

Ein Blatt Papier und ein kleines Büro: Stunde null der Schweizer Luftwaffe

Ein Kavallerie-Hauptmann, der zwar das Flugbrevet, aber seit drei Jahren nicht mehr selber pilotiert hatte, erfahrene Piloten, die aber unterschiedliche militärische Grade bekleideten, eine bunt zusammengewürfelte Flotte verschiedenster Flugzeugtypen mit ganz unterschiedlichen Flugleistungen, ein unbefriedigender Standort – so sah die Geburtsstunde der Schweizer Militäraviatik aus.

Text: Franz Wegmann

Der Satz ist legendär: «Ein Bogen weisses Papier, ein Bleistift, und ganz oben im Bundeshaus ein kleines Zimmer, das war die Ausgangssituation. Ich stand im wahrsten Sinne des Wortes vor einem Nichts», schilderte Theodor Real den Beginn der Schweizer Fliegertruppe. Am 31. Juli 1914, einem Freitag, wurde der Kavallerie-Instruktor vom Chef des Nachrichtendienstes im Generalstab nach Bern befohlen und beauftragt, eine Fliegertruppe aufzustellen. Auf den folgenden Montag wurde die Generalmobilmachung ausgerufen.

Eine Fliegertruppe kann natürlich nicht am Schreibtisch kreierte werden. Dazu braucht es Piloten, Flugzeuge, Bodenmannschaften und einen Stützpunkt. Auf dem Berner Beundenfeld fand sich ein akzeptabler, aber keineswegs idealer Ort. Dort war die Ballontruppe mit ihrer grossen Ballonhalle etabliert. Deren Kommandant, der legendäre Ballonfahrer Emil Messner, half beim Aufbau der neuen Armee-Einheit und stellte nicht nur Gelände und Halle zur Mitbenützung zur Verfügung: Auch Wach- und Hilfspersonal überliess er grosszügig, dazu drei Beobachter, zu denen sich noch je zwei Kavalleristen und zwei Infanteristen gesellten.

Flugzeuge aus der Landesausstellung

Zuerst einmal beschlagnahmte Real die an der Landesausstellung in Bern zur Schau gestellten Flugzeuge, einen Blériot XIb, zwei LVG C-III und einen Aviatik C-1. Die letzten beiden Typen waren von Schwei-

zern konstruierte Maschinen: Die LVG C-III von Franz Schneider in Berlin-Johannisthal, der Aviatik C-1 von Robert Wild im elsässischen Mühlhausen. Dann rief der Kavallerie-Hauptmann Schweizer Flugpioniere, die teilweise über eigene Flugzeuge verfügten, in Bern zusammen: Edmond Audemars, Oskar Bider, Ernest Burri, Albert Cuendet, Alfred Comte, René Grandjean, Marcel Lugin und Agénor Parmelin hiessen die ersten acht Schweizer Militärpiloten. Später stiessen weitere Aviatiker dazu. Oskar Bider übernahm das Amt des Cheflehrers. Organisiert wurde die junge Truppe in einen Stab und zwei Geschwader: Geschwader I Eindecker mit zwei Blériot XIb, einem Morane-Saulnier H und einem Grandjean L; Geschwader II Doppeldecker mit zwei LVG-C-III, einem Farman F.20 und einem Aviatik C-1. Acht Flugzeuge, sechs verschiedene Typen – eine bunt zusammengewürfelte Flotte aus nicht kriegstauglichen Maschinen bildete das Startkapital der Schweizer Armee in der dritten Dimension!

Die Piloten begannen in Bern sofort mit Trainingsflügen, und per Ende August wurden sie alle zu Adjutant-Unteroffizieren befördert. Für zwei Manöverübungen waren Einsätze vorgesehen, aber sie kamen nicht zustande, weil das Manöverkommando nicht wusste, wozu die Fliegerei nützlich sein sollte. Noch im August stand der erste Geschwaderflug auf dem Programm. Ziel war der Schachen zu Füssen der Aarauer Altstadt, wo kurzfristig ein Feldflugplatz eingerichtet wurde.

**Die ersten Schweizer Militärflugzeuge (von links):
LVG C-III, Aviatik C-1, LVG C-III und Grandjean L
neben der Ballonhalle auf dem Berner Beundenfeld.**





Bild: Sammlung Otto Britschgi

Oben: die ersten Schweizer Militärpiloten (von links): Oskar Bider, Edmond Audemars, Agénor Parmelin, Marcel Lugin, Albert Cuendet, Ernest Burri, Alfred Comte und René Grandjean im August 1914 vor der Morane-Saulnier H. Rechts: der erste Kommandant der Schweizer Fliegertruppe: Kavallerie-Hauptmann Theodor Real hatte die undankbare Aufgabe, die neue Einheit in wenigen Tagen aus dem Nichts auf die Beine zu stellen.



Bild: Sammlung FW

Von Bern nach Dübendorf

Von Anfang an war klar, dass das Beundenfeld bei Bern als Standort der Fliegertruppe nicht infrage kam. Schon im Mai 1914 hatte Robert Gsell als eidgenössischer Gutachter auf dem Flugplatz Dübendorf ein Areal von 81 Hektaren für Rollbahnen gefordert. Am 1. Oktober nahm der Bund das Gelände rückwirkend auf den 3. Dezember 1913 mit einem Vorkaufsrecht gegen Bezahlung von 300 000 Franken an die Flugplatzgenossenschaft in Pacht. Damit wurden die Voraussetzungen für einen permanenten Militärflugplatz geschaffen.

Zwischen dem 5. und 10. Dezember 1914 wurden alle Flugzeuge nach Dübendorf überflogen. Dabei steuerte Theodor Real, der zwar 1910 das Pilotenbrevet erworben hatte, nachher aber nur noch als Beobachter mitgeflogen war, nach drei Jahren erstmals wieder selber ein Flugzeug. Trotz Zweifel und gegen den Widerstand von Cheffluglehrer Oskar Bider, überflog er als Letzter einen LVG C-III von Bern nach Dübendorf. Das Provisorium war zu Ende und ab 1915 konnte organisiert statt improvisiert Dienst geleistet werden. <

→ Anlässlich des Jubiläums von «100 Jahre Schweizer Luftwaffe» wird an dieser Stelle während der kommenden Monate eine Serie mit lesenswerten Rückblicken und interessanten Hintergrundinformationen zur Schweizer Luftwaffe publiziert.

→ Fliegertruppe, Flugwaffe, Luftwaffe: Was ist korrekt?

Bei der überstürzten Gründung der Luftwaffe am 31. Juli 1914 bürgert sich die Bezeichnung «Fliegertruppe» ein. Erst ein Jahr später, durch den Bundesbeschluss über die Organisation des Militärflugwesens vom 15. August 1915, wird diese Bezeichnung offiziell. Der Truppenteil wird der Generalstabsabteilung des Militärdepartementes unterstellt. Am 15. Oktober 1936 wird die Fliegertruppe zusammen mit den Fliegerabwehrheiten zur selbstständigen Waffengattung mit dem Namen «Flieger- und Fliegerabwehrtruppen», von denen der fliegende Teil im Alltagsgebrauch als «Flugwaffe» bezeichnet wird. Die Worte «Schweizer» oder «schweizerische» gehören nicht zur offiziellen Bezeichnung. Im Rahmen der Neuorganisation der Armee erhält die «Flugwaffe» ab 1. Januar 1996 die neue offizielle Bezeichnung «Schweizer Luftwaffe».

Poster



Bild: Samuel Sommer

Lauberhornrennen 2014 – im Banne des «Guggiföhn»

Wie jedes Jahr lockten neben der Flugshow der Patrouille Suisse auch die zahlreichen Einsätze der Helikopter Flugbegeisterte an die Rennstrecke des legendären Lauberhornrennens. Nebst Material, VIPs und Besuchern, die dem dichten Gedränge in den Zügen ausweichen wollen, werden jeweils auch Funktionäre und Rennläufer auf dem Luftweg transportiert. In diesem Jahr hatten nicht nur die Skifahrer, sondern auch die Helikoptercrews arg mit starken Föhnböen – dem berühmten «Guggiföhn» – zu kämpfen. Insbesondere entlang der Eigernordwand sei es ruppig gewesen, bestätigte auch Patrouille Suisse-Leader, Hauptmann Simon Billeter. Das 85. Lauberhornrennen findet vom 16. bis 18. Januar 2015 statt.