fallen. Eigentlich hatten ich vor, mich mit diesem Spezialgebiet im nächsten Jahrhundert, der Zeit meiner Pensionierung, in aller Ruhe eingehender zu befassen. Als mir der letzte Kommandant der Ballonkompanie 1 mitteilte, dass die Jüngsten der heute noch lebenden Angehörigen der ehemaligen Ballontruppe 75-jährig und die Ältesten 95-jährig seien (!), änderte ich meine Zeitvorstellung, um noch möglichst viele Informationen aus «erster Hand» festhalten zu können.

Schweizer Soldat: Uns ist aufgefallen, dass die 420 zum Teil grossformatigen und erstmals veröffentlichten Bilder und Illustrationen

je mit einer Bildlegende versehen sind, was das Dokument noch wertvoller macht. Bei den Personenbildern ist jeweils Name und Grad vermerkt. Wie ist dies möglich, wenn man bedenkt, dass diese Bilder vor mehreren Jahrzehnten entstanden sind? Sicherlich waren hier umfangreiche Recherchen für Bild und Text notwendig.

Carl Hildebrandt: Bei allen meinen Arbeiten sind immer nur Bilder berücksichtigt worden, die identifiziert werden konnten. Ich meine, dass der Leser beim Betrachten einer Illustration Anspruch auf die entsprechende Bildlegende haben sollte, und besonders dann, wenn es sich um Abbildungen um die Jahrhundertwende und früher handelt. Das Herausfinden, um was es sich auf einem Bild handelt, ist für mich der interessanteste Teil der Recherchierarbeiten, aber auch der aufwendigste. Mit dem Studium der Akten und Reglemente habe ich mir Fachkenntnisse angeeignet, die es mir möglich machten, die richtigen Bildunterschriften zu bestimmen. Dass es mir gelungen ist, die damaligen Pioniere der Luftschiffahrt zu identifizieren, verdanke ich zahlreichen Personen, die entweder bei der Ballontruppe eingeteilt waren, oder mir ihre Informationen von ihren Vätern kompetent weitergaben. Es war auch allerhöchste Zeit dafür, denn leider sind einige dieser Personen aus der letzten Generation der Ballontruppen inzwischen verstorben, und es werden immer weniger davon. Im Volksmund sagt man: «Es ist nie zu spät für etwas». Ich glaube aber, dass es mir in zehn Jahren nicht mehr möglich gewesen wäre, die Ballontruppe in der Schweizer Armee in der nun vorliegenden Art zu präsentieren.

Einblick in die Praxis des Ballonfahrens erwarb ich an zahlreichen Ballon-Meetings im In- und Ausland mit dem Coach der schweize-



Der Autor des Buches «Luftschiffer – Die Ballontruppen der Schweizer Armee, 1893–1937» Carl Hildebrandt, 1941

rischen Heissluftballon-Nationalmannschaft. Die unvergesslichen Ballonaufstiege haben wesentlich zum Verständnis dieser Materie beigetragen.

Schweizer Soldat: Das Buch ist im Eigenverlag erschienen. Wie lautet die Anschrift, um eine allfällige Bestellung aufzugeben und wie hoch ist der Verkaufspreis?

Carl Hildebrandt: Im Eigenverlag deshalb, weil mit dem Inkrafttreten des neuen Informationskonzeptes der Kriegsmaterialverwaltung im Jahre 1989 auch eine Wachtablösung im Redaktionsstab der «KMV-Mitteilungen» stattfand. Die vorhandenen und in Bearbeitung gestandenen Artikelserien machten dem vermehrten Informationsbedürfnis unseres Personals, über die Auswirkungen des Projektes «Armee 95» auf unser Bundesamt, Platz. Das Prinzip des Vorabdruckes einer Ar-

tikelserie in unserer Personalzeitschrift und die spätere Zusammenfassung in Buchform war aus diesem Grund nicht mehr möglich. Sorgfältige Abklärungen für die zu bestimmende Auflage des zweifarbig gehaltenen Ballonbuches ergaben 500 Exemplare. Der Verlagspreis gestaltete sich aber derart hoch, dass der Buchinhalt um rund die Hälfte hätte reduziert werden müssen. Im Eigenverlag und nur dank der Unterstützung verschiedener Sponsoren konnte das Ballonbuch doch noch in vollem Umfang von 368 Seiten und zum Preis von 138 Franken herausgegeben werden.

Auf Wunsch werde ich das Buch signieren (Bestelladresse: M.E.Hildebrandt, Eichholzstrasse 131, 3084 Wabern).

Schweizer Soldat: Haben Sie noch weitere Bücher herausgegeben? Und wenn ja, um welche Titel handelt es sich?

Carl Hildebrandt: Ja, jedoch nicht im Eigenverlag:

- Die Geschichte der Kriegsmaterialverwaltung, 1850–1975, 296 Seiten (Fr 40.–)
 - Zeughaus-Chronik Thun, 1857–1982, 248 Seiten (Fr 56.–)
 - Pulver, Bomben und Granaten/Die Pulvermacher einst und jetzt (d/f) 368 Seiten (Fr 58.–)
 - 100 Jahre Eidgenössisches Zeughaus Seewen-Schwyz, 1888–1988, 252 Seiten (Fr 45.–)
 - Motorfahrzeuge in der Schweizer Armee (d/f), 600 Seiten (Fr 120.–)
- Alle Bücher sind reich illustriert und können unter der gleichen Adresse bestellt werden.

Schweizer Soldat: Herr Hildebrandt, wir danken Ihnen für dieses kurze Gespräch. ■

Vorschau Quiz 93/6

DER «WERWOLF» AUS RUSSLAND

In der Zeit des kalten Krieges entwickelt, ist in Russland erst in den letzten Jahren ein spektakulärer neuer Kampfhelikopter in Serie und an die ersten Einheiten der GUS-Streitkräfte gegangen. Der Ka-50 (NATO-Codename: HOKUM, russischer Codename WERWOLF) weist gegenüber herkömmlichen Konstruktionen verschiedene Besonderheiten auf. Die auffälligste ist der Koaxialrotor (zwei Drei-Blatt-Rotoren übereinander) und damit das Wegfallen des Heckrotors. Entgegen den Trends anderer Kampfhelikopterhersteller hat KAMOW seinen Ka-50 mit einem Ein-Mann-Cockpit ausgestattet. Dies ist nur durch modernste Ausstattung des schwer gepanzerten Helis und dank weitgehender Automatisierung möglich geworden.

Der HOKUM trägt im Einsatz unter zwei am Rumpf angesetzten Stummelflügeln ein ganzes Waffenarsenal mit. Dazu gehören unter anderem Panzerabwehr- oder Luft-Luft-Lenk Waffen, ungelenkte Raketen sowie Kanonenbehälter. Auf der rechten Rumpfseite starr eingebaut ist eine 30-mm-Kanone mit einem Munitionsvorrat von bis zu 500 Schuss. Das Kampfgewicht des HOKUM liegt – mindestens gemäss den Angaben in der Fachliteratur – bei knapp zehn Tonnen. Die Maschine, die den GUS-Streitkräften seit einiger Zeit in kleinen Stückzahlen zuläuft, kann für ver-



Das ungewöhnliche Rotor-Layout, der aerodynamisch geformte Rumpf, das Leitwerk und die Stummelflügel mit den Behältern am Ende machen die Erkennung des Ka-50 HOKUM relativ einfach (oberes und unteres Bild).



«Verwandte» des Ka-50 HOKUM sind der Ka-25 HORMONE (Bild) und die Weiterentwicklungen Ka-27/29 HELIX.

schiedene Kampfaufgaben oder für die «Panzerjagd» eingesetzt werden. Dank elektronischer Ausstattung, guter Flugeigenschaften und Bewaffnung soll er sich besonders gut zum Luftkampf gegen andere Kampfhubschrauber – und als Helikopterjäger eingesetzte leichte Flächenflugzeuge – eignen.

Aufgrund der aerodynamischen Durchformung der Zelle erreicht der HOKUM eine für einen Helikopter respektable Höchstgeschwindigkeit von über 300 Stundenkilometer. Im Bahnneigungsflug sollen bis zu 350 Stundenkilometer erreichbar sein. Im Westen wurde der HOKUM erstmals 1992 an der Luftfahrtschau im englischen Farnborough der Fachwelt und einer breiteren Öffentlichkeit (am Boden) gezeigt.

Nicht verwechselt werden darf der HOKUM mit früheren Marinehelikoptern von KAMOW. Die Ka-25 HORMONE und Ka-27/29 HELIX verwenden ebenfalls Koaxialrotoren, von der kastenförmigen Rumpfform her unterscheiden sie sich aber deutlich vom Ka-50 HOKUM.

FÜHRUNG ALS WAGNIS

Führung bleibt immer ein Wagnis und immer wieder kommt der Augenblick, wo Klugheit dem Entschluss die Bahn freizugeben hat. Nur wer den Mut des ganzen Einsatzes aufbringt, hat die Chance des ganzen Erfolges für sich.

Divisionär Edgar Schumacher (1897–1967)