

«Mais de temps à autre...
l'un d'eux ne rentrait pas»

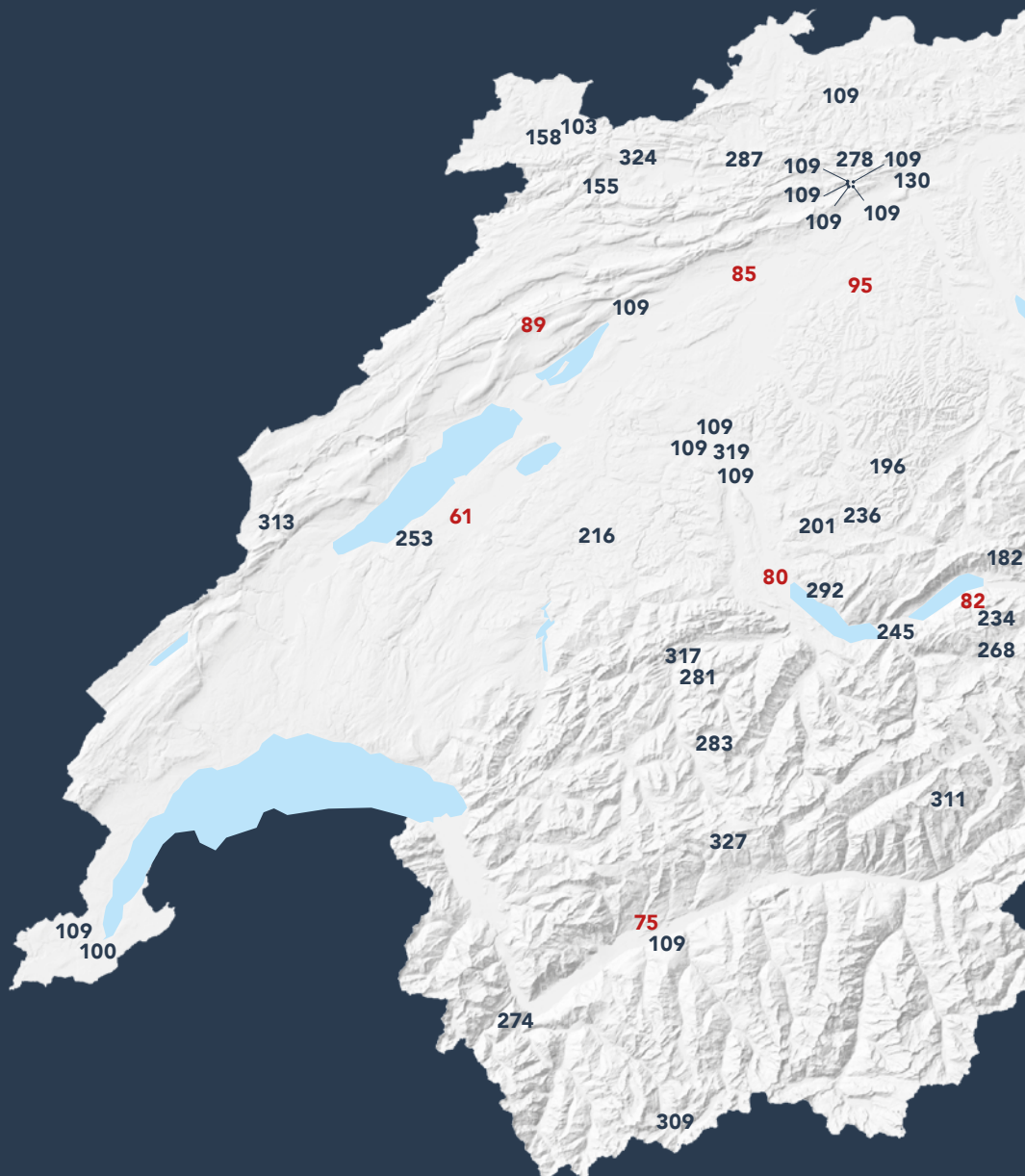
Denkmäler für Abstürze,
Abschüsse und Unfälle
in der Schweizer Militäraviatik

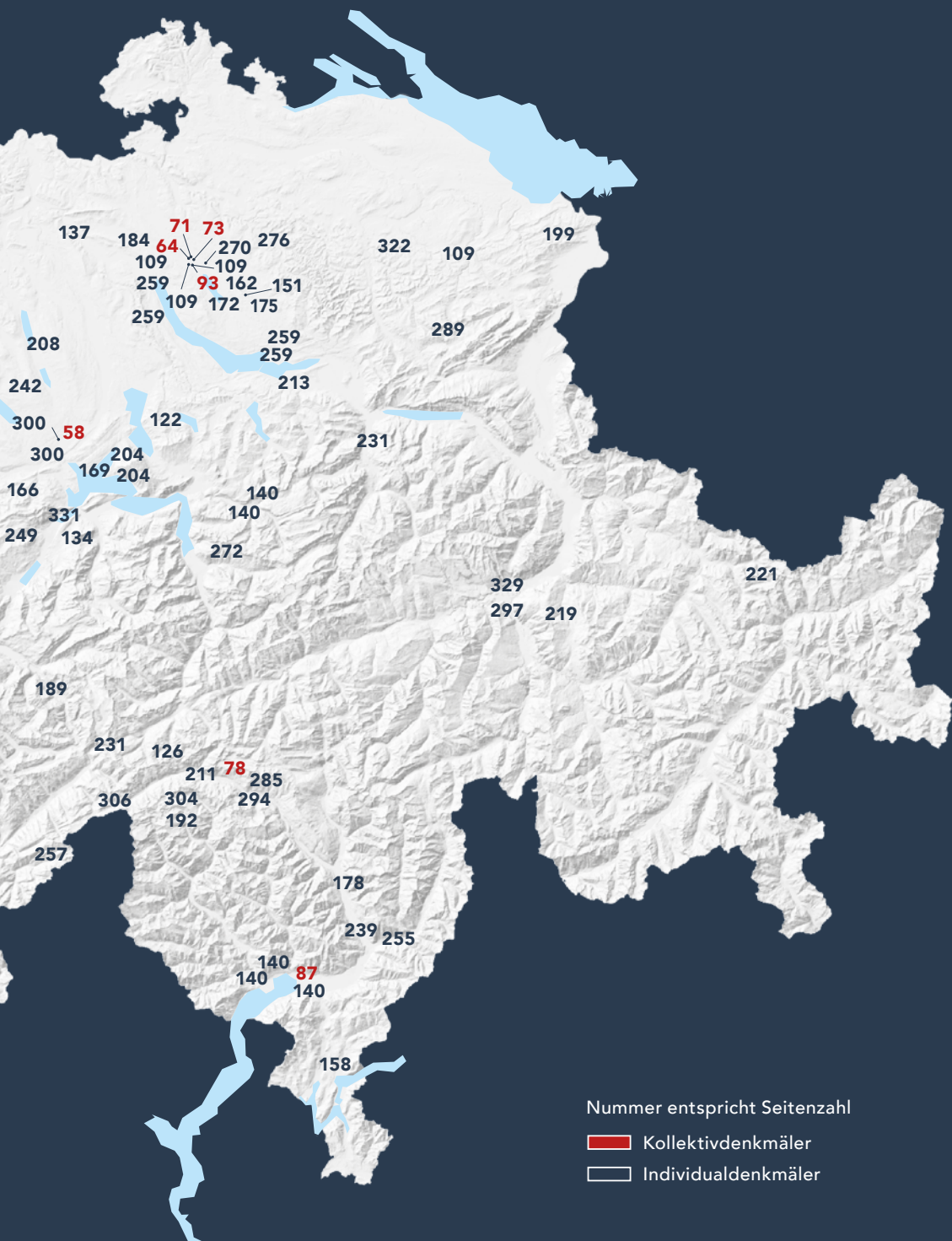


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

ÜBERBLICKSKARTE DER DENKMÄLER





«MAIS DE TEMPS À AUTRE ... L'UN D'EUX NE RENTRAIT PAS»

Denkmäler für Abstürze, Abschüsse und
Unfälle in der Schweizer Militäraviatik

IMPRESSUM

© Schweizer Luftwaffe, Bern 2017

Herausgeber	Schweizer Luftwaffe
Projektleitung	Oberstlt i Gst Enric Amigo (Referent) Br Werner Epper (Korreferent)
Autorin	Fabienne Meyer
Premedia	Zentrum elektronische Medien ZEM, 84.146 d
Lektorat	Oberstlt i Gst Enric Amigo; Oberstlt i Gst Manuel Meister; Raphael Meyer; Melanie Eyer
Korrektorat	Petra Cupelin, www.textsinn.ch

Der Zitatauszug im Titel dieser Publikation stammt aus dem Werk
Terre des Hommes von Antoine de Saint-Exupéry (Paris 1939).

INHALT

Dank der Autorin	4
Vorwort Kommandant Luftwaffe	6
Einleitung	9
Funktion und Bedeutung von Denkmälern	19
Chronologie der Schweizer Militäraviatik	33
Denkmäler für Abstürze, Abschüsse und Unfälle in der Schweizer Militäraviatik	53
Kollektivdenkmäler	57
Individualdenkmäler	99
Verschwundene Denkmäler	335
Schlussbetrachtungen	343
Anhang	363
Anmerkungen	364
Literaturverzeichnis	380
Verzeichnis der Denkmäler	383
Unfallstatistik	418
Glossar	419
Abkürzungsverzeichnis	420
Abbildungsverzeichnis	422

DANK DER AUTORIN

Das vorliegende Panorama über die Denkmäler, die das Andenken an die Verunglückten im Flugdienst der Schweizer Militäraviatik in sich aufbewahren, hätte nicht erstellt werden können ohne die tatkräftige Unterstützung zahlreicher Kontaktpersonen ausserhalb wie innerhalb der Schweizer Luftwaffe.

Grosser Dank gebührt:

Peter Brotschi für die Idee, eine Inventarisierung der Gedenkort
durchzuführen;

der Luftwaffe, insbesondere KKdt Aldo C. Schellenberg,
Div Bernhard Müller und Br Werner Epper, für die Unterstützung
und Ermöglichung der Dokumentierung und Inventarisierung
der Denkmäler;

Oberstlt i Gst Enric Amigo für die Leitung des Auftrages und die
hervorragende Beratung und Betreuung der Autorin;

den aktiven und ehemaligen Flugplatz-, Geschwader- und Staffel-
kommandanten sowie allen anderen Mitarbeitenden der Schweizer
Luftwaffe, dafür, dass sie sich für die Recherche nach Denkmälern
in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich und darüber hinaus
eingesetzt haben;

den Gemeinden, auf deren Gemeindegebiet sich Abstürze und Unfälle
der Luftwaffe ereignet haben, für deren Auskunft und Unterstützung
in der Recherche nach möglichen Denkmälern vor Ort;

den Helikopterbesatzungen für ihre sicheren Flüge anlässlich der
Dokumentation der Denkmäler in schwer zugänglichem, alpinem
Gelände;

allen Kontaktpersonen, Aviatik-Enthusiasten und Begleitern für deren
regionale Recherchen und Suchaktionen nach Denkmälern;

Familie und Freunden für die unterschiedlichen Blickwinkel und Gedankenanstösse;

Stefan Keller für die grafische Darstellung der involvierten Luftfahrzeuge;

den Lektoren Oberstlt i Gst Enric Amigo, Oberstlt i Gst Manuel Meister, Raphael Meyer und Melanie Eyer für deren wohlwollende Kritik, Anregungen, Diskussionen und Spitzfindigkeiten;

dem Zentrum für elektronische Medien (ZEM) für die würdige grafische Gestaltung der Publikation sowie Petra Cupelin für ihr präzises Korrekturat;

den Angehörigen und Kameraden, den Denkmalstiftern und -pflegern, dafür, dass sie sich um das Andenken der Verunglückten im öffentlichen Raum sorgen und Orte kreiert und aufrechterhalten haben, die Geschichte(n) überliefern, auf würdige Weise von den dunklen Kapiteln der Militäraviatik erzählen und den aufmerksamen Vorbeihastenden zum Innehalten und Nachdenken animieren.

VORWORT

KOMMANDANT LUFTWAFFE



Korpskommandant Aldo C. Schellenberg,
Kommandant Schweizer Luftwaffe

Zur Geschichte der Luftfahrt gehört auch die Geschichte der Flugunfälle. Als Angehörige der Luftwaffe sind wir uns bewusst, dass wir bei unserer Tätigkeit täglich Risiken eingehen müssen. Wir tun alles, um diese so weit wie möglich zu reduzieren – ein Restrisiko aber bleibt. Dies gilt insbesondere für die Militäraviatik: Training für den Ernstfall erfordert das Eingehen akzeptabler Risiken. Sonst wird man im Einsatz nicht bestehen können. Das Risiko verdrängen zu wollen, würde es nur vergrössern, indem der Blick von real existierenden Gefahren abgewendet wird.

Seit den Anfängen der Fliegerei pflegen die Piloten daher einen speziellen Korpsgeist, denn die Herausforderungen und Gefahren schweissen zusammen. Die Gewissheit, dass sich die Kameraden nach einem Unfall um die Angehörigen kümmern und sie nicht alleine lassen, ist eine wichtige Voraussetzung, um mit Zuversicht ins Cockpit

zu steigen und sich ganz auf den Auftrag konzentrieren zu können. Die Denkmäler für verunglückte Kameraden sind ein sichtbares Zeichen dieser speziellen Luftwaffenkultur. Dabei spielt es keine Rolle, ob sie von Staffelnkameraden oder Angehörigen errichtet wurden. Was zählt ist das gemeinsame Erinnern.

Flugunfälle erregen das Interesse der Öffentlichkeit, die Geschichte der Unfälle der Schweizer Luftwaffe ist daher gut dokumentiert. Besonders verdient gemacht hat sich dabei Peter Brotschi mit seinem Buch «Gebrochene Flügel», welches auch für dieses Buch eine wichtige Grundlage geliefert hat. Der Umgang mit den Verlusten und die Erinnerungskultur hingegen sind weitgehend unerforscht. Das vorliegende Werk hat deshalb zum Ziel, einen Teil dieser Forschungslücke zu schliessen, indem es die existierenden Gedenkstätten an militärische Flugunfälle akribisch dokumentiert.

Wir erweisen damit unseren Verstorbenen, aber auch ihren Angehörigen und Kameraden dankbar Referenz. Sind die Gedenkstätten meist auf Initiative Einzelner oder Gruppen wie Familien und Staffeln entstanden, darf dieses Buch durchaus als Denkmal seitens der Luftwaffe verstanden werden. Schliesslich werden damit viele Denkmäler, welche an schwer zugänglichen Stellen liegen, für die breite Öffentlichkeit sichtbar gemacht und so vor dem Vergessen bewahrt.

Ich danke der Autorin Fabienne Meyer für ihre Hartnäckigkeit und Gewissenhaftigkeit bei der Aufgabe, möglichst alle existierenden Denkmäler aufzuspüren und zu dokumentieren, und gratuliere ihr zu dem gelungenen Werk. Eines wollen wir aber trotz Streben nach Vollständigkeit nicht vergessen: Längst nicht alle Kameraden, die im Einsatz für die Sicherheit unseres Landes ums Leben gekommen sind, wurden mit einem eigenen Denkmal geehrt. Ihnen gebührt unsere Dankbarkeit und unsere Erinnerung genauso wie denjenigen, die in diesem Buch erwähnt werden.

EINLEITUNG

«Mais de temps à autre,
respectable pour l'éternité,
l'un d'eux ne rentrait pas»

Antoine de Saint-Exupéry, Terre des Hommes

Wenn ein Pilot bei einem Einsatz sein Leben lässt, dann spricht man nicht davon, dass er gestorben ist, sondern davon, dass er nicht mehr zurückkommt – *il ne rentre plus*. Wenn jemand nicht zurückkommt, dann ist er woanders. Dann erscheint er nicht so sehr als Opfer von unglücklichen Umständen, sondern viel eher als willentlicher Entscheidungsträger und handelndes Individuum. Wenn jemand nicht zurückkommt anstatt zu sterben, dann nimmt dies dem Tod ein Stück weit seine Endgültigkeit, dann definiert dies das Sterben als Übergang in eine andere Sphäre und dann evoziert dies das Bild des abenteuerlichen Pioniers, der die dritte Dimension immer mehr zu seinem Eigen macht und die Grenzen des Fliegens immer stärker ausweitet – bis er sie überschreitet und ihm der Rückweg versperrt ist.¹

DIE ERINNERUNGEN LEBEN WEITER...

Dieses Buch soll ein Denkmal und eine Hommage sein für all diejenigen, die nicht mehr zurückgekehrt sind. Es soll an die frühen Pioniere, die Piloten und Beobachter, das Bodenpersonal, die Passagiere und die Zivilpersonen erinnern, die durch den Flugbetrieb der Schweizer Luftwaffe und deren Vorgängerverbände ihr Leben gelassen haben. Seit ihren Anfängen im Jahr 1914 registrierte die fliegende Truppengattung der Armee über 500 schwere Unfälle, wobei über 350 Menschen ums Leben gekommen sind. Peter Brotschi, Autor und ehemaliger Milizoffizier der Schweizer Luftwaffe, hat diese Unfälle in seinem Buch *Gebrochene Flügel. Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe* aufgeführt. Bei einigen Unfallstellen wurden dabei auch Gedenksteine und Gedenktafeln erwähnt und abgebildet. Das Bedürfnis, diese Zeichen des Gedenkens ganzheitlich zu erfassen, um den Verunglückten und ihren Denkmälern eine angemessene Aufmerksamkeit zu erteilen, hat nun zum vorliegenden Buch geführt. Dessen grundlegendes Ziel ist es, diese Denkmäler zu inventarisieren und zu dokumentieren. Es schafft einen Überblick über die

Gedenkorte, die Bezug nehmen auf die dunklen Kapitel der Militäraviatik und es erinnert daran, dass die Geschichte der Schweizer Luftwaffe seit ihren Anfängen immer auch eine Geschichte von Unglücken und Verlusten war, die sich in das Gedächtnis des Verbandes eingepägt haben. Es richtet sein Augenmerk aber nicht auf die Unglücksfälle an sich, sondern auf die Erinnerungen, die in Form von Denkmälern für die Verunglückten weiterleben. Das Buch soll ein Bewusstsein für das breite Spektrum an Formen und Arten, für die Vielfalt und Vielzahl der Gedenkorte schaffen, denen man in der Schweizer Landschaft begegnet. Es setzt die einzelnen Denkmäler in ihren jeweiligen Kontext und erläutert – sofern bekannt – ihre Entstehungsgeschichte. Insofern soll dargelegt werden, an welche Unfälle die Denkmäler erinnern, wer sie zu welchen Zeiten errichtet hat, wo sich die Gedenkorte befinden, welche Formen sie angenommen haben und welche Erinnerungen durch sie überliefert werden.

ZEUGNISSE DER GESCHICHTE, ZEICHEN DER ERINNERUNG

Abstürze von Luftfahrzeugen sind aufsehenerregende Ereignisse, die heute mehr denn je das Bedürfnis und die Forderung nach einem Denkmal zur Trauerbekundung und Markierung der Absturzstelle wecken. Auch in anderen Kontexten sind unnatürliche Todesfälle Quellen von Gedenkorten. Man denke dabei an Autounfälle, Suizide im öffentlichen Raum oder an Familientragödien, die meist temporär am Ort des Geschehens persönliche Zeichen des Andenkens erhalten. Ein Denkmal ist letztlich nichts anderes als ein solches Zeichen. Es ist eine veräusserlichte, intentional gestaltete und festgehaltene Erinnerung, die – sofern sie fest installiert ist – dem jeweiligen Standort eine gut sichtbare und erzählbare Geschichte verleiht. Ein Denkmal ist ein langlebiger Ort des Gedenkens, welcher der aufmerksamen Bevölkerung einen Zugang zur Geschichte und zu Geschichten ermöglicht. Insofern sind Denkmäler nicht nur Bekundungen von Andenken und Trauer. Sie sind auch Zeugnisse der Vergangenheit, indem sie historische Ereignisse vergegenwärtigen und spezifische Erinnerungen festhalten, die als würdig erachtet werden, auf Dauer in einer festen Form zu bestehen.

Es sind solche Zeugnisse der Geschichte und Zeichen der Erinnerung, die im Zentrum der vorliegenden Dokumentation stehen. Untersuchungsgegenstand sind die Denkmäler, die an Abstürze, Abschüsse und Unfälle erinnern, die sich in der Geschichte der Schweizer Militäraviatik ereignet haben. Klassische Gedenksteine oder Gedenktafeln, Liedtexte oder Gedichte, Bücher oder Strassenamen dienen und dienen immer wieder dazu, Erinnerungen an diese Unglücke zu bewahren und festzuhalten. Nicht behandelt werden Denkmäler, die an Staffeln erinnern, ohne direkt auf verunglückte Kameraden Bezug zu nehmen (Beispiel: Denkmal der LT St 8 auf dem Flugplatz Lodrino), Denkmäler, die an Unglücke innerhalb der Luftwaffe erinnern, die nicht in direkte Verbindung mit dem Flugdienst gebracht werden können (Beispiel: Kander-Unglück von 2008) und Denkmäler die an Unfälle erinnern, die sich in der Zivilluftfahrt ereignet haben, selbst wenn die Piloten auch Militärpiloten waren (Beispiel: Denkmal für Walter Mittelholzer in Kloten). Hingegen werden auch solche Denkmäler dokumentiert, die zwar nicht direkt an einen Unfall erinnern, jedoch explizit Bezug nehmen auf verunglückte Piloten (Beispiele: UeG-Denkmal im *Flieger Flab Museum* Dübendorf, Pionierdenkmal in Solothurn oder Oskar-Bider-Denkmäler). Diese Abgrenzungen werden deshalb so gezogen, weil der Fokus auf dem Flugdienst der Schweizer Luftwaffe liegen soll. Selbst mit dieser Beschränkung wurden 113 Denkmäler durch eine eingehende Recherche ermittelt, besucht und fotografisch festgehalten.² Erstellt wurden sie durch Privatpersonen, Staffelnkameraden oder Interessensgruppen. In der Regel befinden sie sich an den Unfallstellen, bei militärischen Einrichtungen oder an Örtlichkeiten, die mit den jeweiligen erinnerten Personen in Verbindung stehen. Und sie sind meistens als Gedenksteine mit Inschrift oder als einfache Gedenktafeln gestaltet.

AUFBAU DES BUCHES

Der Fokus des Buches liegt auf den einzelnen Darstellungen der Denkmäler. Ihre Mannigfaltigkeit zeigt sich in den Fotografien, ihre Entstehungsgeschichte in den Beschreibungen. Durch die Angaben der genauen Koordinaten und die jeweilige Verortung auf der

Landkarte im Anhang des Buches werden die Denkmäler lokalisierbar und für interessierte Leser zugänglich gemacht. Die Denkmäler sollen aber auch in theoretische Konzepte der Gedächtnisforschung und in ihren jeweiligen historischen Kontext eingebettet werden. Nach der Einleitung bietet das zweite Kapitel deshalb eine kurze Einführung in die Thematik der Funktion und Bedeutung von Denkmälern. Konzepte und Begriffsdefinitionen sollen das Verständnis von Gedenkortern fördern und eine theoretische Grundlage bieten. Überlegungen zu unterschiedlichen Arten und Formen von Denkmälern geben ausserdem einen Überblick über deren Vielfalt und Ausprägungen. Im dritten Kapitel wird für die historische Kontextualisierung eine kurze Chronologie der Geschichte der Militäraviatik wiedergegeben. Darin werden einerseits die wichtigsten Entwicklungen im Flugdienst der Luftwaffe aufgeführt, andererseits wird auch auf relevante Ereignisse in Bezug auf Unfälle, Denkmäler oder Gedenkfeiern verwiesen. Im vierten und Hauptkapitel werden schliesslich alle Denkmäler einzeln aufgeführt und fotografisch festgehalten, ihre Lokalität und Inschrift dokumentiert und – wo möglich – ihre Entstehungsgeschichte beschrieben. In einem ersten Unterkapitel werden diejenigen Gedenkortre thematisiert, die an mehrere Unglücke erinnern. In einem zweiten Teil wird das Gros der Denkmäler aufgeführt, die jeweils an spezifische Unfälle erinnern. Dazu werden die Ergebnisse der Unfalluntersuchungen wiedergegeben, um die Denkmäler in ihren Unfallkontext zu setzen. In einem dritten Unterkapitel wird auf Denkmäler verwiesen, die heute nicht mehr vorhanden sind, von denen aber Kenntnisse über deren frühere Existenz bestehen. Das Fazit fasst schliesslich die Eigenheiten sowie die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der behandelten Denkmäler zusammen und spannt einen Bogen über die Gesamtheit der Orte, die an die Unglücke in der Schweizer Militäraviatik erinnern. Im Anhang werden die einzelnen Gedenkortre für einen geografischen Überblick auf einer Schweizer Landeskarte aufgeführt. Ausserdem werden alle erfassten Denkmäler mit den wichtigsten Informationen noch einmal tabellarisch aufgeführt. Und als Referenz wird die Entwicklung der tödlichen Unglücke in der Schweizer Militäraviatik über die Jahre in einer Grafik dargestellt.

FORSCHUNGSSTAND UND QUELLENGRUNDLAGE

Dokumentationen über Denkmäler liegen in den Kulturwissenschaften seit den 1980er-Jahren hoch im Kurs. Theorien zu Erinnerungskulturen und zur Gedächtnisgeschichte haben zahlreiche Studien zu Kriegerdenkmälern, Nationaldenkmälern und Holocaustgedenkstätten hervorgebracht. Im Gegensatz zu den grossen Überblicksdarstellungen und Abhandlungen über nationale Eigenheiten im Umgang mit Denkmälern beleuchtet die vorliegende Dokumentation die meist unbekannten, teilweise unscheinbaren und schwer zugänglichen Gedenkorte von Unglücken der Schweizer Luftwaffe. Und auch wenn es sich dabei um Unglücke handelt, die sich anlässlich der Ausübung eines staatlichen Auftrages ereignet haben, so ist der Charakter dieser Denkmäler doch meistens sehr persönlich und schlicht. Es sind daher hauptsächlich die kleinen Geschichten von Einzelschicksalen, die den Kern dieser Dokumentation ausmachen.

Für die theoretische Kontextualisierung werden im zweiten Kapitel die Theorien und Konzepte von Maurice Halbwachs («kollektives Gedächtnis»), Pierre Nora («Erinnerungsorte») sowie von Jan und Aleida Assmann («kulturelles Gedächtnis») kurz angedeutet.³ In den zweiten Teil dieses Kapitels fliessen zudem eigene Überlegungen der Autorin ein, die sich mit der Thematik von Denkmälern bereits eingehend beschäftigt hat.⁴ Dabei werden die Konzepte und Theorien auf den spezifischen Gegenstand der Luftwaffendenkmäler angewendet und übertragen. Einzelne Aufsätze von Georg Kreis, Katharina Weigand, Konrad J. Kuhn oder Urs Hobi dienen hier zur Vertiefung der spezifischen Thematik von Kriegerdenkmälern und Gefallenengedenken.⁵

Als Grundlage für die Geschichte der Schweizer Militäraviatik werden im dritten Kapitel einige wenige Überblickswerke beigezogen. Konsultiert wird die *Chronik der Schweizer Militäraviatik* von Ernst Wyler sowie der Jubiläumsband *Uno Zero Zero* der Schweizer Luftwaffe.⁶ Für die Zeit des Zweiten Weltkrieges werden die Quellenanalyse *Die Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen 1939–1945. Aufträge und Einsatz* von Werner Rutschmann sowie der

*Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939–1945 beigezogen.*⁷ In Bezug auf die spezifische Thematik der Unfälle der Schweizer Luftwaffe ist das Buch *Gebrochene Flügel. Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe* von Peter Brotschi zu nennen, welches generell durch die Aufführung der einzelnen tödlichen und schweren Unglücke als wichtige Grundlage für die vorliegende Dokumentation dient.⁸

Zu den Schweizer Luftwaffendenkmälern gibt es bisher keinerlei Darstellungen und Betrachtungen. Zwar gibt es eine Dokumentation über Militärische Denkmäler im Bereich der Luftwaffe, diese behandelt jedoch Denkmäler im Sinne von historischen Bauten.⁹ Die Denkmäler der Luftwaffenunglücke sind bisher weder erfasst worden, noch gibt es eine zentrale Stelle, die über die Existenz solcher Denkmäler informiert wäre. Selbst wenn die Denkmäler durch Staffelnkameraden erstellt worden sind, so war die Initiative dazu ihrem Wesen nach doch vielmehr eine private von Freunden als eine offizielle von einem militärischen Verband. Schriftliche Quellen zu Denkmälern waren deshalb nur in den seltensten Fällen verfügbar. Auch waren die Entstehungsjahre eines Denkmals oder die genauen Umstände von Einweihungsfeiern in den Erinnerungen ehemaliger Staffelnkameraden oder involvierter Personen oft nur noch vage vorhanden und ungenau rekonstruierbar.

Die vorliegende Dokumentation hat deshalb einen deutlich explorativen Charakter und entspricht einer Grundlagenrecherche, die auf vielfältigen Quellen basiert. So wurde einerseits eine eingehende Literatur-, Magazin-, Zeitungs- und Archivrecherche durchgeführt: Mittels Schlagwortsuche wurden sämtliche Ausgaben des Magazins *Aero Revue* durchsucht. Auch in wissenschaftlichen Publikationen konnten so einzelne kurze Hinweise zu Luftwaffendenkmälern gefunden werden. Da zwar bekannt ist, wann sich die einzelnen Unglücke ereignet haben, nicht aber, in welchem Zeitraum die dazugehörigen Denkmäler errichtet worden sind, wurde auf eine umfassende Recherche in den regionalen Zeitungsarchiven

verzichtet. Vielmehr wurde auch hier in den digital erfassten Archiven eine Schlagwortsuche durchgeführt. Für die Sichtung und Konsultierung der einzelnen Unfalldossiers war das Bundesarchiv eine wichtige Anlaufstelle. Die Zusammenfassungen der einzelnen Unfallhergänge stützen sich jeweils auf die in den Dossiers enthaltenen Schlussberichte der Militärjustiz.

Andererseits wurde auch eine intensive Feldforschung betrieben, bei der die Absturzstellen und die erfassten Denkmäler vor Ort besichtigt und mit Zeitzeugen, Experten und verschiedenen Wissensträgern Gespräche geführt wurden. Gerade die Besichtigung der einzelnen Orte und die Beschaffung von empirischen Basisdaten zu den Denkmälern (Urheber, Entstehungszeiten und Inschriften der Denkmäler) machten einen grossen Teil der Arbeit aus. Wichtige Informationsquellen waren die politischen Gemeinden, auf deren Gebiet sich ein Unfall ereignet hatte. Die meisten Gemeinden haben Kenntnisse über Denkmäler, die auf ihrem Gemeindegebiet stehen und konnten dementsprechend Auskünfte darüber geben, ob solche existieren oder nicht. Allerdings sind viele der Denkmäler derart unscheinbar und unbekannt, dass auch andere Wissensträger wie ehemalige und aktive Luftwaffen-, Flugplatz-, Geschwader- und Staffelkommandanten kontaktiert werden mussten sowie historisch interessierte Aviatik-Enthusiasten oder Regional- und Lokalhistoriker. Aus Pietätsgründen und – bei älteren Denkmälern – auch aus Gründen der Opportunität wurde explizit darauf verzichtet, Familienangehörige ausfindig zu machen und zu befragen. Indem jedoch ein möglichst breites Spektrum von Wissensträgern kontaktiert worden ist, die wiederum weitere mögliche Informanten kontaktiert haben, wurde ein umfangreiches Netz von unterstützenden Personen gespannt, die als wichtige Quellen von teilweise sehr spezifischen Informationen dienten. Aufgrund der grossen Menge an Korrespondenzen wird darauf verzichtet, diese in einem Quellenverzeichnis aufzuführen. In Fällen, in denen die Korrespondenzen zu entscheidenden Hinweisen geführt haben, werden diese in den Endnoten jedoch erwähnt.

Trotz dieser grossen Unterstützung und breiten Abstützung der Recherche erhebt die Dokumentation nicht den Anspruch, sämtliche Denkmäler aufzuführen, die je für Unglücke in der Schweizer Militäraviatik erstellt worden sind. Gerade wenn der Erfolg der Recherche nach den Denkmälern damit zusammenhängt, ob mit den richtigen Leuten korrespondiert werden konnte, ist die Chance gross, dass noch weitere unentdeckte, persönliche und unscheinbare oder schon ältere, verwitterte und vergessene Denkmäler existieren.¹⁰ Denn Denkmäler sind Wegmarken in der Landschaft der Zeit, Manifestationen von Geschichte(n) vor Ort, die – wie auch die dazugehörigen Erinnerungen – entgegen ihrem Anspruch auf Langlebigkeit und Permanenz doch auch verblassen und zerfallen können. Der österreichische Schriftsteller Robert Musil meinte 1927 dazu: «Das Auffallendste an Denkmälern ist nämlich, dass man sie nicht bemerkt».¹¹ Ein Denkmal zu sehen, wahrzunehmen und sich einzuprägen ist keine Selbstverständlichkeit. Das erklärt auch, weshalb Gemeindeverwaltungen, Anwohner oder ehemalige Staffelfkameraden teilweise keine Kenntnisse über die Existenz von solchen Denkmälern auf ihrem Gebiet oder in ihren Kreisen hatten und haben. Wer jedoch aufmerksam durch das Leben geht und sich für regionale Geschichten und Ereignisse interessiert, der kann seine Umgebung mit Geschichte füllen, kann Orte mit Geschichten verknüpfen und so eine lebendige, durch Zeit und Raum definierte und geprägte Landschaft erfahren. Die vorliegende Dokumentation eröffnet einen solchen Zugang zu Gedenkortern, erzählt deren Entstehungsgeschichten und schafft eine Landkarte von thematisch sehr spezifischen und persönlichen Erinnerungen. Sie eröffnet aber auch einen historischen Abriss über den Umgang mit solchen Unglücken, die leider auch in Zukunft kaum gänzlich zu vermeiden sein werden. Die Geschichte der Schweizer Luftwaffe wird immer auch eine Geschichte von Unglücken sein. Der hier erarbeitete Überblick über die erstellten Denkmäler kann aber ein Bewusstsein dafür schaffen, dass die Ehrung der Verunglückten und ihr Andenken innerhalb der Luftwaffe entsprechend hochgehalten werden.

FUNKTION UND BEDEUTUNG VON DENKMÄLERN

Was sind Erinnerungen? Was bewirken sie in uns, wie verändern sie sich? Wie beeinflussen wir sie, und welchen Wandel machen sie im Laufe der Zeit durch? Wie entscheiden wir, welche Erinnerungen das Vergessen überdauern und welche Bilder ins Unterbewusstsein verschwinden? Tragen wir diese Entscheidungen selber oder unterliegen sie den Vorgängen in uns drin, über die wir keine Gewalt haben? Können Erinnerungen veräußerlicht werden, und entwickeln sie dann ein Eigenleben, über das wir keine Gewalt mehr haben? Wie sind Erinnerungen instrumentalisierbar und was erzählen sie uns über eine vergangene Welt? Wie sehr gründen wir unsere Gegenwart auf diesen kaum fassbaren und doch sehr präsenten Bildern aus der Vergangenheit? Und wie stark prägen diese Bilder unsere aktuellen Ideen und Vorstellungen des Lebens und der Zukunft?

Gedanken zur Thematik der Erinnerung sind eng verbunden mit Überlegungen zur Bedeutung von Denkmälern. Erinnerungen sind in der Regel persönlicher Natur und können ganz individuell gewertet und eingeordnet, beachtet oder ignoriert werden. Denkmäler hingegen sind die veräußerlichten Gegenstücke von Erinnerungen. Sie sind einem Kollektiv geöffnet und zugänglich gemacht und werden kulturwissenschaftlich kategorisiert und mit Theorien und Konzepten unterlegt, welche ihre Bedeutung, Funktion und Relevanz und ihren Zweck beleuchten wollen. Denn Denkmäler werden intentional aus einem konkreten Antrieb heraus erstellt, während Erinnerungen Teil unserer unkontrollierbaren Psyche sind.

Ein grober theoretischer Rahmen zur Erinnerungs- und Gedächtnisthematik einerseits und eine Einführung in unterschiedliche Ausprägungen und Formen von Denkmälern andererseits sollen es nachfolgend ermöglichen, die Bedeutung von Gedenkort zu untermauern und den Untersuchungsgegenstand genauer zu definieren.

ERINNERUNGEN, GEDÄCHTNIS, DENKMÄLER – EINE THEORETISCHE BETRACHTUNG

1925 entwickelte der französische Soziologe Maurice Halbwachs die komplexe und wegweisende Idee des «kollektiven Gedächtnisses».

Er ging davon aus, dass Erinnern kein rein individueller Prozess ist, sondern jeweils vom soziokulturellen Umfeld des sich erinnernden Individuums geprägt wird. Gemäss Halbwachs äussern sich Erinnerungen deshalb immer schon in einem durch die Kultur geformten und geprägten und damit kollektiven Gedächtnis: «[...] unsere Erinnerungen bleiben kollektiv und werden uns von anderen Menschen ins Gedächtnis zurückgerufen – selbst dann, wenn es sich um Ereignisse handelt, die allein wir durchlebt und um Gegenstände, die allein wir gesehen haben.»¹² Das kollektive Gedächtnis hat für Halbwachs eine «zeitlich und räumlich begrenzte Gruppe zum Träger», ein Kollektiv von Personen also, die gemeinsame Erfahrungen und Geschichten teilen (bspw. eine Nation, eine Religionsgemeinschaft oder eine Familie).¹³ Da ein Individuum immer mehreren Gruppen angehört, nimmt es auch Teil an und wird es geprägt durch mehrere kollektive Gedächtnisse. Das individuelle Gedächtnis hingegen ist die Summe – der Verknüpfungsort – unterschiedlicher Kollektivgedächtnisse, an denen ein durch diese multiplen Gruppenzugehörigkeiten geprägtes Individuum teilhat.

In der kulturhistorischen Forschung ist das Gedächtnisthema erst in den 1980er-Jahren auf breites Interesse gestossen. Der ebenfalls französische Soziologe Pierre Nora hat in seinem siebenbändigen Werk *Les Lieux de mémoire* Orte analysiert, «in denen sich das Gedächtnis der Nation Frankreich in besonderem Masse kondensiert, verkörpert und kristallisiert hat».¹⁴ Er nannte diese Orte «Lieux de mémoire» – «Erinnerungsorte». Konkret können dies gemäss Nora simple Gedenkstätten, Gebäudekomplexe oder Museen, aber auch Embleme, Gedenkfeiern, Rituale oder traditionsreiche Texte sein – alles «Gedächtnisvehikel», denen ihre «Wirkungskraft als Symbole und ihr [...] Gewicht für die Herausbildung der politischen Identität Frankreichs» gemeinsam ist.¹⁵ Die Denkmäler für die Unglücke der Schweizer Luftwaffe sind in ihrer Grösse und Ausrichtung nicht als Erinnerungsorte der Schweiz zu bezeichnen. Deren Wirkung ist sowohl räumlich als auch thematisch beschränkt. Es handelt sich nicht um grössere identitätsstiftende Gedenkstätten in einem umfassenden Sinne, sondern um Erinnerungsorte, die sich an ein kleineres Kollektiv

wenden. Ausserdem umfassen Erinnerungsorte gemäss Nora auch kulturelle Formen (z. B. Gedenkfeiern und Rituale), die in der vorliegenden Dokumentation zwar durchaus erwähnt werden, wenn sie in direktem Zusammenhang mit Denkmälern stehen. Gedenkfeiern werden aber nicht einzeln aufgeführt und beschrieben, da diese keinen bleibenden Charakter haben, sondern vergängliche Momentaufnahmen sind. Pierre Noras Ansatz ist aber dennoch in zweierlei Hinsicht auch für unser Thema interessant und bedeutend: Erstens weist Nora darauf hin, dass es einer *Intentionalität* im Sinne von Absicht und Wille bedarf, um einen Gegenstand der Erinnerung in einem Denkmal festzuhalten. Ohne die Intention, einem Ort oder einem Ereignis höheren Sinn zuzuschreiben und dieses dadurch zu mystifizieren, würden «aus Orten des Gedächtnisses Orte der Geschichte».¹⁶ Damit also ein Denkmal für ein Unglück der Schweizer Luftwaffe überhaupt geschaffen wird, braucht es die Absicht, dieses Ereignis oder die verunglückten Personen auf Dauer in kultureller Form festzuhalten und die Erinnerungen dadurch fassbar zu machen. Das zu Erinnernde wird als würdig erachtet, in eine langlebige, dauerhafte Form der Überlieferung gebracht zu werden. Ist dies nicht der Fall, dann ist der Unglücksort zwar durchaus mit seiner spezifischen Geschichte verbunden, es wird aber nicht daran erinnert: Er bleibt ein Ort der Geschichte, nicht aber des Gedächtnisses. Zweitens besagt Pierre Noras Konzept, dass einem Ort der Erinnerung eine jeweils spezifische *symbolische Funktion* zukommt. Auch die Luftwaffendenkmäler sind Sinnbilder und Statthalter spezifischer Aussagen. Sie sind Bedeutungsträger und Repräsentanten unterschiedlichster Erkenntnisse und Empfindungen, wie beispielsweise Anerkennung und Ehre, Trauer, Wut oder Versöhnung.

Zwei weitere Kulturwissenschaftler haben die Gedächtnisforschung der Gegenwart mit ihren Arbeiten intensiv geprägt: Jan und Aleida Assmann haben Maurice Halbwachs' Theorie des kollektiven Gedächtnisses weiterentwickelt und das Konzept eines «kulturellen Gedächtnisses» definiert, das in gewisser Weise stark den Erinnerungsorten Pierre Noras ähnelt. Das kulturelle Gedächtnis bezeichnet das komplexe Ganze an Informationen, die nicht an

Generationen oder Epochen gebunden sind, sondern sich über Jahrhunderte hinweg fortsetzen, weil deren Inhalt medial festgehalten wird.¹⁷ Es wird gestützt und geformt durch externalisierte und objektivierte symbolische Medien, die keine zeitliche Beschränkung aufweisen. Das kollektive, kulturelle Gedächtnis beruht auf Erfahrungen und Wissen, das «von seinen lebendigen Trägern abgelöst und auf materielle Datenträger übergegangen ist».¹⁸ Konkret handelt es sich dabei um Monumente, Jahrestage, Riten, Texte oder statische und dynamische Bilder, die kollektive Erinnerungen – also gemeinsames und geteiltes Wissen und Erfahrungen – festhalten und in sich speichern. Es schafft überhaupt die institutionellen Grundlagen dafür, dass Menschen sich auf eine Zeit beziehen können, die weit zurückliegt.¹⁹

Basierend auf diesen äusserst knappen und abstrakten Ausführungen ist ein Denkmal also Teil eines kulturellen, kollektiven Gedächtnisses. Es ist ein Objekt, das intentional für die Öffentlichkeit geschaffen oder aufbewahrt wurde und das an ein bestimmtes Thema erinnert. Es ist ein meist materieller Datenträger, ein Speichermedium, ähnlich dem individuellen Gedächtnis. Allerdings sind die Erinnerungen, die auf den Denkmälern gespeichert sind, vom Individuum und der persönlichen Interpretationsmacht losgelöst. Sie werden einem Kollektiv zur Deutung geöffnet und erhalten durch die «Veröffentlichung» und Fixierung in einem Medium eine gewisse Statik und Inflexibilität, während individuelle persönliche Erinnerungen immer auch mit der Zeit gehen, sich verändern, verblassen oder umgedeutet werden. Auch Denkmäler lassen sich vom Betrachter umdeuten oder interpretieren. Sie sind jedoch eng verknüpft mit der Zeit ihrer jeweiligen Entstehung. Das, was auf einem Denkmal festgehalten ist, widerspiegelt den jeweiligen Zeitgeist, das Empfinden, die Prioritäten und die Bedürfnisse zu jener Zeit, in der das Denkmal erstellt worden ist. Zugleich schreibt es den Werten, die es verkörpert, Allgemeingültigkeit zu und weist über seine Entstehungszeit hinaus. Dementsprechend nimmt ein Denkmal auf drei zeitliche Ebenen Bezug: Es verweist auf die Vergangenheit, indem es ein früheres Ereignis thematisiert. Es stellt einen Bezug zur Gegenwart her, indem es die

Erinnerungen an die thematisierten Personen oder Ereignisse aktuell und wach hält. Und es bezieht die Zukunft mit ein, da es die jeweilige Erinnerungsleistung auf Dauer generieren soll.²⁰

Denkmäler erinnern sowohl im Sinne von «to remember» (sich erinnern) als auch im Sinne von «to remind» (jemanden an etwas erinnern). Die eigentliche Funktion eines Denkmals ist demnach, eine Erinnerung festzuhalten, die auch die Öffentlichkeit betrifft. Der Denkmalstifter – der sich zuweilen gleich selber auf dem Denkmal verewigt – gibt einen Teil seiner Weltanschauung zu erkennen. Er will Wirkung erzielen, stärkt bestimmte Sichtweisen und beeinflusst Meinungen, und sei dies nur ganz subtil oder in einem klar definierten Kontext und Umfeld. Die transportierten Werthaltungen und Urteile über die Vergangenheit werden durch das Medium des Denkmals öffentlich gemacht. Mit der Errichtung von Denkmälern als Medien der öffentlichen Kommunikation gehen deshalb stets dezidierte Appelle einher. Es geht nicht um den Anspruch eines Historikers nach möglichst grosser Objektivität oder historiographischer Korrektheit. Vielmehr wird ein spezifisches Bild festgehalten, eine selektive Interpretation der Vergangenheit wiedergegeben und eine Auswahl bezüglich der Darstellung und Verortung der Person oder des Ereignisses getroffen, an die erinnert wird.²¹ Am Beispiel der Denkmäler für die Luftwaffenunglücke wird in erster Linie an das Unglück und den Tod des oder der jeweiligen Menschen im Dienste des Vaterlandes erinnert, nicht aber an die während des Lebens erbrachten Leistungen. Erst durch den Unfalltod erscheint die Errichtung eines Denkmals sinnvoll und relevant.

Die Denkmäler für Unglücke der Schweizer Luftwaffe sind Teil eines kollektiven, kulturellen Gedächtnisses – kollektiv, da sie mit einer spezifischen Menschengruppe geteilt werden, kulturell, weil sie von Menschen intendiert und geschaffen wurden. Sie verkörpern wortwörtlich Erinnerungen an einen Menschen oder an Ereignisse, die gewollt nach aussen getragen, festgehalten und kollektiviert werden und dadurch auch das teilhabende Umfeld mitprägen und mitgestalten. Sie werden zu einem kollektiven Erbe und gehören

dem institutionellen Bestand von symbolbehafteten Objekten an, welche die Rückbesinnung auf die Unglücke der Schweizer Luftwaffe ermöglichen. Es soll aber auch betont werden, dass neben diesen kollektivierten Erinnerungen selbstverständlich auch ganz persönliche und individuelle Erinnerungen fortbestehen und in Gesprächen oder in Gedanken zum Ausdruck kommen, sei dies bei Angehörigen, ehemaligen Kameraden oder Augenzeugen. Ob für ein Absturz also ein Denkmal gesetzt wurde oder nicht, sagt nichts über die Gewichtung und Bedeutung aus, die den jeweils Verunglückten zugesprochen wird. Lediglich die Art, wie mit dem Verlust und dem Unglück umgegangen wird, ist eine andere. So stehen denn auch an den meisten Unglücksorten der Luftwaffe keine Denkmäler. In den meisten Fällen sind die Zeichen vor Ort verschwunden, die Krater im Boden geebnet, die gelichteten Wälder wieder zugewachsen. Die Spuren sind verwischt und für den unwissenden Vorbeigehenden zeugt nichts von der Katastrophe, die sich vor Jahren an eben dieser Stelle abgespielt hat. Und doch ist der Ort selbst mit seiner Geschichte verbunden und mit den Erinnerungen der Angehörigen und Kameraden verknüpft, so wie jeder Ort, jeder Platz seine Geschichte in und auf sich trägt.

AUSPRÄGUNGEN UND FORMEN VON DENKMÄLERN

Diese theoretischen Betrachtungen sollten den Kerngehalt des Denkmalsbegriffs verdeutlichen. Welche Ausprägungen und Formen können Denkmäler in praktischer Hinsicht nun annehmen? Was kann als Denkmal bezeichnet werden? Welche Formen von Zeichen der Erinnerungen werden in diese Dokumentation aufgenommen und welche nicht? In einem sehr einfachen und klassischen Verständnis ist ein Denkmal der Form nach ein Objekt, das explizit – durch Inschrift oder Gestaltung – an eine Person oder ein Ereignis erinnert und gerne mit «Monument» bezeichnet wird. Am ehesten denkt man dabei vielleicht an einen Gedenkstein, der mit einer Inschriftentafel oder mit Erläuterungen versehen ist und an einem Ort steht, der thematisch mit dem zu Erinnernden verbunden ist. Wenn man den Blick aber etwas öffnet, dann kennen die vielfältigen Formen und Arten von Denkmälern kaum Grenzen. Neben den künstlerisch

gestalteten Denkmälern können beispielsweise auch Bauten wie Schlösser, Klöster und Kirchen oder kulturelle Überreste wie Urkunden, Münzen, Siegel und Wappen eine Geschichte transportieren und als Denkmal aus vergangener Zeit betrachtet werden. Im Gegensatz zum klassischen Gedenkstein gilt hier die thematische Verbindung zum jeweiligen Standort der Objekte nicht mehr als entscheidender Faktor. Ein Denkmal muss nicht am Ort des Geschehens stehen, es kann auch entwurzelt sein. So fungieren denn auch weniger klassische Objekte als Erinnerungsträger für die Unglücke der Schweizer Luftwaffe, die zuweilen nur implizite Aussagen über ihre Bedeutung machen: Ein Strassenname, durch den ein verunglückter Pilot einen öffentlichen Platz im kollektiven Gedächtnis einer Gemeinde erhält; ein Buch, das zur Erinnerung an den verunglückten Vater geschrieben wurde; ein Baum, der symbolisch zur Erinnerung an einen Absturz gepflanzt wurde; ein Gebäude, das im Andenken an einen verunglückten Flugpionier dessen Namen trägt; ein kunstvoll gefertigtes Grabmal;²² ein Lied, das zum Gedenken an ein Staffellun- glück verfasst worden ist; ein Trümmerteil einer Unfallmaschine, das aufbewahrt wird, um daran Erinnerungen zu knüpfen und das innerhalb eines Kollektivs mit Geschichten und Erzählungen, Bildern, Gerüchen und Gefühlen aufgeladen wird.

Doch wo liegt nun die Grenze zwischen einem einfachen Objekt oder einem alltäglichen Gegenstand und einem Denkmal? Wird ein Objekt erst dann zu einem Denkmal, wenn dessen Zweck in einer Inschrift erläutert wird oder ist es bereits eines, wenn konkrete Erinnerungen daran hängen? Wird eine aufbewahrte Granatenhülle mit der Inschrift «Zur Erinnerung an die Mobilisation. St. Gotthard 1914–1918. Seeberger, Jos.Ign» erst durch diese Kennzeichnung zu einem Denkmal oder wäre es dies bereits ohne Aufschrift?²³ Welchen kleinsten gemeinsamen Nenner müssen Objekte aufweisen, um Denkmal genannt werden zu dürfen und wer definiert diesen? Über die Definition von Denkmälern bestehen zahlreiche Kontroversen, Allgemeingültigkeiten gibt es keine. Deshalb ist es nötig, den kleinsten gemeinsamen Nenner für diese Dokumentation zu definieren und festzuhalten: Um als Denkmal für Abstürze, Abschüsse und Unfälle in

der Schweizer Militäraviatik bezeichnet zu werden, muss ein Objekt (z. B. ein Gedenkstein, eine Gedenktafel, ein Strassenschild) oder ein Kulturgut (z. B. ein Liedtext, ein Buch) in Bezug zu einem Unglück im militärischen Flugdienst gesetzt werden können, auf lange Sicht Bestand haben und eine für eine Gemeinschaft symbolische und emotionale Bedeutung und Zuschreibung aufweisen. So kann auch ein Trümmerteil ohne Inschrift Teil dieser Dokumentation werden, sofern es explizit als Andenken an den jeweiligen Unfall aufbewahrt, mit Symbolkraft versehen, emotional aufgeladen und in dieser Bedeutung einem Kollektiv zugänglich gemacht wird. Jedoch werden Trümmer, die noch vor Ort an der Unfallstelle liegen, nicht als einzelne Denkmäler aufgeführt, da ihnen die symbolische Aufladung und die zugeschriebene Bedeutung für ein Kollektiv fehlen. Auch eine Gedenkfeier für die Verunglückten ist nicht als eigenes Denkmal zu werten, da dieser die Langlebigkeit fehlt. Erwähnt werden Trümmer und Gedenkfeiern im Zusammenhang mit bereits bestehenden Denkmälern für die jeweiligen Unglücke aber dennoch.

In Bezug auf den Begriff der «Gedenkstätte» ist ein Denkmal meist ein zentraler Teil einer solchen – je nach Ausprägung – meist komplexen, informationsreichen und weitläufigen Anlage. Im Gegensatz zu Gedenkstätten haben einzelne Monumente oder Denkmäler nicht zwingend den Anspruch, sich gut sichtbar zu präsentieren oder deutlich und explizit zu informieren. Vielmehr markieren sie einen Ort und tragen Erinnerungen nach aussen, halten diese fest und teilen sie mit dem Umfeld. Wenn auch die Grenzen zwischen Denkmal und Gedenkstätte nicht immer ganz so scharf gezogen werden können, so kann doch behauptet werden, dass Gedenkstätten ein grösseres Mass an Sichtbarkeit und Umfang aufweisen, während Denkmäler viel eher als einzelne Hinweise auf ein Ereignis oder eine spezifische Person zu verstehen sind. Während ein Denkmal auch einfach zu dem Zweck erstellt werden kann, ein Zeichen zu setzen und eine *Markierung* darstellt, ist eine Gedenkstätte ein *Ort des Gedenkens*, der besucht wird und an dem Betroffene ihre Gedanken deponieren können. Im Idealfall sollten Gedenkstätten denn auch anpassungsfähig sein, Veränderungen in ihrer Gestaltung erfahren und mit der

Zeit gehen, während Denkmäler tendenziell durch ihre permanente und starre Form die Vergangenheit in einer spezifischen Aussage festhalten. Es gibt durchaus Erinnerungsorte, die an die Unglücke in der Schweizer Militärluftfahrt erinnern, die als Gedenkstätten bezeichnet werden können.²⁴ Dann nämlich, wenn der Ort von regelmässigen Besuchen noch mit Leben gefüllt, in Veränderung begriffen und in einer grösseren Masse sichtbar ist. Die meisten Erinnerungsorte sind jedoch einfache Monumente, die durch ihre Form externalisierte Erinnerungen und Wegzeichen in der Schweizer Landschaft darstellen.

Die Denkmäler, die an die Abstürze, Abschüsse und Unfälle in der Schweizer Militärluftfahrt erinnern, basieren auf einer Tradition von Kriegerdenkmälern, die an die Verteidigungsdienste während der beiden Weltkriege erinnern. Diese wiederum wurzeln in den Monumenten, die im 19. Jahrhundert zur Erinnerung an die Schlachten des 14. und 15. Jahrhunderts erstellt worden sind und gemeinhin auch als Nationaldenkmäler bezeichnet werden. National- und Kriegerdenkmäler sind typische politische Manifestationen und dienen der Selbstdarstellung eines imaginären, meist nationalen Kollektivs, vermitteln spezifische Werte und wollen zu einem bestimmten Ereignis bis in die Gegenwart und darüber hinaus eine Kontinuität herstellen und sinnstiftend wirken. Politische Denkmäler werden dazu erstellt, auf aufsehenerregende Weise in materieller und dauerhafter Form konkret zu staatsrelevanten Themen Stellung zu nehmen und repräsentieren dadurch immer auch eine politische Haltung aus ihrer Entstehungszeit. Überall in der Schweiz finden sich Kriegerdenkmäler, die an die Leistungen und Entbehrungen des Aktivdienstes erinnern und die Toten ehren, die in der Schweiz weniger im Kampf als vielmehr durch Unfälle oder Krankheiten zu beklagen waren. Der Historiker Georg Kreis unterlegt der Errichtung dieser Denkmäler drei grundlegende Bedürfnisse: Die Kriegerdenkmäler des Ersten und Zweiten Weltkrieges wurden aus einem «Imitationsbedürfnis» heraus errichtet, nach welchem auch die Schweiz als kriegsverschontes Land wie die Nachbargemeinschaften über einen Totenkult verfügen sollte. Darüber hinaus bestand ein

«Kontinuitätsbedürfnis», nach welchem auch die modernen Opfer in eine Tradition mit den alteidgenössischen Kriegern gestellt und der Heldenkult in eine Gegenwart projiziert werden sollte, in der die aus der Geschichte abgeleiteten Werte noch immer Geltung haben. Und schliesslich unterliegt den Kriegerdenkmälern ein «anthropologisches Grundbedürfnis» der Wertpflege, die nicht selten über das Vehikel des Totenkultes betrieben wird, «weil die hochgehaltenen Werte in Verbindung mit dem Tod die höchste Weihe erhalten».²⁵ Dabei geht es in erster Linie um das Ideal der Kampf- und Opferbereitschaft, hinter der die Erwartungen der Pflichterfüllung und des Gehorsams stehen. In einem verdichteten Sinne geht es um die Werterhaltung «einer für alle, alle für einen».²⁶

Die Forderung nach Opferbereitschaft und Pflichterfüllung beschränkt sich aber nicht nur auf kriegerische Zeiten. Gerade in den Denkmälern, die an die Unglücke in der Schweizer Militäraviatik erinnern, werden – mit einigen Ausnahmen während den Aktivdiensten im Ersten und Zweiten Weltkrieg – die verunglückten Personen nicht als Krieger in Kampfhandlungen geehrt, sondern als solche, die sich auch zu Friedenszeiten in den Dienst fürs Gemeinwohl gestellt haben und in Ausübung ihrer Pflicht im Dienst ihr Leben gelassen haben. In einigen Fällen enthalten die Denkmäler denn auch die Inschrift «im Dienst fürs Vaterland gestorben» (o. ä.), wodurch einerseits die Würdigung der Opferbereitschaft und Selbstlosigkeit des Verunglückten Ausdruck findet und andererseits dem verfrühten Tod ein Stück weit Sinn zugeschrieben wird. Wer für das Vaterland stirbt, stirbt nicht umsonst, so die Mitteilung.

In einigen wenigen Fällen haben die Denkmalstifter ein politisch durchaus wirksames Objekt geschaffen. Das Denkmal für die Luftkämpfer im Aktivdienst 1940, das 2010 durch die Luftwaffe auf dem Chasseral eingeweiht worden ist, stellt beispielsweise eine Kontinuität her zwischen der Bedeutung der Militäraviatik während des Zweiten Weltkrieges und ihrer Bedeutung heute. Als gut sichtbares Zeichen erhebt es den Anspruch, in Anlehnung an die Grenzverteidigung im Aktivdienst die heutige Präsenz und Relevanz der

Luftwaffe zu unterstreichen und darzustellen. Überhaupt stellen die Denkmäler, die an die Abschüsse während der Weltkriege erinnern, eine besondere Form des Gedenkens dar. Die vier abgeschossenen Piloten bzw. Beobachter während des Zweiten Weltkrieges (Lt Rudolf Rickenbacher, Oblt Emilio Gürtler, Lt Rodolfo Meuli und Oblt Paul Treu) sind wie schon Lt Walter Flury im Ersten Weltkrieg in effektiven Kampfhandlungen ums Leben gekommen und werden dementsprechend ausführlicher geehrt. Allen wurde mindestens ein Denkmal gesetzt, auf dem sie – im Gegensatz etwa zu typischen Monumenten für den «unbekannten Soldaten» – persönlich für ihre Pflichterfüllung gewürdigt werden. Insofern erinnern diese Denkmäler also nicht nur an den schmerzlichen Verlust der Person, sondern stilisieren diese auch zu einer Symbolfigur für Kampf- und Opferbereitschaft.

Es soll jedoch mit Nachdruck betont werden, dass die meisten der hier behandelten Denkmäler nicht aus den Bedürfnissen heraus entstanden sind, die oben in Bezugnahme auf Georg Kreis genannt worden sind (Imitationsbedürfnis, Kontinuitätsbedürfnis, anthropologisches Bedürfnis der Wertpflege). Sie stehen zwar sehr wohl in der Tradition von Kriegerdenkmälern. Aber die Konzeption der Denkmäler innerhalb der Familien oder Kameraden entspricht nicht der bewussten Absicht zu imitieren, Kontinuität herzustellen oder Werte zu pflegen. In Gesprächen mit ehemaligen Staffelnkameraden und aus Dokumenten über die Entstehung von Denkmälern geht deutlich hervor, dass hinter den Denkmälern, die an einzelne Unglücke erinnern, in erster Linie das sehr persönliche Bedürfnis steht, die Erinnerung an die Besatzung in Stein gemeißelt zu erhalten, sowie die einfache aber ehrenwerte Absicht, am Unglücksort die Geschichte sichtbar zu machen und dadurch einen Ort des Andenkens und des Gedenkens zu schaffen. Dementsprechend sind die Luftwaffen-denkmäler zumeist als persönliche Ehrenmäler zu bezeichnen, indem sie das Andenken an eine Person oder Personengruppe aufrecht erhalten und deren Bedeutung und Vermächtnis würdigen.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass die hier dokumentierten Denkmäler Teil eines kollektiven und kulturellen Gedächtnisses sind, in dem Sinne, dass sie als Speichermedien oder Datenträger von Geschichte(n) fungieren, die sie mit ihrem Umfeld teilen. Sie dienen als Gedächtnisstützen und externalisierte Platzhalter von manifestierten Erinnerungen. Es handelt sich um intentional erstellte oder aufbewahrte, auf Dauer angelegte Objekte und Kulturgüter, die an konkrete Unglücke und Personen erinnern. In der Regel sind es Ehrenmäler, die die Verunglückten würdigen, und sie beinhalten meist ganz nüchtern gehaltene Inschriften, die keine politischen Ziele verfolgen. Einige der Erinnerungsorte sind ihrem Umfang und ihrer Lebendigkeit entsprechend durchaus auch als Gedenkstätten zu bezeichnen. Alle sind sie Wegmarken in der Topografie der Schweiz, an denen man zufällig vorbeikommt, und die meist mit ihrem Standort thematisch verbunden sind. Es sind Orte zum Innehalten, Orte, die auch eine Rückbesinnung auf jeweils persönliche Schicksale oder Verluste zulassen. Orte, hinter denen das Bedürfnis stand und steht, ein Zeichen zu setzen für geliebte Menschen.

CHRONOLOGIE DER SCHWEIZER MILITÄRAVIATIK

Nach den theoretischen Betrachtungen zur Erinnerungsleistung von Denkmälern verschafft dieses Kapitel einen kurzen chronologischen Überblick über die Geschichte der Schweizer Militäraviatik. Dabei wird auch immer wieder auf einige Entwicklungen bezüglich der Unglücke und der dafür erstellten Denkmäler hingewiesen, die sich später in den einzelnen Beschreibungen der Gedenkort e widerspiegeln werden. Die über die Jahre unterschiedlichen Bezeichnungen der Luftwaffe und der einzelnen Abteilungen (Fliegerabteilung, Flugwaffe, Flieger- und Fliegerabwehrtruppe, Luftwaffe) werden hier wie auch später in der Dokumentation entsprechend ihrem jeweils zugeordneten Zeitraum verwendet.²⁷

Die Anfänge der Schweizer Luftfahrt waren – wie alle Anfänge – geprägt von Pionierleistungen: Armand Dufaux gelingt es am 28. August 1910, den Genfersee in seiner ganzen Länge von Noville bis Genf zu überfliegen (66 km in 56 min). Er verdoppelt damit die von Louis Blériot ein Jahr zuvor geflogene Streckenlänge über den Ärmelkanal. Oskar Bider überquert am 24. Januar 1913 die Pyrenäen von Pau nach Madrid (512 km in 5.5 std) und am 13. Juli 1913 die Alpen von Bern nach Mailand (280 km in 4.75 std). Und Agénor Parmelin überfliegt am 11. Februar 1914 als Erster den Mont Blanc in einer Höhe von 5540 m.²⁸ Der Weg hin zu einer etablierten und anerkannten Schweizer Militäraviatik erwies sich jedoch als langjähriges Unterfangen: Bereits während der Herbstmanöver des 1. Armeekorps im September 1911 führt Ernest Failloubaz mit seinem Dufaux-5-Doppelsitzer einen ersten militärischen Aufklärungsflug durch. Die Armeeführung vermag er jedoch nicht für die Leistungen und den Mehrwert von Luftfahrzeugen zu gewinnen, sodass bis zum Ersten Weltkrieg kein Budget für eine neu aufzubauende militärische Luftfahrt gesprochen wird. Die Schweiz wird zum einzigen Land Westeuropas, das weder über eigene Piloten noch über eigene Flugzeuge verfügt. Die schweizerische Offiziersgesellschaft beschliesst deshalb Ende 1912 mit einem Aufruf an das Volk, eine nationale Geldsammlung für die Schaffung einer Fliegerabteilung durchzuführen. Der Spendenaufruf führt zu dem stolzen Betrag von 1.7 Millionen Franken, wovon ein paar Jahre später unter anderem 17 Flugzeuge gekauft werden.

Am 31. Juli 1914, drei Tage nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges, wird schliesslich Hptm i Gst Theodor Real mit der Aufstellung einer Fliegerabteilung betraut und zu deren ersten Kommandanten bestimmt. Zwar sind im Voraus sechs deutsche Doppeldecker-Flugzeuge bestellt worden, diese werden nun wegen der Kriegswirren aber nicht ausgeliefert. Die neu gegründete schweizerische Militäraviatik setzt sich deshalb aus neun Piloten und acht unbewaffneten Zivilflugzeugen in sechs verschiedenen Modellen zusammen, wovon einige aus dem Privatbesitz der Piloten mitgebracht worden sind.²⁹



Die ersten Schweizer Militärpiloten auf dem Berner Beundenfeld

Der Flugbetrieb wird per sofort auf dem Berner Beundenfeld aufgenommen. Im Dezember überfliegen die Piloten die Flugzeuge auf das Flugfeld Dübendorf. Bereits 1915 wird unter der Leitung von Chefpilot Oskar Bider die erste Pilotenschule gegründet und mit der Pilotenausbildung begonnen. Im selben Jahr wird der Erstflug des in der eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun entwickelten, ersten schweizerischen Militärflugzeuges Häfeli DH-1 durchgeführt. Die 1900 gegründete Ballonkompanie wird 1916 zur Luftschifferabteilung aus drei Ballonpionierkompanien umformiert. Und bereits zwei Jahre nach der Gründung der Fliegerabteilung wird auf dem Flugplatz Dübendorf zu Ehren der ersten tödlich verunglückten Militärflieger das heute noch bestehende *Steinadlerdenkmal* eingeweiht.³⁰

In den Pionier- und Anfangszeiten war die Unterstützung für die Militäraviatik durch Politik und Armee dürftig. Die Bedeutung von Flugzeugen als Aufklärungsmittel und zur Erdkampfunterstützung wurde hierzulande noch verkannt, als hinter den Grenzen der Schweiz bereits Tausende von Kampfflugzeugen im Einsatz standen. Immerhin bestand die schweizerische Fliegerabteilung am Ende des Ersten Weltkrieges aber aus 81 Piloten und 68 Flugzeugen bei neun verschiedenen Flugzeugtypen. 15 ausländische Flugzeuge landeten während den Kriegsjahren in der Schweiz und wurden von der schweizerischen Fliegerabteilung übernommen. Zahlreiche Abstürze waren zu verzeichnen, zwölf Besatzungen verunfallten tödlich.

Die Unfallgeschichte der Schweizer Luftwaffe war in ihren Anfängen geprägt durch die gewagten Flugmanöver der Pioniere, durch unsichere und neuartige Flugzeugkonstruktionen sowie durch wenig strukturierte Sicherheitsvorschriften. Zwar verliefen die ersten Unfälle für die Besatzungen nicht selten glimpflich. Die tödlich verunglückten Besatzungen galten durch ihre Pionierleistungen jedoch als Helden der Lüfte und wurden in Gedenkfeiern und auf Denkmälern auch entsprechend für ihren Einsatz geehrt. Die ersten Denkmäler entstammten vor allem den Initiativen von Behörden, Gemeinden, Interessensgemeinschaften oder militärischen Komitees. Weil aber zuerst genügend Gelder zusammengetragen und Wettbewerbe zur Bestimmung der Form und Art des Denkmals durchgeführt werden mussten, dauerte es meist ein paar Jahre, bis diese Denkmäler tatsächlich an ihrem Bestimmungsort zu stehen kamen.³¹

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Schweizer Militäraviatik weiter ausgebaut: 1920 wird der Flugplatz Thun als zweiter permanenter Militärflugplatz übernommen. Lausanne-Blécherette kommt fünf Jahre später als dritter dazu. Nach zehn vollen Betriebsjahren wird die Fliegerabteilung 1925 zur Fliegertruppe umbenannt. Diese verfügt nun bereits über 119 Piloten, 63 Beobachter, 178 Flugzeuge und drei permanente Flugplätze (13 Stützpunkte). Die Qualität der Flugzeuge ist jedoch bedenklich. Relativ häufig werden Motorenausfälle verzeichnet. Das Budget fehlt, um die Flieger zu modernisieren.

Immerhin gelingt 1930 erstmals in der Schweiz eine Rettung aus einem abstürzenden Flugzeug durch einen Fallschirmsprung.

Zur Überwachung des Luftraumes wird 1934 der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst aufgestellt. Als zentrale Aufgaben der Fliegertruppe werden 1936 Aufklärung, Tiefflugangriffe und taktische Bombardierungen definiert. Neu kommt – unter dem Eindruck der allgemeinen Aufrüstung in Europa – auch die Feuerunterstützung der Feldarmee im Erdkampf hinzu. In einem Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Verstärkung der Landesverteidigung vom April 1936 äussert sich der Bundesrat wie folgt:

«Die Luftwaffe ist längst nicht mehr bloss eine Hilfswaffe und ein Glied des defensiven Landesluftschutzes. Ihr Hauptziel liegt in den selbständigen Kampfaufgaben. Sie ist zur ebenbürtigen Waffe der Landesverteidigung geworden. Die Ansicht, dass wir auf selbständige Luftstreitkräfte verzichten können, ist überholt.»³²

Der Bundesrat erklärt die Fliegertruppe damit zu einer selbstständigen Waffengattung, da deren Bedeutung im Zuge der Aufrüstung nun erkannt worden ist. Ende 1936 wird das *Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen* (FF Trp) mit der *Abteilung für Flugwesen- und Fliegerabwehr* (AFLF) geschaffen. Die *Direktion der Militärflugplätze* (DMP) ist für den Unterhalt des Flugzeugparks verantwortlich. Für die Ausrüstung der FF Trp sprechen die eidgenössischen Räte ein Kriegsmaterialbudget von 117 Mio. Franken aus. Probeverdarkelungsübungen werden durchgeführt und mit Payerne kommt ein vierter permanenter Fliegerwaffenplatz hinzu. Der Fliegertruppe fehlen jedoch immer noch leistungsfähige Flugzeuge, an Neutralitätsschutz ist noch nicht zu denken. So führen 1937 deutsche Versorgungsflüge nach Spanien (zur Unterstützung der Truppen von General Francisco Franco) bei Nacht über die Schweiz, ohne dass diese hätten verhindert werden können. Ende 1937 wird die Luftschifferabteilung aufgelöst und deren Verbände werden in die Fliegerabwehrtruppen eingeteilt.

Vor und während dem Zweiten Weltkrieg erhöht die Fliegertruppe die Zahl der Luftfahrzeuge und der Besatzungen. Die geleisteten Flugstunden steigen deutlich an und mit ihnen überproportional auch die Anzahl der tödlichen Unglücke. Diese ereignen sich im Vergleich zu späteren Zeiten wohl auch deshalb gehäuft, weil die Piloten teilweise nur wenig Erfahrung vorweisen können, jedoch trotz dieses Mangels aufgrund der Kriegssituation eingesetzt werden müssen.³³



Messerschmitt Me-109

Drei Tage vor Beginn des Zweiten Weltkriegs, am 28. August 1939, werden die FF Trp mit 357 Offizieren, 2121 Unteroffizieren, Gefreiten, Soldaten und Hilfsdienstleistenden, 86 Jagdflugzeugen (Dewoitine D-27, Me-109D/E) und 121 Beobachterflugzeugen (Fokker C-V, C-35) mobilisiert. Sie bestehen aus drei Fliegerregimentern, sieben Fliegerabteilungen und 21 Fliegerkompanien. Von diesen besitzen nur die Kompanien 6, 15 und 21 moderne und kriegstüchtige Kampfflugzeuge vom Typ Messerschmitt Me-109. Fünf Kompanien verfügen über gar keine Flugzeuge und werden auf Pikett wieder entlassen. Am 6. September 1939 erfolgt die Weisung, fremde Flugverbände über schweizerischem Gebiet im Neutralitätsschutz zu verfolgen, mit der Erlaubnis, diese ohne Warnung beschiessen zu können. Anlässlich des Westfeldzuges der deutschen Wehrmacht finden vom 10. Mai bis zum 8. Juni 1940 immer wieder Luftkämpfe zwischen Schweizer Jagd-

flugzeugen und deutschen Kampfflugzeugen statt. Im Bericht des Kommandanten der FF Trp wird die Situation wie folgt beschrieben:

«Im Mai nahm die Fliegertätigkeit erst mit der Westoffensive der Achsenmächte wesentlich zu. In diesem Monat erfolgten insgesamt 113 Grenzverletzungen. Gegen die eindringenden Flugzeuge wurden in 31 Einsätzen 45 Jagdpatrouillen eingesetzt. [...] Nach erfolgter Mobilmachung [zweite allgemeine Mobilmachung vom 10. Mai 1940, Anm.d.A.] wurde das Verbot, in der Grenznähe zu fliegen, aufgehoben. [...] Im Juni [...] erfolgten [...] 84 Grenzverletzungen, und zur Hauptsache waren es deutsche Flugzeuge, welche im Einsatz gegen Frankreich zur Abkürzung ihres Flugweges den Nordteil unseres Landes überflogen. In 10 Einsätzen wurden 37 Jagdpatrouillen eingesetzt.»³⁴

Im Zuge dieser Kampfhandlungen verlieren Lt Rudolf Rickenbacher am 4. Juni sowie Lt Rodolfo Meuli und Oblt Emilio Gürtler am 8. Juni ihr Leben.³⁵ Die deutschen Verluste durch den Beschuss der Schweizer FF Trp betragen in diesen Junitagen elf Kampfflugzeuge. Diese Verluste führen zu diplomatischen Verstimmungen zwischen dem Deutschen Reich und der Schweiz. Die Reichsregierung lässt dem Politischen Departement der Schweiz am 19. Juni eine Protest- und Forderungsnote zukommen, die mit der Drohung schliesst, dass, falls es zukünftig zu einer Wiederholung von solchen Zwischenfällen kommen sollte, die deutschen Interessen in anderer Weise wahrgenommen würden.³⁶ Die Drohung zeigt Wirkung: Schon am folgenden Tag befiehlt General Henri Guisan «unter Berücksichtigung der gegenwärtigen politischen Verhältnisse»:

«Bis auf weiteres sind Luftkämpfe über dem gesamten Hoheitsgebiet der Schweiz zu unterlassen. Demzufolge werden keine Flugzeugbesatzungen mehr, weder von der Zentralstelle noch von den Flieger Regimentern, gegen fremde, das schweizerische Hoheitsgebiet überfliegende Flugzeuge eingesetzt.»³⁷



Internierte amerikanische Bomber auf dem Flugplatz Dübendorf

Auch Übungen im Patrouillen- und Staffelexerzieren werden nun nur noch in einem eingeschränkten Raum mit deutlicher Entfernung zum Grenzgebiet durchgeführt. Die Verteidigung des schweizerischen Luftraums wird somit der Fliegerabwehr überlassen. Ende Sommer 1940 bezieht die Armee ihre neue Verteidigungsstellung im Reduit. Im selben Jahr werden die neuen Kampfflugzeuge Morane-Saulnier D-3800 eingeführt.

Ende Mai 1941 stellen die FF Trp ein permanentes Überwachungsgeschwader (UeG) auf. Dessen Hauptaufgabe ist die Sicherung der Neutralität im schweizerischen Luftraum. Kurz vor und während dem Zweiten Weltkrieg werden reihenweise Militärflugplätze ausgebaut: Alpnach, Ambri, Buochs, Emmen, Domat Ems, Frutigen, Interlaken, Kägiswil, Locarno, Lodrino, Meiringen, Mollis, Münster, Raron, Reichenbach, Saanen, Samedan, Sion, St. Stephan, San Vittore, Turttmann, Ulrichen und Zweisimmen kommen zu den bereits vorher bestehenden dazu. Alliierte Bomber und Aufklärer wählen bei Angriffen in Süddeutschland und Norditalien zunehmend den Rückflug über die Schweiz, landen oder stürzen ab. Am 1. April 1944 bombardieren rund 30 amerikanische Flugzeuge irrtümlicherweise Schaffhausen, 40 Menschen sterben. Am 5. September im selben Jahr wird eine schweizerische Messerschmitt Me-109 von den

Begleitjägern eines amerikanischen Bombers abgeschossen, Oblt Paul Treu verliert dabei sein Leben. Am 9. Mai 1945, nach der Kapitulation Deutschlands, hebt die Schweiz den Fliegeralarm auf und die Flieger werden aus dem Dienst entlassen.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges verfügt die Fliegertruppe über 995 Offiziere, 10940 Unteroffiziere, Gefreite, Soldaten und Hilfsdienstleistende, 328 einsitzige Jäger und 202 zweisitzige Erdkampf- und Aufklärungsflugzeuge. Während der gesamten Kriegszeit von 1939 bis 1945 gehen 79 Schweizer Flugzeuge durch Abstürze verloren, drei davon durch Abschüsse. 54 Piloten, 13 Beobachter und fünf weitere Angehörige der FF Trp verlieren dabei ihr Leben. Der schweizerische Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst meldet gesamthaft 6501 Grenzverletzungen durch fremde Flieger, 77 Bombenabwürfe und 12 Beschiessungen, 186 Landungen, 32 Abstürze und 26 Abschüsse fremder Flugzeuge sowie 1620 internierte Besatzungen (auf dem Luftweg).³⁸

1945 trennt sich die Fliegertruppe in ein *Kommando Flugwaffe* (Luft) und ein *Kommando Flugplätze* (Boden). Die fliegenden Besatzungen werden in neu geschaffene Fliegerstaffeln eingeteilt und verlassen die Fliegerkompanien, die weiterhin für die Bereitstellung der Flugzeuge zuständig bleiben. Die Flugwaffe verfügt über vier Fliegerregimenter, 21 Milizfliegerstaffeln und ein Überwachungsgeschwader mit vier Berufsfliegerstaffeln. Das Kommando Flugplätze setzt sich entsprechend aus 4 Flugplatzgruppen, 21 Fliegerkompanien und 21 Flugplätzen zusammen.

1946 treffen die ersten drei Düsenjäger DH-100 Vampire in der Schweiz ein, womit das Düsenzeitalter beginnt. 75 Vampire werden 1949 von England nach Emmen überflogen. Weitere 100 stellt das eidgenössische Flugzeugwerk Emmen im Lizenzbau her. 1950 werden erstmals grosse, weiträumige Manöver auf Gegenseitigkeit zwischen der Flugwaffe und der Armeefliegerabwehr durchgeführt. Mit 957 militärischen Luftfahrzeugen ist in diesem Jahr der zahlenmässige Höchststand erreicht. Durch die neue Truppenordnung (*TO 51*) wird

der Bestand an Kriegsflugzeugen in den Folgejahren reduziert und die Zahl der Fliegerregimenter und der Fliegerstaffeln entsprechend herabgesetzt. Die bisher getrennten Stäbe der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, der Armee-fliegerabwehr und der Flugplätze vereinen sich neu in einem gemeinsamen Führungsstab.³⁹



Von unten nach oben: DH-115 Mk 55 Vampire-Trainer, DH-100 Mk 6 Vampire, DH-112 Mk 1 Venom

Durch den Kauf von zwei Hiller UH-12b beginnt 1952 das Zeitalter der Helikopter in der Schweizer Flugwaffe. 1954 werden die ersten DH-112 Venom-Flugzeuge geliefert, die im Lizenzbau in der Schweiz gebaut worden sind. Damit erhält die Flugwaffe erstmals ein Kampfflugzeug, das mit einem Schleudersitz ausgerüstet ist, was sich positiv auf die Bilanz der Flugunfälle mit tödlichem Ausgang auswirken wird. 1960 werden auch die Vampire mit Schleudersitzen nachgerüstet. Anlässlich des Jubiläums «40 Jahre Schweizer Fliegertruppe» gedenken deren Angehörige beim Biderdenkmal auf der Kleinen Schanze in Bern der toten Kameraden aus der Zeit der Weltkriege. Der Militärflugplatz Thun wird 1955 zugunsten der mechanisierten Truppen aufgehoben. Die Piloten der Flugwaffe unternehmen erste Versuche im Nachtflug mit Vampire und Venom und absolvieren

Blindflug-Trainingskurse, wodurch der Übergang vom Tagessichtwettereinsatz zum Allwetterflugbetrieb möglich wird. Durch den Einsatz der Düsenflugzeuge wird der zunehmende Fluglärm sowohl in der Bevölkerung als auch im Parlament zum Thema. 1958 werden die ersten Alouette II und Djinn-Helikopter erworben und das Parlament bewilligt die Beschaffung von 100 Hunter-Jagdflugzeugen.

Zur Anpassung an die moderne Kriegsführung wird 1961 mit der Armee 61 eine Armeereform eingeleitet, die bis 1995 in Kraft bleibt und die Verbesserung der Feuerkraft durch Panzer sowie die Modernisierung der Luftverteidigung anstrebt. Dabei sollen die Flugwaffe und die Fliegerabwehr so ausgestattet werden, «dass die Integrität des schweizerischen Luftraumes auch im Neutralitätsfalle möglichst gewährleistet ist.»⁴⁰ In erster Linie hat die Flugwaffe die Erdtruppen zu unterstützen, sie muss technisch und ausbildungsmässig aber auch in der Lage sein, den Luftkampf «mit Aussicht auf Erfolg» aufnehmen zu können.⁴¹ Ein enges Zusammenwirken von Flugwaffe und Fliegerabwehr ist deshalb nötig.

Nur drei Jahre nach der Beschaffungsbewilligung von 100 Hunter-Jagdflugzeugen beantragt der Bundesrat 1961 einen Kredit von 871 Mio. Franken für die Beschaffung von 100 Mirage-III-S Hochleistungskampfflugzeugen. Der Lizenzbau von Zelle und Triebwerk der Mirage-Flugzeuge in der Schweiz generiert jedoch unerwartet hohe Budgetüberschreitungen. Das Parlament lehnt einen Zusatzkredit von 576 Mio. Franken deutlich ab und die Zahl der zu beschaffenden Flugzeuge wird von 100 auf 57 herabgesetzt. Oberstdivisionär Etienne Primault wird in der Folge als Kommandant der FF Trp entlassen und Bundesrat Chaudet tritt von seinem Amt zurück. Die Beschaffung der neuen Kampfflugzeuge geht als «Mirage-Skandal» in die Geschichte ein. Neben dem neuen Kampfflugzeug werden auch neue Helikopter (Alouette II und III) beschafft.

Mit Flugmeetings in Dübendorf, Payerne und Locarno feiern die FF Trp 1964 ihr 50-jähriges Bestehen. 10 Jahre später finden an denselben Orten erneut Jubiläums-Feierlichkeiten statt. Die Kunstfliegerstaffel

Patrouille Suisse wird gegründet. Um das Frühwarnradar- und Übermittlungsnetz zu verbessern, wird das neue System *FLORIDA* realisiert und ab 1970 operationell eingesetzt. Es ermöglicht fortan bis zu seiner Ablösung 1998/99 die zentrale Führung und Einsatzleitung aller Luftkriegsmittel. Um in Koordination mit der REGA verunglückte Personen zu evakuieren, wird 1966 mit den neuen Helikoptern der Militärflugrettungsdienst geschaffen.



Alouette II im Einsatz

Erstmals finden auch Grenzüberwachungsflüge zugunsten der eidgenössischen Oberzolldirektion statt. Anfang 1969 wird die Kompanie der Fallschirmaufklärer aufgestellt. Im selben Jahr findet unter dem Patronat der Gemeinde Langenbruck am 7. Juli eine Gedenkfeier zum 50. Todestag des Flugpioniers und ersten Chefpiloten Oblt Oskar Bider statt. Das Parlament gewährt einen Kredit für die Beschaffung von 60 weiteren Alouette III. Mangels Flugzeugen werden die letzten Vampire-Staffeln Ende 1970 aufgelöst. Erstmals werden Lande- und Startübungen mit Venom (später auch mit Huntern und F-5 Tigern) auf einem Teilstück des schweizerischen Autobahnnetzes durchgeführt. Für den Fall, dass die Landepisten der Flugplätze durch einen Luftangriff zerstört werden, können so gewisse Abschnitte der Autobahnen zu Pisten umfunktioniert werden. Die erste Strassenpiste wird auf der heutigen A1 zwischen Egerkingen und Oensingen angelegt. 1991 findet die letzte dieser Übungen auf der A2 nahe des Flugplatzes Lodrino statt.⁴²



Hunter beim Start auf der Autobahn

Während noch nach dem Zweiten Weltkrieg die Zahl der von der Flugwaffe geflogenen Flugstunden durch die allgemeine Aufrüstung im Kalten Krieg bis in die 1970er-Jahre fast kontinuierlich weiter ansteigt, nehmen die tödlichen Flugunfälle tendenziell ab. Gleichzeitig nimmt aber – in Relation zu den Unfällen – die Menge der erstellten Denkmäler zu. Während bis in die 1960er-Jahre verhältnismässig wenige Denkmäler erstellt worden sind, wird in den 1970er-Jahren bereits für 45 Prozent, in den 1980er-Jahren für 50 Prozent und in den 1990er-Jahren gar für 60 Prozent der tödlichen Unfälle ein Denkmal errichtet. Den verunglückten Kameraden ein Zeichen des Andenkens zu erstellen entwickelt sich allmählich zu einer Tradition.

Dabei erweisen sich die Fliegerstaffeln mehr und mehr als die treibenden Kräfte bei der Realisierung von solchen materialisierten Erinnerungen – meist in Zusammenarbeit oder in Absprache mit den Familienangehörigen.

1972 führen die Diskussionen um die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges als Ersatz für die DH-112 Venom im Bundesrat zu einem Nullentscheid (beantragter Beschaffungskredit: 1,5 Mia. Franken für 30 Flugzeuge). Als Folge werden Hunter-Occasionsflugzeuge aus England beschafft, womit deren Anzahl auf 152 Exemplare ansteigt. Die Schweiz hat damit die weltweit grösste Flotte dieses Typs, dessen grösstes Manko jedoch seine eher schwache Triebwerksleistung ist. Die Ausbildung von Helikopterpiloten wird neu bereits ab Beginn der Pilotenschule eingeführt. 1975 beantragen die FF Trp einen neuen Kredit von 1,17 Mia. Franken für die Beschaffung von 72 Kampfflugzeugen vom Typ F-5 Tiger, den das Parlament 1976 schliesslich bewilligt. 1978 wird die erste F-5 Tiger-Staffel operationell. 1979 werden die Ämter des Bundes neu benannt: Die *Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr* (AFLF) wird zum *Bundesamt für Militärflugwesen und Fliegerabwehr* (BAFF), die *Abteilung für Militärflugplätze* (AMF) zum *Bundesamt für Militärflugplätze* (BAMF).

Der Tiefstflug mit Kampfflugzeugen kann aus Lärmgründen und wegen häufiger Lärmklagen in der Schweiz immer weniger geübt werden. Deshalb werden auch Trainingsmöglichkeiten im Ausland genutzt, so zum Beispiel auf der schwedischen Basis in Vidsel, wo Raketenabschüsse geschult werden oder im norwegischen Ørland, wo Nachtflüge und tiefe Luftkämpfe geübt werden können. 1986 bewilligt das Parlament einen Kredit von 46 Mio. Franken für die Beschaffung von drei Super-Puma-Transporthelikoptern, die ein Jahr später eintreffen. Ein Dutzend weitere werden 1989 bestellt. Im selben Jahr feiern die FF Trp in mehreren Festakten ihr 75-jähriges Jubiläum (unter anderem gemeinsam mit dem Jubiläum 25 Jahre *Patrouille Suisse*), in deren Rahmen das *PC-7 Team* offiziell gegründet wird. Am 1. August wird auf dem Berner Beundenfeld der bisher im Flugdienst tödlich verunglückten fliegenden Besatzungsmitgliedern gedacht.

Die Hunter fliegen noch bis 1994, die Mirage bis 2003. Schon 1985 macht sich die Fliegertruppe aber erneut an die Beschaffung eines neuen Kampffjets. Im selben Jahr, in dem in Berlin die Mauer fällt und sich die Bedrohungslage zu verändern beginnt, stimmt das Schweizer Volk über die Abschaffung der Armee ab. Diese jedoch bleibt erhalten und erreicht 1993 bei der Abstimmung über die Beschaffung von 34 F/A-18 Hornet zu einem Kaufpreis von 3,5 Mrd. Franken die Zustimmung der Stimmbürger. Der erste F/A-18 wird im Januar 1997 geliefert.



F/A-18 Hornet vor dem Matterhorn

Auf Anfang 1995 wird die Armeereform *Armee 95* eingeführt. Um den politischen und militärischen Veränderungen nach dem Ende des Kalten Krieges Rechnung zu tragen, wird der Bestand der Armee um ein Drittel auf rund 400 000 Angehörige der Armee reduziert (vor allem durch die Reduktion der Dauer der Militärdienstpflicht). Die neue Armee soll geprägt sein durch ihre Multifunktionalität und die dementsprechend vielfältige Einsetzbarkeit. Das Korps der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen teilt sich in eine Flugwaffenbrigade, eine Fliegerabwehrbrigade, eine Flugplatzbrigade, eine Informatikbrigade und einen Flieger- und Fliegerabwehrpark auf. Der Begriff der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wird durch denjenigen der Luft-

waffe ersetzt. Als prioritäre Aufgaben der Flugwaffenbrigade werden Luftpolizeidienst, Luftverteidigung und Lufttransporte sowie Luftaufklärung und die Bekämpfung von Erdzielen festgehalten.⁴³ 1998 beginnt die Beschaffung des Luftraumüberwachungs- und Einsatzleitsystems *FLORAKO*. Es wird 2004 in Betrieb genommen. Im Frühling 1999 entsendet die Schweizer Luftwaffe als Erste drei Super Pumas in das Grenzgebiet zwischen Kosovo und Albanien, um zugunsten des UNO-Flüchtlingshilfswerks Transportdienste zu leisten. Im Rahmen der friedensfördernden NATO-Mission KFOR sind seit Herbst 2002 zwei Super Pumas der Schweizer Luftwaffe permanent im Kosovo mit der SWISSCOY im Einsatz.

2001 erhält die Luftwaffe Zuwachs durch das Aufklärungsdrohnensystem ADS 95 Ranger. Ab 2001 sollen auch die Lufttransportkapazitäten ausgebaut werden. 12 neue Transporthelikopter Cougar werden geliefert. Bis 2009 werden zwei Cougar im Rahmen der Mission EUFOR LOT in Bosnien-Herzegowina stationiert. Durch die erhöhte technische Komplexität von F/A-18 Hornet und Super Pumas verändern sich die Anforderungen an die Piloten. Fortan sollen nur noch Berufspiloten ausgebildet werden mit der Option, dass diese nach dem Ausscheiden aus dem Dienst als Berufsmilitärpiloten weiter als Milizpiloten eingesetzt werden können. Von 2006 bis 2016 wird die Ausbildung der Pilotenschüler in den Bachelor-Lehrgang «Aviatic» an der ZHAW Winterthur eingebettet. Ab 2017 wird der Lehrplan der Pilotenschüler erneut an die aktuellen Erfordernisse angepasst. 2004 tritt die neue *Armee XXI* in Kraft und löst die *Armee 95* ab. Der Bestand wird auf 220 000 Militärdienstpflichtige reduziert, davon 140 000 Aktive und 80 000 Reserve.⁴⁴ Nach der Tsunami-Katastrophe Ende 2004 schickt die Luftwaffe innert kürzester Zeit ein Team mit drei Super Pumas nach Sumatra, um die lokalen Behörden bei der Bewältigung der Folgen der Katastrophe zu unterstützen. Per Anfang 2005 übernimmt die Luftwaffe den Transport zugunsten der Schweizer Regierung unter der Bezeichnung *Lufttransportdienst des Bundes* (LTDB) ab der Bundesbasis Bern-Belp. Im selben Jahr wird in Dübendorf der Kampfjet-Betrieb eingestellt. Ende 2005 wird das Überwachungsgeschwader aufgelöst und ins Berufsflyerkorps

überführt. Zwei Jahre später werden 20 EC635-Helikopter sowie acht Pilatus PC-21 Ausbildungs- und Trainingsflugzeuge beschafft.



EC635 bei einer Landung im Gebirge

Als Ersatz für die alternde F-5 Tiger-Flotte gibt der Bundesrat im November 2011 die Absicht zum Kauf von 22 schwedischen Gripen E/F bekannt. Das Parlament stimmt dem Verpflichtungskredit von 3,1 Mrd. zu. Bei der Volksabstimmung im Mai 2014 entscheidet sich das Volk jedoch gegen die Neubeschaffung. 2018 hätten die neuen Kampfflugzeuge in Betrieb und die F-5 Tiger ausser Betrieb genommen werden sollen. 2016 wird eine Expertengruppe und ein Begleitgremium zur Ausarbeitung eines neuen Antrags über ein Kampfflugzeug geschaffen. Auch der Ersatz der F/A-18-Flotte, die 2025 ans Ende ihrer zugelassenen Nutzungsdauer kommt, muss dabei berücksichtigt werden. Geplant ist, dass 2020 der neue Typenentscheid fällt, 2022 der Beschaffungskredit im Parlament beantragt wird und ab 2025 die neuen Flugzeuge geliefert werden können.⁴⁵ Ab 2018 wird der Flugplatz Sion nur noch als Ausweichflugplatz ge-

nutzt werden. Der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf wird voraussichtlich weiter reduziert. Der Luftwaffe bleiben noch die Stützpunkte Alpnach, Bern (LTDB), Dübendorf, Emmen, Locarno, Meiringen und Payerne als Militärflugplätze oder zur militärischen Mitbenützung erhalten.

Seit dem Ende des 20. Jahrhunderts sind für ausnahmslos alle tödlichen Unfälle der Schweizer Luftwaffe Denkmäler erstellt worden. Deren Planung und Errichtung scheint sich mittlerweile etabliert zu haben. Die Idee, am Unglücksort ein dauerhaftes Zeichen der Erinnerung zu hinterlassen, wird durch die Staffeln relativ schnell umgesetzt. Während die ersten Verunglückten meist mehrere Jahre auf ein Denkmal warten mussten, wird dieses heute in der Regel innerhalb eines Jahres – auf den Jahrestag hin – am Unfallort platziert. Die Zahl der tödlichen Unfälle ist im 21. Jahrhundert glücklicherweise erheblich zurückgegangen. Während mehrerer Jahre wurde die Luftwaffe von Todesfällen im Flugdienst gänzlich verschont. Es bleibt zu hoffen, dass die beiden tödlichen Unfälle im Jahr 2016 die schmerzlichen Ausnahmen innerhalb einer langen Zeitspanne bleiben werden.⁴⁶

DENKMÄLER FÜR ABSTÜRZE,
ABSCHÜSSE UND UNFÄLLE
IN DER SCHWEIZER MILITÄRAVIATIK

Seit ihrer Gründung am 31. Juli 1914 hat die Schweizer Militäraviatik bis dato 380 Todesfälle zu verzeichnen, die sich im Flugdienst ereignet haben.⁴⁷ An zahlreichen Orten in der Schweiz wird in vielfältiger Weise an die Abstürze, Abschüsse und Unfälle erinnert. 113 Denkmäler tragen diese Geschichten in sich, halten sie fest und überliefern sie. Jedes Denkmal wirkt auf seine Weise und jedes ist einzigartig. Trotz der Vielfalt weisen die meisten der nachfolgend dokumentierten Denkmäler auch gemeinsame Merkmale auf, zum Beispiel bezüglich ihres Standortes, ihrer Urheberschaft, ihrer Form, ihrer Inschrift oder der aufgeführten Symbolik. Eine Analyse dieser Gemeinsamkeiten und Unterschiede wird im Fazit ausführlich vorgenommen.

Die Dokumentation wird in drei Unterkapitel aufgeteilt: In einem ersten Teil werden diejenigen Denkmäler beschrieben, die nicht nur auf ein einzelnes Ereignis Bezug nehmen, sondern an mehrere Unglücke der Schweizer Luftwaffe erinnern und dementsprechend als Kollektivdenkmäler bezeichnet werden. Es sind also Denkmäler, die aus multiplen Gründen mehrere solche Ereignisse in sich zusammenfassen und regional oder themenbezogen erinnern. Aufgeführt werden sie in einer Reihenfolge, die – bezogen auf den Inhalt des Denkmals – vom Allgemeinen zum Spezifischen führt. In einem zweiten Teil wird das Gros der Denkmäler dokumentiert, die je einzeln an ein spezifisches Unglück erinnern. Sie werden hier als Individualdenkmäler bezeichnet, wenngleich sie auch durchaus an mehrere Verstorbene desselben Unglücks erinnern können. Diese Denkmäler werden in chronologischer Reihenfolge nach dem Datum des jeweiligen Unfalls aufgeführt. Um das Denkmal in seinen Kontext zu setzen, wird jeweils zuerst der Unfallhergang geschildert. Dieser stützt sich auf den offiziellen Schlussbericht der Militärjustiz.⁴⁸ Mit bestem Wissen und Gewissen werden die wesentlichen Informationen zusammengefasst, die zur Nachvollziehung des Unfallherganges von Bedeutung sind. Angestellte Vermutungen entsprechen denjenigen des jeweiligen Unfallexperten, die Autorin stellt keine eigenen Thesen auf. Vermutungen und Wahrscheinlichkeiten werden jedoch nur dort aufgeführt, wo die Unfallursache nicht geklärt werden konnte,

der Unfallexperte jedoch eine klare Tendenz ausspricht. Gewisse technische und militärische Begriffe sowie Abkürzungen sind im Glossar und im Abkürzungsverzeichnis erläutert. Aus Pietätsgründen werden die Namen der am Unfall beteiligten, aber nicht verstorbenen Besatzungen oder Personen nicht genannt. Nach dem Unfallbericht werden die einzelnen Denkmäler beschrieben und fotografisch festgehalten sowie deren jeweilige Standorte und Inschriften aufgeführt. Einige werden dabei ausführlicher dargestellt als andere. Dies hängt keineswegs mit einer Wertung der Denkmäler zusammen, sondern einzig mit der Menge an Informationen, die dazu recherchiert werden konnte. In einem dritten Teil werden schliesslich Denkmäler erwähnt, die heute nicht mehr existieren oder trotz Hinweisen nicht mehr auffindbar waren. Dabei wird nicht jedes einzelne Denkmal beschrieben, sondern vielmehr das Phänomen thematisiert, dass im Falle der Luftwaffendenkmäler solche Orte des Gedenkens zuweilen auch wieder aufgelöst werden.

Es soll hier noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Auf-
führung der Denkmäler in diesem Buch den dazugehörigen Unfällen
nicht etwa eine stärkere Gewichtung verleihen möchte als denjenigen
Unfällen, an die kein Denkmal erinnert. So wie es verschiedene Gründe
für die Erstellung eines Denkmals gibt, gibt es auch verschiedene
Gründe, weshalb keines an die Unfallstelle gesetzt wird. Es sind
jeweils persönliche Bedürfnisse und zu einem gewissen Teil auch
Konventionen, die darüber entscheiden, ob die Erinnerung öffentlich
gehalten wird oder nicht. Und selbst wenn die Erinnerung nach
ausen getragen wird, so sind die meisten Denkmäler dennoch stille,
diskrete und persönliche Zeichen. Dem soll hier Rechnung getragen
werden, indem die Weihe dieser Orte respektiert wird und ein
Bewusstsein für deren Funktion als Orte des Gedenkens geschaffen
wird.

KOLLEKTIVDENKMÄLER

L'AVIATION

Emmen LU



L'Aviation vor ausgestellten Flugzeugen, Flugplatz Emmen 1949

SKULPTUR

Eine Dokumentation über Denkmäler für Unglücke in der Schweizer Militärlaviation mit einem Objekt zu beginnen, welches gar nicht an Unglücke erinnert, mag seltsam wirken. Die Skulptur beim Eingang zum Simulatorgebäude auf dem Flugplatz Emmen eignet sich jedoch durchaus für einen Einstieg. Denn sie verkörpert das, was man gemeinhin als Schutzgöttin oder wachender Engel bezeichnet. Sie trägt keine spezifischen Namen, Lebens- und Todesdaten auf ihrem Sockel. Vielmehr wacht sie über alle, die vor solchen Einträgen an Unfallorten bewahrt werden sollen. Sie symbolisiert Hoffnung, Schutz und Zuversicht. Und sie steht an der Schnittstelle zwischen dem Militärflugplatz und seiner Aussenwelt, indem sie den sie umgebenden Zaun deutlich überragt und von allen Seiten gut sichtbar ist. In der *Seetaler Brattig* von 2009 erhält die Statue eine eigene, sanfte Stimme und wird dadurch einer Göttin ähnlich personifiziert:



Die Schutzgöttin, Flugplatz Emmen

«Man nennt mich «Fliegerdenkmal» oder «L'aviation» in einem welschen Katalog, was etwa Fliegerei heisst oder Luftwesen. Man meint wohl auch mein luftiges leichtes Wesen. Ich denke aber auch an meine apollinische Unbeschwertheit im Gegensatz zum prometheischen Krampf meines Erschaffens. [...] Ich halte ein Tuch als Segel, gewickelt um den rechten Fuss, bin bereit zum Stolpern, zu Sprung oder Flug vom Sockel. [...]

Starten die Piloten gegen Waldibrücke, sind sie immer in leichter Seitenlage, in kurzem Messerflug, drücken den linken Flügel, werfen mir mehrdeutige Blicke zu und drehen ab gegen den Löchenrain. [...] Ich bin am Rotbach – stehe, höre und schaue. Und die neuen Flieger [...] werden mir beim Start und beim Vorbeiflug wiederum seitlich geneigt eine kaum wahrnehmbare Referenz erweisen. Ich, die Laszive am Rotbach, ich bleibe.»⁴⁹

L'Aviation wurde vom Bildhauer Roland Duss gestaltet, gestiftet wurde sie von Unternehmern und Gönnern aus der ganzen Schweiz

zum Dank für die Bewahrung vor dem Zweiten Weltkrieg. Am 25. April 1947 wurde sie der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr übergeben. Laut Schenkungsurkunde soll sie den Flug symbolisieren und als Denkmal «stets als Sinnbild für die Verteidigung des Vaterlandes erhalten bleiben». ⁵⁰ Die Statue war ursprünglich bei der Flugzeughalle 1 in Emmen platziert, an dem Ort, an dem zum Ende des Zweiten Weltkrieges zwei internierte US-Bomber standen. Als 1955 die Einfahrt zum Gebiet der Flugzeughalle 1 neu gestaltet wurde, wurde L'Aviation an ihren heutigen Standort verlegt. ⁵¹ Von dort dient «die Laszive am Rotbach» den Militärpiloten als Schutzgöttin, um die im Folgenden aufgeführten Denkmäler so selten wie möglich zu belassen.

STANDORT

Beim Eingang zum Simulatorgebäude, Flugplatz Emmen LU
(Koordinaten: 665996/216795)

LUFTWAFFENDENKMAL

Payerne VD



Das Luftwaffendenkmal vor dem *Musée Clin d'Ailes*, Payerne

KUNSTDENKMAL

Vor dem *Musée Clin d'Ailes* in der Nähe des Flugplatzes Payerne steht ein von der Schweizer Luftwaffe gestiftetes Denkmal, das am 1. November 2003, rund sechs Monate nach der Eröffnung des Museums, eingeweiht wurde. Das Denkmal ist allen Frauen und Männern gewidmet, die während ihres Einsatzes für die Luftwaffe ihr Leben gelassen haben. Gestaltet wurde es durch Aridio Pellanda, einem ehemaligen Mirage-Piloten und Künstler. Es besteht aus einem Tessiner Granitblock, auf dem das Abzeichen der Luftwaffe angebracht ist und der von einem spitzen und gegen den Himmel zeigenden Metallpfeil durchstossen ist. Dieser scheint Geradlinigkeit, Schnelligkeit und Präzision zu symbolisieren und steht für zielgerichtetes Schaffen und Vorwärtsdrängen, selbst durch die zähesten Hindernisse hindurch. An den Granitblock heftet sich eine Marmorplatte, auf der ein Zitat von Antoine de Saint-Exupéry aufgeführt ist, das der vorliegenden Dokumentation ihren Titel gibt: «Mais de temps à autre, respectable pour l'éternité, l'un d'eux ne rentrait pas». Während die verwendeten



Vampire DH-100 mit dem Luftwaffendenkmal im Hintergrund

Materialien und die Symbolsprache des Denkmals auf Stärke und Zielstrebigkeit schliessen lassen, zeugt die Inschrift auch von der Verwundbarkeit der fliegenden Truppe. Das Zitat stammt aus dem *Buch Terre des hommes*, das Saint-Exupéry 1939 als Erlebnisbericht veröffentlicht hatte. Er setzt sich darin mit seinen eigenen Erlebnissen als Postpilot auseinander. Anhand erlebter Grenzsituationen behandelt er Themen wie den Tod, Kameradschaft, Heldentum und Pflichterfüllung sowie Solidarität und Menschlichkeit. Das Werk traf kurz vor dem Zweiten Weltkrieg den Nerv der Zeit und hatte grossen Erfolg. Das erwähnte Zitat findet sich im ersten Kapitel des Buches. Dieses verfasste Saint-Exupéry als Hommage an die Pioniere der Fliegerei, die – oftmals unter Einsatz ihres Lebens – durch das Erschliessen von neuen Flugrouten die Menschen von geografischen, physischen oder meteorologischen Zwängen befreiten.⁵²

Das *Musée Clin d'Ailes* wird vom Verein *Espace Passion* geführt, der sich nach der Auflösung der auf dem Flugplatz Raron stationierten

Fliegerstaffel 5 im Jahr 1994 aus deren Piloten zusammengesetzt hat. Heute umfasst der Verein auch andere an der Militärfliegerei interessierte Mitglieder und stellt ein Bindeglied zwischen der Schweizer Luftwaffe und der Öffentlichkeit dar. Am 26. April 2003 konnte das Museum in Payerne erstmals seine Tore öffnen und präsentiert nun in unmittelbarer Nähe zum grössten Flugplatz der Schweizer Luftwaffe die Geschichte der Militärfliegerei und der Flugpioniere.⁵³

STANDORT

Vor dem *Musée Clin d'Ailes* neben dem Flugplatz Payerne,
Morens FR/Payerne VD
(Koordinaten: 560171 / 188465)

INSCHRIFT

«Mais de temps à autre, respectable pour l'éternité, l'un d'eux ne
rentrait pas / Antoine de Saint-Exupéry»

STEINADLERDENKMAL

Dübendorf ZH



Das Steinadlerdenkmal mit seiner ersten Inschrift auf einer alten Postkarte

Das meist beschriebene und beachtete Denkmal der Schweizer Luftwaffe ist wohl das Fliegerdenkmal – auch bekannt als *Steinadlerdenkmal* – das sich beim Eingang des Flugplatzes Dübendorf befindet. Es ist zugleich auch das älteste Monument, welches an die



Das Denkmal im Wandel der Zeit

Unglücke der Luftwaffe erinnert. Gestaltet hat es der Aargauer Künstler Fritz Oboussier. Bereits am 23. Juli 1916, nur zwei Jahre nach der Gründung der Militäraviatik, wurde das Denkmal «in aller Prunklosigkeit» eingeweiht.⁵⁴ Von einem viereckigen Sockel aus Granit blickt ein meterhoher Adler in die Welt hinaus, dessen Haltung verschiedene Deutungen zulässt:

«Den Kopf leicht seitwärts gewendet, blickt das Tier über das Flugfeld hin. Ruht es wohl aus von einem anstrengenden Flug? Oder schaut der König der Lüfte nach einer neuen Beute aus, die es zu erhaschen gilt? Oder sieht er zu, wie seine ungelenten Jungen zu seinen Füßen auf dem Flugfeld die ersten, zaghaften Flüge versuchen?»⁵⁵

Der Adler als «König der Lüfte» steht symbolisch für die Fliegerei und verkörpert durch seine Haltung und seinen zielgerichteten, standhaften Blick Stärke und Entschlossenheit, Stolz und Erhabenheit.



Das Steinadlerdenkmal heute, Flugplatz Dübendorf

Das Denkmal wurde errichtet, um an die vier Piloten zu erinnern, die bis zum Juli 1916 mit ihren Flugzeugen abgestürzt sind. Ihre Namen wurden auf beiden Seiten des Granitblockes eingemeisselt: Beim Landeanflug auf Dübendorf fanden am 4. Juni 1915 Lt Moritz Vollenweider und Kpl Hans Probst den Tod. Gleiches Schicksal ereilte Lt Marcel Lugin am 24. Juni 1915. Lt Roger de Weck verunfallte beim Starten in Dübendorf am 7. Juli 1916. Doch der *Aero-Club Schweiz* ahnte: «Der freigelassene Raum unter diesen Namen mahnt den Beschauer, vorab die Kameraden der Verunglückten, an die traurige Möglichkeit, dass – ein gütiges Geschick möge

uns das ersparen – im Laufe der Zeit noch weitere Namen dazu kommen könnten.»⁵⁶ Einige Namen sind denn auch dazu gekommen, die Inschrift musste in den ersten Jahren – bis in die 1920er-Jahre – immer wieder angepasst werden. An Oblt Oskar Bider erinnerte ausserdem eine zusätzliche Tafel, welche vor dem Fliegerdenkmal angebracht worden ist.⁵⁷

1920 wurde darüber diskutiert, ob das Denkmal allenfalls an alle verunfallten Schweizer Piloten erinnern soll oder ob es weiterhin nur den bei militärischen Manövern verunglückten Fliegern und Beobachtern gewidmet wird.⁵⁸ Man einigte sich schliesslich darauf, die Namen aufgrund des Platzmangels nicht mehr auf dem Gedenkstein einzugravieren. Jedoch sollte das Denkmal weiterhin nur für die verunglückten Militärpersonen gedacht sein. Die Inschrift «Zum Gedenken an die im Dienste des Vaterlandes gefallenen Kameraden, gewidmet von der schweizerischen Fliegerabteilung 1915» schloss denn auch alle ein, die im Einsatz ums Leben kamen. Die Widmung und die Jahreszahl wurden später entfernt.

Initiiert worden ist das Denkmal vom ersten Kommandanten der Fliegerabteilung, Hptm i Gst Theodor Real. Am 3. Juli 1916, vier Tage vor dem Unfall von Lt Roger De Weck, schrieb Hptm i Gst Real in einem Rundschreiben an die Offiziere der Schweizer Fliegerabteilung:

«Wie Sie wissen, wurde bei dem ersten Unglück, das unsere Abteilung durch den Absturz des Lt Vollenweider und des Kpl Probst getroffen hat, beschlossen, an der Unglücksstelle einen Gedenkstein zu errichten. Dem ersten Unglücke folgte aber leider so rasch das zweite, so dass auch für Lt Lugin am Unfallort ein gleiches Erinnerungszeichen hätte erstellt werden müssen. Wahrscheinlich wird unsere Waffe früher oder später noch andere liebe Kameraden in der Ausübung ihrer Pflicht verlieren. Statt dass wir allen diesen Verstorbenen an der jeweiligen Unglücksstelle unsere Sympathien durch einen Stein oder ein anderes Zeichen beweisen, einigte man sich, für alle gemeinsam ein Denkmal machen zu lassen, und es auf dem Flugplatze, auf dem Felde, woran sich die Haupteinrichtungen aller Flieger knüpfen, zu errichten.»⁵⁹

Hptm i Gst Real gelangte ausserdem mit der Bitte an die Offiziere, nach ihrem Gutdünken einen bescheidenen Beitrag zum Denkmal beizusteuern. Die Kosten des Denkmals beliefen sich damals auf 1500 Franken. Der Künstler selber verzichtete auf eine Entschädigung, die Fliegerabteilung hatte einzig für das Material, den Transport und die Errichtung aufzukommen.⁶⁰

Zur Einweihung des Denkmals waren nur wenige Gäste geladen, vor allem Angehörige der Gefallenen sowie sämtliche Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten der Fliegerabteilung. Die Feier entbehrte der sonst üblichen festlichen Begleiterscheinungen. Sie wurde indes von einem Feldgottesdienst sowie einer Ansprache von Hptm i Gst Real umrahmt, bei dem auf Opferbereitschaft, Vaterlandsdienst und Heldentum verwiesen wurde. Dass das Denkmal nicht nur ein Ehrensondern auch ein Mahnmal sein soll, wird auch in einem Artikel im *Bulletin des Aero-Club Schweiz* deutlich:

«Es gilt, nicht nur der Persönlichkeiten und ihrer Leistungen zu gedenken, sondern das Denkmal soll auch ein äusseres Dankeszeichen dafür sein, was die gefallenen Piloten in der relativ kurzen Zeit ihres gefährlichen Dienstes dem Vaterland zu Nutz und Frommen der ganzen Armee geleistet haben; es soll ein Symbol treuer Pflichterfüllung sein, die jener auf dem Schlachtfelde inmitten des wogenden Kampfes nicht nachsteht. Aber auch eine eindringliche Mahnung an die Offiziere, die Unteroffiziere und Soldaten der Fliegerabteilung birgt das Denkmal: von eurer Detailarbeit, von eurer Gewissenhaftigkeit in der Untersuchung und Bedienung jedes kleinsten Motorteilchens hängt zu einem guten Teil das Leben der Flieger ab, die sich den Apparaten zuversichtsvoll anvertrauen.»⁶¹

Das Fliegerdenkmal in Dübendorf wurde immer wieder zum Schauplatz für zahlreiche Gedenkfeiern und Kranzniederlegungen. So wurde beispielsweise am 9. Oktober 1933 zu Ehren der gefallenen Fliegerkameraden eine Gedenkfeier durch die Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppe abgehalten. Seit 1914 waren bis zu diesem Datum 52 Menschen durch den militärischen Flugdienst tödlich

verunglückt. Der damalige Waffenplatzprediger von Dübendorf nahm diese Gedenkfeier zum Anlass, ein Gedicht zu verfassen:⁶²

«Ihr, die ihr fliegt im Donner der Maschinen,
den Adlern gleich, zu fernen Himmeln auf –
wir grüssen euch, ihr Freien, Stolzen, Kühnen,
wir grüssen euch,: Glückauf!

Wie schwebt ihr hochgemut auf euren Thronen,
im windumrausten Stürmerflug,
hoch über uns, die in der Tiefe wohnen,
gebannt an unsern erdgebundenen Pflug.

Wie fährt ihr kühn einher und ohne Bangen,
gewaltig donnert der Motor, –
wir seh'n euch zwischen Erd und Himmel hangen,
und immer höher schraubt ihr euch empor!

Fernhin entschwindet ihr den letzten Blicken,
fernhin verrauscht und endet das Gedröhn.
Fahrt wohl, fahrt wohl zu glücklichen Geschicken!
Wie sind sie herrlich gross, wie sind sie schön!

Jäh zuckt der Blitz ins stählerne Gefieder,
hart schlägt der Tod mit seiner raschen Hand. –
Ein stolzer Adler stürzt gebrochen nieder –
Ein Tapf'rer starb im Dienst fürs Vaterland.»

1979 äusserte der damalige Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze und spätere Kommandant der FF Trp, Walter Dürig, die Idee, durch eine Aktivierung des Fliegerdenkmals eine umfassende Gedenkstätte für tödlich verunfallte Wehrmänner der Fliegertruppe zu erschaffen. Dazu hätten im Rahmen des Ausbaus des Waffenplatzes Dübendorf auf einer Namenstafel alle Verstorbenen aufgeführt werden sollen. Die Idee wurde schliesslich jedoch nicht

mehr weiterverfolgt, weshalb das Denkmal heute noch kollektiv und ohne Nennung konkreter Namen an alle «im Dienste des Vaterlandes gefallenen Kameraden» erinnert.⁶³

STANDORT

Nach dem Haupteingang des Flugplatzes Dübendorf ZH
(Koordinaten: 689808/250792)

INSCHRIFT

«Zum Gedenken an die im Dienste des Vaterlandes gefallenen
Kameraden»

UEG-DENKMAL I

Dübendorf ZH



UeG-Denkmal, Flugplatz Dübendorf

GEDENKSTEIN

Anlässlich der 50-Jahr-Feier des Überwachungsgeschwaders (UeG) in Dübendorf wurde am 22. November 1991 vor dem flugplatzseitigen Eingang des UeG-Gebäudes ein Gedenkstein enthüllt, der in allen vier Landessprachen an die verunfallten Kameraden erinnert. Auch das 1963 geschaffene UeG-Abzeichen ist auf dem Gedenkstein aufgeführt: Die vier Pfeile symbolisieren die vier damaligen Staffeln (1, 11, 16 und 17), die vier damaligen Luftfahrzeugtypen (Vampire, Venom, Hunter und Alouette 2), die vier Standorte des UeG (Alpnach, Dübendorf, Emmen und Payerne) sowie eine Doppelpatrouille mit Kondensstreifen.⁶⁴ Nach der Enthüllung des Gedenksteins wurden die Namen der Verunglückten verlesen und ein Kranz niedergelegt. Umrahmt wurde die Feier mit Musik.⁶⁵ Auch das Fliegerlied «Voglio Volare» wurde gesungen und den Verstorbenen gewidmet.⁶⁶ Durch seinen prominenten Standort direkt vor dem UeG-Gebäude ehrt dieser Gedenkstein nicht nur die verunglückten Flieger, er mahnt die

vorbeigehenden Militärpiloten auch immer wieder an die Risiken ihres Berufes.

STANDORT

Vor dem flugplatzseitigen Eingang zum ehemaligen UeG-Gebäude,
Flugplatz Dübendorf ZH
(Koordinaten: 690527 / 251438)

INSCHRIFT

«1941 UeG 1991 / Zur Erinnerung an unsere verunfallten Kameraden / En souvenir de nos camarades tombés en mission / In ricordo dei nostri camerati caduti in servizio / En riguardanza da noss camarats crudads en servetsch»

UEG-DENKMAL II

Dübendorf ZH



UeG-Denkmal im Flieger Flab Museum Dübendorf

KUNSTDENKMAL

Anlässlich der Auflösung des UeGs und dessen Überführung ins heutige Berufsflygerkorps Ende 2005 wurde dem Verband und der breiten Öffentlichkeit ein Monument als Geschenk und als bleibende Erinnerung übergeben. Seinen Standort erhielt das Monument im *Flieger Flab Museum* in Dübendorf. Bei seiner Abschlussrede erläuterte der letzte Kommandant des UeGs, Bruno Morgenthaler, das Denkmal wie folgt:

«Wie Sie unschwer erkennen können, stellt es ein stilisiertes UeG-Abzeichen dar. Der Sockel aus Tessiner Granit, aus Lodrino. Massiv, wie das UeG es war. Das Tessin ist die Wiege, die Wurzel eines jeden Militärpiloten. Für uns Piloten ist das Tessin gewissermassen ein kleines Stück Heimat geworden, verbunden auch mit unzähligen fliegerischen und nicht-fliegerischen Erinnerungen. [...] Der blaue Hintergrund zeigt die Farbe unseres UeG-Abzeichens. Blau ist aber auch die Farbe des Himmels. Auf dieser blauen Scheibe sind die Namen und Vornamen sämtlicher Männer und Frauen, die je UeG-Angehörige waren – 750 an der Zahl – eingraviert. Alle Namen sind verewigt, egal ob sie heute noch aktiv, bereits pensioniert, oder eben bereits im Himmel sind.»⁶⁷

Das Denkmal erinnert zwar nicht spezifisch an Unglücke in der Schweizer Militäraviatik. Es führt aber auch diejenigen Piloten auf, die im Flugdienst ihr Leben gelassen haben und setzt insofern auch den Verunfallten ein würdiges Zeichen der Erinnerung.

STANDORT

Zwischen den beiden Hallen, *Flieger Flab Museum* Dübendorf ZH
(Koordinaten: 690097 / 250277)

INSCHRIFT

«UeG 1941 – 2005 / Das Ueberwachungsgeschwader /
4.4.1941 – 31.12.2005»

FLUGUNFÄLLE WALLIS

Sion VS



Gedenkstein für die militärischen Flugunfälle im Kanton Wallis, Flugplatz Sion

GEDENKSTEIN

Anlässlich des 60. Jubiläumsjahres des Militärflugplatzes Sion wurde im Juni 2003, nur wenige Meter nach dem Eingang zum Flugplatz, ein Gedenkstein für all diejenigen errichtet, die im Kanton Wallis ihr Leben im Dienste der Militärfliegerei gelassen haben. Initiiert wurde der Stein vom damaligen Flugplatzkommandanten Antoine Genoud. Alle Namen, Unfallorte, Unfalldaten sowie die involvierten Luftfahrzeuge sind auf der Gedenkplatte aufgeführt: «Nous voulons honorer la mémoire de ceux qui ont perdu la vie en Valais, lors d'accidents d'aéronefs militaires ou au service des Forces aériennes». Die Inschrift der Gedenktafel endet mit einem Zitat von Otto Lilienthal, das den aufgeführten Unglücken eine gewisse Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit verleiht: «Des sacrifices sont nécessaires». Dass nicht nur an die Unglücke der Schweizer Luftwaffe erinnert wird, zeigen die ersten beiden auf der Tafel aufgeführten Ereignisse: Zwei Lancaster-Bomber der Royal Air Force mit je sieben Insassen stürzten in der Nacht vom 12. auf den 13. Juli 1943 im Wallis ab. Gemeinsam mit rund hundert



Gedenktafel mit Inschrift

weiteren britischen Bombern überflogen diese auf dem Weg nach Turin den Westzipfel der Schweiz.⁶⁸ Oberstdivisionär Friedrich Rihner, Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, berichtete dazu:

«In der Nacht vom 12. auf den 13. nahm die Flab. Abt. 10 auf dem Marchairuz verschiedene englische Nachtbomber mit guter Sicht unter Feuer. Verschiedene Treffer wurden beobachtet. In der gleichen Nacht stürzten in Le Bouveret und südlich Sion je ein englisches Lancaster-Flugzeug ab, wobei sämtliche Insassen getötet wurden. Es ist wahrscheinlich, dass diese Abstürze infolge Beschuss durch unsere Flab. erfolgten.»⁶⁹

STANDORT

Nach dem Haupteingang, Flugplatz Sion VS
(Koordinaten: 592158 / 118718)

INSCHRIFT

Siehe Abbildung

FLIEGERKOMPANIE 10 UND FLUGPLATZABTEILUNG 8 Ambri TI



Gedenkstein auf dem Flugplatz Ambri mit dem Denkmal für die Fliegerstaffel 3 im Hintergrund

GEDENKSTEIN

Am 6. Oktober 1979 wurde durch das Flugplatzregiment 3 in Ambri hinter dem Hangar 6 ein Gedenkstein erstellt. Er erinnert an die gefallenen Piloten und Militärangehörigen der «Gloriosa 10» – der Fliegerkompanie 10 –, sowie der Flugplatzabteilung 8 von Ambri und der dort stationierten Fliegerstaffeln. Später wurde zusätzlich eine Gedenktafel am Stein befestigt, die an einen nicht-militärischen Unfall vom 16. November 1997 erinnert (1996 wurde der militärische Stützpunkt in Ambri aufgegeben). Vor dem Gedenkstein befindet sich ein kleiner Altar und am Gedenkstein wurden die Konturen eines Vogels angebracht. Der Stein ist durch einen Zaun eingefasst und mit einem Blumenbeet ergänzt.

Geplant war ursprünglich wohl ein Gedenkstein zur Erinnerung an die verunfallten – mehrheitlich Tessiner – Piloten der in Dübendorf stationierten Fliegerkompanie 10, die am 27. August 1938 in den

Heubergen bei Muotathal ihr Leben verloren hatten. Wenige Monate vor der Einweihung des Denkmals hat KKdt Arthur Moll, der damalige Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, in einem Schreiben nämlich darauf hingewiesen, dass er es begrüßen würde, wenn auch Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli durch das Denkmal geehrt würden. Diese gehörten ebenfalls der Fliegerkompanie 10 an und wurden im Juni 1940 im Luftkampf im Jura abgeschossen. Dass es anscheinend ein besonderes Anliegen war, Oblt Gürtler und Lt Meuli mit auf die Gedenktafel zu nehmen, ist wohl damit zu erklären, dass diese beiden durch ihren Tod im aktiven Luftkampf eine spezielle Bedeutung im Gedenken innerhalb der Militäraviatik einnehmen. KKdt Moll hat aber ebenfalls dazu angeregt – wenn auch weniger nachdrücklich –, dass auch die Verunfallten der in Ambri stationierten Fliegerstaffeln 3 und 13 sowie die in Ambri und Umgebung tödlich verunfallten Militärpiloten in die Gedenkfeier mit einbezogen würden und eine entsprechende Inschrift auf dem Denkmal zumindest geprüft werden sollte.⁷⁰ Heute erinnert das Denkmal nicht nur an die am 27. August 1938 verunglückten Angehörigen der Fliegerkompanie 10, sondern auch an alle der Flugplatzabteilung 8 unterstellten und verunfallten Piloten und Militärangehörigen.

In unmittelbarer Nähe zum Denkmal befindet sich auch ein Gedenkstein für die Fliegerstaffel 3, welche von 1974 bis 1991 auf dem Flugplatz Ambri stationiert war. Auf dem Stein ist in Grossformat das Symbol der Fliegerstaffel 3 aufgeführt.

STANDORT

Hinter dem Hangar 6, Flugplatz Ambri TI
(Koordinaten: 696558 / 152113)

INSCHRIFT

«In ricordo dei piloti e dei militi caduti/della «Gloriosa 10», 1938/
dello squadrone aereo di Ambri/del gruppo aerodromi 8/6.10.1979»

FLUGUNFÄLLE THUN

Thun BE



Gedenktafel am ehemaligen Fliegerhangar, Waffenplatz Thun

GEDENKTADEL

Auf dem heutigen Waffenplatz und ehemaligen Militärflugplatz Thun befindet sich noch heute die einstige Flugzeughalle, die in den Jahren 1922 und 1923 erstellt worden ist. Daran wurde eine Gedenktafel angebracht, die an die «im Dienste des Fliegerstützpunktes

Thun abgestürzten Wehrmänner» erinnert. Die Unterschiede in der Inschrift zeugen davon, dass die Tafel wohl fortlaufend ergänzt worden ist. So ist davon auszugehen, dass zuerst nur die ersten drei Unfälle (1918–1920) darauf erwähnt waren. In einem zweiten Schritt wurden die Unfälle von 1927 und 1928 angebracht und in einem letzten Schritt schliesslich die Unfälle von 1929 und 1933. Die Liste hätte auch später noch mit weiteren Namen von Piloten ergänzt werden können, die bei Thun durch Fliegerunfälle ihr Leben gelassen haben.⁷¹

Zwei der auf der Tafel erwähnten Militärpiloten verfügen noch über ein je eigenes Denkmal: Für Hptm Max Cartier ist 1930 auf dem Flugplatz Olten ein Gedenkstein erstellt worden. An Lt Louis Pagan erinnert noch heute ein grosses Grabmal auf dem Friedhof Saint-Georges in Genf.⁷²

STANDORT

An der Nordseite des ehemaligen grossen Fliegerhangars,
Waffenplatz Thun BE
(Koordinaten: 612922 / 178075)

INSCHRIFT

«Dem Andenken der im Dienste des Fliegerstützpunktes Thun abgestürzten Wehrmänner. / 20. Januar 1918 Lieut. Guéniat Gottfried, Militärfieger, von Courroux, mit Lieut. Bitterlin Charles, Battr 18, de St. Sulpice / 8. März 1918 Lieut. Pagan Louis, Aviateur mil., de Genève, avec Oberlt. Schoch Adolf, Hb. Battr. 82, von Fischenthal / 21. November 1920 Sergt Progin Léon, Aviateur mil., de Vaulruz / 14.X.1927 Hptm. von Tobel, Walter, Militärpilot von Buchs mit Oblt. Hugi Hans Beobachter von Kiesen / 24.I.1928 Hptm Cartier, Max Militärpilot von Oensingen / 27.8.1929 Lieut. Küpfer Justus Militärpilot von Lauperswil / 5.1.1933 Adj.U.Of. Cuendet Albert, Militärpilot von St. Croix»

FLUGUNFÄLLE AXALP

Brienzen BE



Gedenktafel am Kommandohaus des Fliegerschiessplatzes Ebenfluh, Axalp

GEDENKTADEL

1942 begann die Ausbildung im Erdkampfeinsatz auf dem neu eingerichteten Schiessplatz Axalp-Ebenfluh. General Henri Guisan erteilte den Befehl, im Gebirge alle Besatzungen von Kampfflugzeugen im Waffeneinsatz zur Unterstützung der Erdtruppen auszubilden. Anlass für diesen Befehl war eine Übung im Gebiet der Schwägalp, bei der der General feststellen musste, dass die Flieger ihre Bomben grösstenteils ausserhalb der Ziele abwarfen.⁷³ Bei fliegerischen Übungen auf dem Fliegerschiessplatz Ebenfluh sind bis heute acht Angehörige der Armee verunglückt und ums Leben gekommen. Für diese ist am Kommandohaus der Axalp eine Gedenktafel angebracht worden, welche die einzelnen Todesopfer namentlich aufführt. Sie wurde Ende der 1960er-Jahre auf Initiative von Angehörigen der Verunglückten erstellt.⁷⁴ Das erste Opfer, das die Schiessübungen auf der Axalp forderte, war Oblt Werner Merz, der am 23. März 1945 beim Degagieren durch die Berglücke des Urserli-Sattels mit dem schneebedeckten Gelände kollidierte. Rund ein Jahr später, am



Gedenkstein für Hans Hutter beim
Fliegerschiessplatz Ebenfluh, Axalp

16. Februar 1946, kollidierte die Morane von Kpl Alexandre Rigoni bei derselben Schiessübung mit dem Gelände. Am 4. Januar 1950 verunglückte Hans Hutter, Chef des Schiessdetachements Axalp, von der *Abteilung für Militärflugplätze (AMF)* tödlich in einer Lawine. Ihm wurde an der Unfallstelle ein persönlicher Gedenkstein errichtet. Der «Hutter-Stein» wird im Winter oftmals von Lawinen oder Schnee-
brettern umgedrückt und im Frühjahr jeweils vom Detachement Axalp wieder aufgerichtet und an seinen ursprünglichen Platz zurück-
versetzt.⁷⁵ Am 12. Oktober 1953 touchierte das Flugzeug von Wm Hans Lavater das Gelände und stürzte ab. Wm Felix Sauter kollidierte am 6. Februar 1963 nur rund zehn Meter unterhalb der Krete mit dem Wildgärst. Auch ihm wurde an der Unfallstelle eine eigene Gedenktafel errichtet.⁷⁶ Am 31. Januar 1967 stiessen zwei Venom beim Angriffsflug zusammen, wobei sich das Flugzeug von Wm Roland Bisegger überschlug, auseinanderbrach und abstürzte, während sich der Pilot des zweiten Flugzeuges mit dem Schleudersitz

retten konnte. Am 18. April 1968 ereignete sich schliesslich der letzte tödliche Unfall auf der Axalp. Die Patrouille Suisse führte an diesem Tag mit vier Hunterflugzeugen zwei Aufträge durch, einer davon für den Fotografen Ernst Saxer und dessen Buchprojekt *Die Flugwaffen der Welt*. Beim letzten Steig- und Anflug kollidierte das Flugzeug von Hptm Paul Birrer unmittelbar vor dem Standort des Fotografen mit dem Felsgrat und traf Saxer tödlich am Kopf. Das Flugzeug stürzte anschliessend brennend am Unterhornband ab. Hptm Birrer kam dabei ebenfalls ums Leben.⁷⁷

STANDORT

Kommandohaus auf der Axalp, Brienz BE
(Koordinaten: 647044 / 173062)

INSCHRIFT

«Zu Ehren unserer auf dem Fliegerschiessplatz Ebenfluh verunglückten Kameraden / Oblt Merz Werner FI Kp 13 † 23.3.45 / Kp Rigoni Alexandre FI St 5 † 16.2.46 / Hutter Hans AMF Meiringen † 4.1.50 / Wm Lavater Hans FI St 15 † 12.10.53 / Wm Sauter Felix FI St 16 † 6.2.63 / Wm Bisegger Roland FI St 6 † 31.1.67 / Hptm Birrer Paul, Kdt FI St 11 † 18.4.68 / Oblt Saxer Ernst FI St 10 † 18.4.68»

SOLOTHURNER FLUGPIONIERE

Solothurn SO



Denkmal für die solothurnischen Flugpioniere, Stadtpark Solothurn

SKULPTUR

Das Fliegerdenkmal, das im Park des Konzertsals von Solothurn unter den Bäumen steht, ist zwar kein Denkmal, welches explizit zur Erinnerung an die Unfälle der Schweizer Luftwaffe errichtet worden ist. Aber es erinnert zumindest implizit daran. Die Skulptur geht auf

die Initiative des 1963 gegründeten Komitees *Solothurner Fliegerdenkmal* zurück, für dessen Bestehen sich der Solothurner Kulturhistoriker Paul L. Feser besonders eingesetzt hatte. Bereits 1964 waren zwei junge, einheimische Künstler damit beschäftigt, ihren Ideen für eine Gedenkstätte in Skizzen und Modellen Ausdruck zu verschaffen.⁷⁸ Das Denkmal sollte den Solothurner Aviatikern aus den Frühzeiten der Luftfahrt gewidmet werden. Hauptadressat war der Flugpionier Theodor Borrer, der als 19-Jähriger bei einem gewagten Flugmanöver anlässlich des internationalen Flugmeetings in Basel am 22. März 1914 ums Leben kam. Borrer gilt als Wegbereiter des Militärflugwesens, wenn er auch deren tatsächliche Gründung nicht mehr miterlebt hat.⁷⁹ Geschaffen wurde das Denkmal schliesslich vom Bildhauer Hans Borer. Die Einweihung fand am 17. November 1968 statt. In einer schlichten Feier gedachte man den Pionieren, die die heutige Zivil- und Militärluftfahrt geprägt hatten.⁸⁰ Auf einem Sockel streckt ein engelähnliches Wesen seine Flügel gegen den Himmel und scheint jeden Moment bereit zum Sprung, bereit zum Flug. Es erinnert in seiner Haltung an die Skulptur und Schutzgöttin «L'Aviation» in Emmen. Der Sockel trägt die Inschrift «Den solothurnischen Flugpionieren» und führt die Namen der zu erinnernden Flieger auf. Deren vier, nämlich Lt Werner Bodmer, Alexander Frei, Oblt Gottfried Guéniat und Hptm Max Cartier, sind im Flugdienst der Fliegertruppe abgestürzt. Insofern erinnert das Denkmal – wenn auch nicht in erster Linie und nicht explizit – auch an den Einsatz und den Verlust des Lebens dieser Pioniere.

STANDORT

Im Park des Konzertsaals von Solothurn SO
(Koordinaten: 607362/228714)

INSCHRIFT

«Den solothurnischen Flugpionieren/Theodor Borrer,
Werner Bodmer, Alexander Frei, Paul Ziegler/Gottfried Guéniat,
Eugen Bouché, Max Cartier, Ernst Gerber, Adolf Schaedler»

LOCARNESER MILITÄRPILOTEN

Locarno TI



Gedenktafel für die Locarneser Militärpiloten beim zivilen Flugplatz Locarno

GEDENKTAFEL

Anlässlich ihrer Delegiertenversammlung vom 29. Mai 1954 weihte die Sektion Locarno des *Aero-Club Schweiz* direkt beim Eingang des zivilen Flugplatzes von Locarno eine grosse Gedenktafel zur Erinnerung an die abgestürzten Locarneser Militärpiloten ein. Die Tafel erinnert namentlich an Hptm Décio Bacilieri und Oblt Fédérico del Grande, die beide am 27. August 1938 beim Fliegerunglück der Fliegerkompanie 10 in den Heubergen oberhalb Muotathal ums Leben gekommen sind sowie an Lt Alberto Regazzi, der am 12. August 1942 bei Hertenstein während eines Umschulungskurses sein Leben gelassen hat.⁸¹ «Periti al servizio della Patria» – umgekommen im Dienste des Vaterlandes, steht auf der Tafel. Daneben wird auch der Pionier Enrico Cobbioni geehrt, der als erster in den Himmel über Locarno aufstieg und im April 1912 den Lago Maggiore in 42 Minuten überflog. Hptm Décio Bacilieri wird in Locarno und Umgebung mehrfach mit Denkmälern geehrt, was vor

allem seinem tragischen Tod und seiner Rolle als Führer der verunglückten Doppelpatrouille der Fliegerkompanie 10 geschuldet ist.⁸²

STANDORT

Vor dem Eingang des Restaurants, ziviler Flugplatz Locarno TI
(Koordinaten: 711365 / 113381)

INSCHRIFT

«La sezione di Locarno dell'AE.C.S. in memoria dei piloti Locarnesi/
Enrico Cobbioni 1881 – 1912 Pioniere e primatista svizzero caduto
per il trionfo dell'ala / Cap. Decio Bacilieri 1905 – 1938 /
I. Ten. Fédérico del Grande 1910 – 1938 / Ten. Alberto Regazzi
1917 – 1942 / Periti al servizio della patria / MCMLIV»

LUFTKÄMPFER ÜBER DEM JURA I

Nods BE



Gedenkstein auf dem Chasseral für die gefallenen Luftkämpfer im Jura 1940

GEDENKSTEIN

Während der Zeit des Zweiten Weltkrieges hatte die Schweizer Fliegertruppe neben zahlreichen Unfällen auch drei Abschnüsse mit vier Todesopfern zu verzeichnen: Lt Rudolf Rickenbacher (4. Juni 1940) sowie Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli (8. Juni 1940) verloren durch deutschen Beschuss ihr Leben. Oblt Paul Treu (5. September 1944) stürzte durch den Angriff von amerikanischen Jagdflugzeugen ab.

Die beiden Abschnüsse von 1940 erfolgten im Rahmen verstärkter Kampfhandlungen im grenznahen Gebiet zwischen der deutschen und der französischen Luftwaffe anlässlich des Westfeldzuges der deutschen Wehrmacht, der am 10. Mai 1940 begonnen hatte. Für beide Ereignisse bestehen an den jeweiligen Unfallstellen bereits eigene Denkmäler. Ein weiterer Gedenkstein wurde am 2. Juni 2010 vor rund 70 Gästen auf dem Chasseral eingeweiht. Dieser erinnert an alle drei Todesopfer vom Juni 1940 im Jura und wurde offiziell von

der Schweizer Luftwaffe eingeweiht. Angestossen wurde die Idee für dessen Errichtung von Peter Brotschi, dem Autor von *Gebrochene Flügel*. Brotschi betrachtete ein solches Denkmal auf dem Chasseral mit Aussicht auf die Kantone Bern und Jura als Beitrag zur Stärkung des Images der Luftwaffe.⁸³ Seine Absicht war es nicht nur, die Luftkämpfer zu ehren, sondern in die Gegenwart und Zukunft hinein ein Zeichen zu setzen: «Le monument doit rappeler aux futures générations ces jours où des destins se sont scellés et qui ont été oubliés par la majeure partie de la population.»⁸⁴

Neben den namentlich erwähnten Oblt Emilio Gürtler, Lt Rodolfo Meuli und Lt Rudolf Rickenbacher erinnert der Stein auch an alle anderen militärischen Angehörigen der Schweizer Luftwaffe, die während ihres Militärdienstes ums Leben gekommen sind. Die Unglücke der Luftkämpfer stehen aus historischen Gründen als besondere Unglücksfälle jedoch im Zentrum. KKdt Markus Gygax, damaliger Kommandant der Schweizer Luftwaffe, betonte in seiner Ansprache, dass die Fliegertruppe vor dem Zweiten Weltkrieg alles andere als gerüstet war. Einen Teil der vor dem Krieg bestellten Flugzeuge des Typs Messerschmitt Me-109 erhielt die Fliegertruppe erst Anfang 1940. Die Piloten waren ungenügend ausgebildet und wiesen teilweise nur wenig Erfahrung auf. KKdt Gygax schloss seine Rede mit den Worten:

«Wie damals gilt auch heute: Flieger und Flabtruppen erzielen ihre optimale Wirkung nur im gemeinsamen Einsatz. Die Zukunft kann niemand voraussehen und der Mensch hat sich in den letzten 2000 Jahren nicht verändert. Die Mittel müssen geeignet sein und rechtzeitig zur Verfügung stehen. Dies gilt es in allen Diskussionen über die Armee und die Luftwaffe zu bedenken. Zum Wohl und zum Schutz unseres Landes heute und morgen. Mögen die gefallenen Piloten in unserer Erinnerung bleiben.»⁸⁵

Ein Bezug zur Gegenwart und zu den im Jahr 2010 bereits geführten Debatten um neue Kampfflugzeuge und um die Erneuerung der Armee im Allgemeinen war dadurch zumindest implizit hergestellt. Auch Jürg Stüssi-Lauterburg, damaliger Chef der Bibliothek am



Gedenkstein hoch über dem Berner Jura

Guisanplatz, fügte in seiner Rede eine subtile politische Note zu den Erinnerungsfeierlichkeiten für den Aktivdienst der Fliegertruppe hinzu:

«Was bleibt? Ich denke, das Zentrale sei der Respekt vor den Opfern, vor allen Piloten und Besatzungsangehörigen beider Seiten, welche ihre Pflicht mit ihrem Leben oder ihrer Gesundheit bezahlt haben. Noch zwei weitere Aspekte sind in meinen Augen von erstrangiger Bedeutung, der Lebenswille der neutralen und demokratischen Schweiz im Zweiten Weltkrieg und die Existenz einer zeitgemässen Flugwaffe – ich brauche das damalige Wort – als Grundvoraussetzung unserer unabhängigen politischen Existenz. [...] Mit dreizehnjährigen Dewoitine 27 liess sich kein Staat mehr machen 1940, aber die weitsichtig beschafften neuen Messerschmitt und Morane erlaubten dem Land, anzutreten.»⁸⁶

Stüssi-Lauterburg verwies in seiner Rede auch auf die Inschrift auf dem Fliegerdenkmal für den 1927 abgestürzten Piloten Oblt Adrien Guex beim Gotthardospiz, die besagt, «che la vita è missione» – dass das Leben ein Auftrag sei. Der Gedenkstein auf dem Chasseral und die Einweihungsfeier sind deutliche Beispiele dafür, dass eine Denkmalsetzung immer auch Bezug nimmt zur jeweiligen Gegenwart. 70 Jahre nach den Ereignissen sollten die Luftkämpfer von 1940 wieder in Erinnerung gerufen werden und durch die informierten und eingeladenen Medien auch in der Öffentlichkeit wieder präsent werden. Nicht explizit und sicherlich nicht als primäre Aussage und Absicht, aber implizit in den Ansprachen wurde am Gedenk Anlass der Bogen gespannt von den Luftkämpfen 1940 zu den Debatten rund um die Relevanz von Kampfflugzeugen in der Gegenwart. Für zukünftige Besucher des Chasserals soll das Denkmal ein Zeichen sein für Wehr- und Opferbereitschaft im Dienste der Schweizer Neutralität und Unabhängigkeit. Die Flugvorführungen einer letzten noch flugtüchtigen Morane-Saulnier D-3801 und einer PC-21 der Schweizer Luftwaffe versinnbildlichten und unterstrichen zum Ende des Gedenklasses die fortlaufenden Entwicklungen und Neuerungen im Flugbetrieb des Schweizer Militärs.

STANDORT

Auf der Krette des Chasseral, Nods BE
(Koordinaten: 570467 / 219940)

INSCHRIFT

«En mémoire des combats aériens qui se sont déroulés au-dessus du Jura en juin 1940 et des militaires des Forces aériennes tombés à l'engagement: Premier-lieutenant Emilio Gürtler / Lieutenant Rodolfo Meuli / Lieutenant Rudolf Rickenbacher / Forces aériennes suisses, juin 2010»

LUFTKÄMPFER ÜBER DEM JURA II

Dübendorf ZH



Gedenktafel in der Halle 1 des *Flieger Flab Museums* Dübendorf

GEDENKTAFEL

Neben dem Gedenkstein auf dem Chasseral erinnert ein weiteres Denkmal an die Luftkämpfer über dem Jura: In der Halle 1 des *Flieger Flab Museums* in Dübendorf ist eine grosse Gedenktafel ausgestellt, die die Schweizer Besatzungen in den Luftkämpfen vom Mai und Juni 1940 ehrt: «Dank gebührt den Piloten, die im Frühsommer 1940 die Schweizergrenze erfolgreich gegen die deutsche Übermacht verteidigt haben. Dabei verloren leider Lt Rickenbacher (Fl Kp 15) und Lt Meuli (Fl Kp 10) sowie der Beobachter Oblt Gürtler ihr Leben». Die Besatzungen werden hier also nicht nur geehrt, ihnen wird explizit Dank für die Grenzverteidigung ausgesprochen. Der Ausdruck «gegen die deutsche Übermacht» vermittelt dabei allerdings das verfälschte Bild, dass die Schweizer Grenze tatsächlich von der deutschen Wehrmacht angegriffen worden sei. Zwar stand am 17. Juni 1940 die *Panzergruppe Guderian* bei Pontarlier vor der Schweizer Grenze und in den nachfolgenden Tagen wurden deutsche Angriffspläne gegen die Schweiz durchaus geprüft und in Erwägung gezogen. Die Bedrohungslage war enorm, jedoch kamen die Angriffe nicht zur Ausführung.⁸⁷ Die Überflüge von deutschen (aber auch englischen und amerikanischen) Fliegern über Schweizer Gebiet sind

demnach nicht als eigentliche Angriffsflüge zu werten. Vielmehr waren sie Ausweichmanövern oder ungenauen Kenntnissen über den Grenzverlauf geschuldet und allenfalls als Provokationen zu deuten.

Neben den drei erwähnten sind auf der Tafel auch weitere Piloten aufgeführt, die an der Grenzverteidigung mitgewirkt haben. Darunter finden sich auch die Namen von den später verunglückten Offizieren Hptm Jean Roubaty († 6 Juni 1942), Oblt Gustav Nipkow († 26. Juni 1942), Lt Alois Hitz († 10. November 1942) und Lt Hans Rickenbacher († 5. Mai 1945). Gestiftet wurde die Tafel am 25. August 1990 von einer Privatperson aus Zollikon.⁸⁸

STANDORT

Halle 1, Flieger Flab Museum Dübendorf ZH
(Koordinaten: 690124 / 250321)

INSCHRIFT

Siehe Abbildung

GEBRÜDER RICKENBACHER

Lotzwil BE



Grabstätte der Familie Rickenbacher, Friedhof Lotzwil

GRABMAL

Lt Rudolf Rickenbacher wurde am 4. Juni 1940 von deutschen Flugzeugen über Boécourt abgeschossen. Er war der erste von vier Fliegern, die in direkten Kampfhandlungen im Zweiten Weltkrieg ihr Leben lassen mussten.⁸⁹ Sein Bruder Oblt Hans Rickenbacher verstarb nur drei Tage vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges am 5. Mai 1945 bei einer Kollision mit einem Zielflugzeug anlässlich einer Luftkampfübung über Ménières.⁹⁰

An der Beerdigung von Lt Rudolf Rickenbacher strömten hunderte Personen zur Dorfkirche, die nationale Elite aus Armee und Politik zeigte sich im kleinen Lotzwil. Eine Fliegerstaffel kreiste über dem Dorf, Gewehrsalven wurden abgegeben. Einer der Trauerkränze war angeblich von Reichsmarschall Hermann Göring gestiftet. Später wurde erzählt, dass die Lotzwiler den Kranz in Stücke gerissen hätten.⁹¹ 60 Jahre nach dem Absturz von Lt Rickenbacher liess der damalige Gemeindepräsident von Lotzwil die Grabsteine der Familie Rickenbacher restaurieren und wieder herrichten.⁹² Sie stehen heute praktisch in der Mitte des Friedhofs und sind umgeben von einer

niedrigen Buchshecke. Der mittlere der drei Steine trägt die Namen der beiden Militärpiloten sowie der Tochter von Hans Rickenbacher. Darüber ist ein engelähnliches Wesen mit zum Himmel empor gestreckten Flügeln und Armen eingemeisselt. Die Figur erinnert an Ikarus, welcher der griechischen Sage nach beim Ausbruch aus der Enge des Gefängnisses der Sonne zu nahe gekommen und zu Tode gestürzt ist.

Am Beispiel der Gebrüder Rickenbacher wird deutlich, dass ein seltener Abschuss durch fremde Flugzeuge stärker in Erinnerung behalten wird als ein Übungsunfall unter vielen. Obwohl zur selben Familie gehörend, befindet sich an der Unfallstelle von Oblt Hans Rickenbacher im Gegensatz zur Absturzstelle seines jüngeren Bruders kein Gedenkstein und keine Erinnerungstafel. Die kleine erklärende Tafel vor den Grabsteinen der beiden Militärpiloten erläutert den Abschuss von Lt Rudolf Rickenbacher ausführlicher als den Unfall von Oblt Hans Rickenbacher. Und nicht zuletzt wurde mehr über die Geschichte des Luftkämpfers geschrieben als über diejenige von Oblt Hans Rickenbacher. Aber selbst wenn die aktiven Luftkämpfer mehr Gehör finden: Auch den im fliegerischen Alltag Verunglückten kommt die Ehre zuteil, dass sie als solche in Erinnerung bleiben, die «im Dienste des Vaterlandes» ihr Leben gelassen haben.

STANDORT

Friedhof Lotzwil BE

(Koordinaten: 626508/226806)

INSCHRIFT GRABMAL

«Leutnant Rudolf Rickenbacher 1915–1940/Oblt. Hans Rickenbacher 1913–1945/Una Christina Rickenbacher 1941–1958»

INSCHRIFT TAFEL

«Lt Rudolf Rickenbacher aus Gutenberg geriet im Juni 1940 mit seinem Flugzeug über dem Jura in einen Luftkampf und stürzte als erstes Opfer der Schweizer Armee im 2. Weltkrieg ab. Sein Bruder Hans, ebenfalls Militärpilot, fand mit seinem Flugzeug 1945 den Tod.»

INDIVIDUALDENKMÄLER

OBLT ADOLF SCHOCH UND LT LOUIS PAGAN Genf GE

Oblt Adolf Schoch und Lt Louis Pagan (*1892)
Hb Bttr 82/Fliegerabteilung



Grabstein von Lt Louis Pagan, Genf

Häfeli DH-3
Flugplatz Thun BE

8. MÄRZ 1918

Lt Louis Pagan startete mit Oblt Adolf Schoch am Nachmittag des 8. März 1918 auf der Thuner Allmend zu einem Flug nach Dübendorf. Die Maschine hatte Probleme mit dem Motor und konnte erst nach einigen Versuchen startklar gemacht werden. Nach dem Start machte



Unfallstelle von Oblt Adolf Schoch und Lt Louis Pagan, Flugplatz Thun

Lt Pagan zuerst eine starke Linkskurve, ging anschliessend in eine Rechtskurve über und rutschte dabei ab. Aus etwa 80m Höhe stürzte die Maschine schliesslich in gerader und steiler Linie und mit laufendem Motor nur ca. 800 bis 1000m vom Startplatz entfernt zu Boden. Die Maschine begann kurz nach dem Aufprall zu brennen. Beide Insassen verloren durch den Unfall ihr Leben.⁹³

GRABMAL

Neben der Erwähnung des Unfalls auf der Gedenktafel am ehemaligen Fliegerhangar des Waffenplatzes Thun erinnert bis heute auch ein monumentales Grabmal auf dem Friedhof Saint-Georges in Genf an Lt Louis Pagan. Auf dem Grabstein wird erwähnt, dass Lt Pagan im Dienst («service commandé») abgestürzt ist. Verstärkt wird diese Aussage durch ein Zitat von Victor Hugo: «Ceux qui pieusement sont morts pour la Patrie ont droit qu'à leur cercueil la foule vienne et prie». Auch ein Porträt mit Fliegermütze sowie das Symbol der Fliegerabteilung weisen auf einen Absturz im militärischen Flugdienst

hin. Auf dem Stein ist ein auffälliger Palmwedel dargestellt, der in antiken Bildern für siegreiches Handeln steht und in der christlichen Ikonografie das Märtyrertum und ewiges Leben symbolisiert.

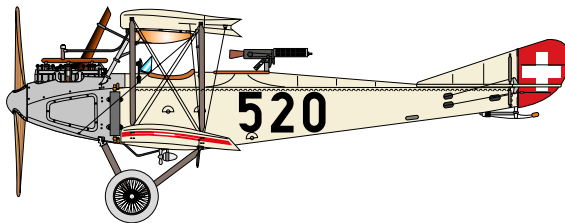
STANDORT

Friedhof Saint-Georges, Genf GE

(Koordinaten: ca. 497889 / 117202)

INSCHRIFT

«Lieutenant Aviateur Louis Pagan né le 3 janvier 1892 tombé en service commandé le 8 mars 1918 à Thouné / Ceux qui pieusement sont morts pour la Patrie ont droit qu'à leur cercueil la foule vienne et prie / Victor Hugo»



Häfeli DH-3



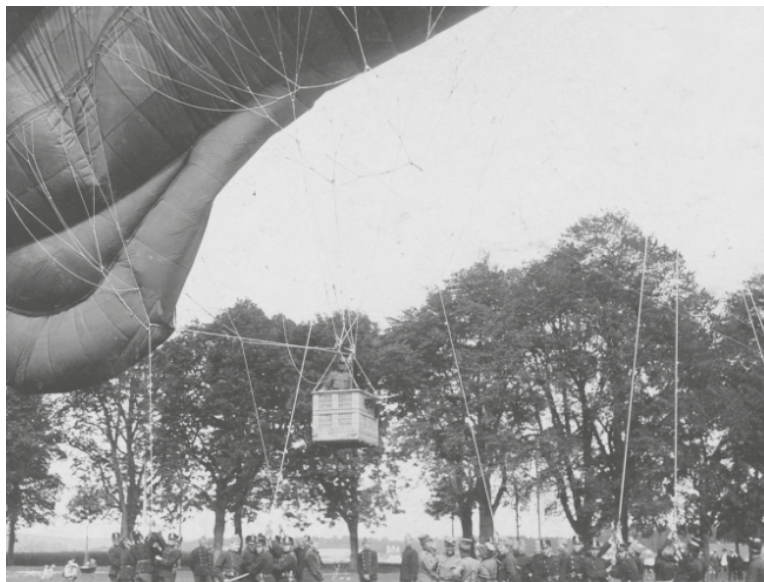
Gedenkstein für Lt Walter Flury, Miécourt

Lt Walter Flury (*1896)
Ballontruppe

7. OKTOBER 1918

Seit dem Frühsommer 1918 begannen sich die erstarrten Fronten des Ersten Weltkrieges zu lockern. Die Armeen waren wieder in Bewegung geraten. Der Stellungskrieg im Westen war vorbei. Am 7. Oktober 1918 wurde der aus Grenchen stammende, 22-jährige Lt Walter Flury zum ersten Mal mit seiner Ballonkompanie 2 zum Beobachtungsdienst an die Grenze in der Ajoie beordert.⁹⁴ Die Ballontruppe wurde von der Schweizer Armeeleitung mit dem Auftrag aufgegeben, die Bewegungen hinter der Grenze im Auge zu behalten. Im Rahmen dieses Einsatzes fand Lt Walter Flury durch den Abschuss eines deutschen Fliegers den Tod. In *La Suisse Aérienne* wurde berichtet:

Fesselballon
Miécourt, La Baroche JU



Lt Walter Flury im Fesselballon

«Wie gemeldet wurde, kamen zwei Aeroplane der Grenze nach; sie wurden von unten beobachtet und von schweizerischen Truppen beschossen, als sie die Grenze überflogen. Der eine kreiste einige Male über dem Ballon und schoss dann mit Maschinengewehr auf ihn, brachte ihn in Brand und so zum Absturz. [...] Der Ballon trug zwei grosse gemalte Schweizerkreuze und einen langen Wimpel in unsern Landesfarben.»⁹⁵

Das Schweizer Luftschiff befand sich rund zehn Kilometer von der Grenze entfernt. Das Politische Departement der Schweiz protestierte bei der deutschen Regierung und verlangte eine Entschädigung für die Familie des Opfers sowie eine strenge Bestrafung des deutschen Schützen.⁹⁶ Tatsächlich hatte der Abschuss des Schweizer Fesselballons für den deutschen Piloten ein Nachspiel. In der *Solothurner Zeitung* vom 24. Oktober 1918 war zu lesen, dass «die deutsche Regierung noch einmal ihr tiefes Bedauern und dasjenige der deutschen Heeresleitung über den beklagenswerten Angriff eines

deutschen Flugzeuges auf einen schweizerischen Fesselballon und den Tod eines schweizerischen Offiziers schriftlich ausgesprochen» hat.⁹⁷ Die deutsche Regierung versicherte, «Entschädigung und Schadenersatz» leisten zu wollen und den Schützen zu Festungshaft und drei Monaten Gefängnis verurteilt zu haben.⁹⁸

GEDENKSTEIN

Nördlich von Miécourt wurde am 29. Mai 1920 ein Gedenkstein eingeweiht und an die Gemeinde übergeben. Organisiert wurde das Denkmal von Privatpersonen und Kameraden von Lt Walter Flury. Primarschüler haben die Zeremonie mit Gesang begleitet, die Gemeinde Miécourt hat den Waldweg zum Denkmal erschlossen.⁹⁹ Heute führen zwei Wegweiser den aufmerksamen Waldspaziergänger zu dem grossen erratischen Felsen mitten im Wald am Rande eines schmalen Weges. Sogar auf der Schweizer Landeskarte ist der Gedenkstein als «Monument Flury» eingezeichnet. Auf der daran angebrachten Gedenktafel ist der brennende und am Boden liegende Ballon zu sehen. Ausserdem ist auch hier – wie bereits auf dem Grabstein von Lt Louis Pagan – ein Palmwedel als Symbol für Märtyrertum und ewiges Leben abgebildet. Erstellt wurde die bronzene Tafel von den zwei Genfer Graveuren und Brüdern Franz und Jules Holy. Die Inschrift erinnert an Lt Flury als Opfer der Pflicht. Die gleiche Gedenktafel wurde auch an der Ballonhalle auf dem Berner Beundenfeld angebracht, seit deren Abriss 1978 ist die Tafel jedoch verschwunden.¹⁰⁰ Im Oktober 1993, 75 Jahre nach dem Abschuss von Lt Flury, wurde in Miécourt vor rund 100 Anwesenden eine Gedenkfeier organisiert, bei der die Kinder des Dorfes 350 Ballone in den Himmel steigen liessen.¹⁰¹

Nur einen Tag nach dem Abschuss von Lt Walter Flury schrieb ein gewisser oder eine gewisse J. Voillat ein Gedicht über das Ereignis. Leider konnten weder über die Autorenschaft noch über die Verbreitung des Gedichtes weiterführende Informationen gesammelt werden:¹⁰²

Un drame à nos frontières
L'assassinat du lieutenant Walter Flury par les Allemands

«Il était à son poste d'observation,
Ce brave et vaillant officier;
Au service de sa patrie bien-aimée,
De la nacelle d'un ballon, il fouillait l'horizon;
C'était le 7 octobre, dans la matinée,
Près de Miécourt, la frontière est gardée;
Dans le lointain, il aperçoit deux avions,
Venant d'Allemagne dans sa direction;
Les sinistres oiseaux en service commandé
Sur l'observateur tranquille sont lancés;
Soudain! comme une éclaircie effrayante,
La mitraille a craché,
La frontière helvétique est violée,
Le drapeau fédéral est brûlé,
Walter Flury, assassiné;
Son corps carbonisé
Tombe comme une masse sanglante
Avec les débris du captif enflammé
Sur la terre hospitalière de la patrie suisse outragée.
Les témoins de ce drame dans les champs occupés,
Ivres de rage, mais saisis d'épouvante,
Contemplant avec horreur, le cœur navré,
L'assassin germanique fuyant vers son pays
Faire rapport à Guillaume du beau fait accompli;
La Croix de fer, l'emblème destructeur,
Brillait dans le ciel clair,
La Croix fédérale, notre emblème national
En lambeaux gît à terre.»



Gedenktafel mit Inschrift und stilisierter Szenerie des abgeschossenen Fesselballons

In einem Artikel zu Lt Walter Flury setzt der Schweizer Militärgeschichtler Hervé de Weck dessen Gedenkstein in Relation mit dem ehemaligen Soldatendenkmal *Sentinelle des Rangiers*, auch bekannt als «Le Fritz», welches am 31. August 1924 auf der Passhöhe von Les Rangiers eingeweiht worden ist und an die Bewachung der Grenzen erinnert hat. Der aus einem mächtigen Granitblock gehauene, vier Meter hohe Wachsoldat mit Gewehr, Bajonett und Helm stand auf einem ebenfalls vier Meter hohen Sockel und blickte nach Frankreich. Das Denkmal war den Soldaten gewidmet, die während dem Ersten Weltkrieg die Grenzen bewacht hatten. Ab den 1960er-Jahren wurde es für die separatistischen Jurassier jedoch zum Symbol der Unterdrückung durch den Kanton Bern. 1984 wurde die Statue erstmals von Autonomisten gestürzt. 1989 erfolgte – nach ihrem Wiederaufbau – die erneute Zerstörung. Die Jugendbewegung *Bélier* bekannte sich zu den Taten. Der Kopf und das Bajonett blieben jahrelang verschollen, bis verummte Aktivisten im Jahr 2004 – anlässlich des 25-jährigen Bestehens des Kantons Jura – den Kopf vor den Augen des damaligen Bundespräsidenten Joseph Deiss zertrümmerten.¹⁰³ Wenn nun «Le Fritz» nicht mehr existiert, so bleibt gemäss Hervé de Weck das

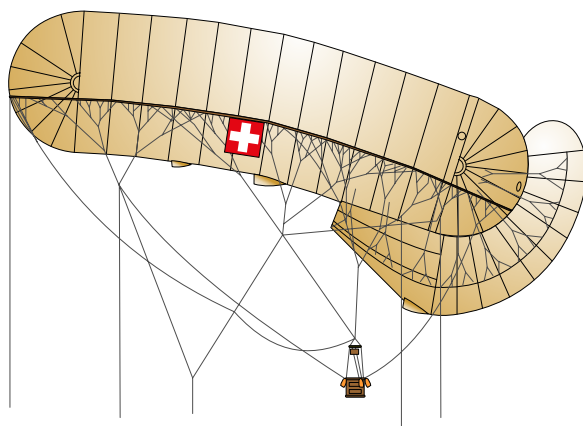
Denkmal für Lt Walter Flury als Statthalter, um an «ces époques de grands dangers» – an die Zeiten der Grenzverteidigung – zu erinnern.¹⁰⁴ Als weitere ähnliche Erinnerungsorte führt de Weck auch die Gedenksteine für Lt Rodolfo Meuli und Oblt Emilio Gürtler in Porrentruy sowie für Lt Rudolf Rickenbacher bei Boécourt auf. Lt Flurys Gedenkstein wird so in eine Tradition von Kriegerdenkmälern der Aktivdienste gestellt, denen auch innerhalb der Luftwaffendenkmäler eine besondere Bedeutung bezüglich der Opfer- und Wehrbereitschaft zukommt.

STANDORT

Nördlich von Bellevue, Miécourt JU
(Koordinaten: 579862/254205)

INSCHRIFT

«À la Mémoire du Lieutenant Aérostatier Walter Flury tombé victime du devoir le 7 oct. 1918»



Fesselballon

OBLT OSKAR BIDER

Mehrere Standorte



Oskar Bider vor der Nieuport 23 C-1 in Dübendorf

7. JULI 1919

Als Oblt Oskar Bider am 24. Januar 1913 als Erster die Pyrenäen ohne Halt überflog, war er gerade 21 Jahre alt. Bereits ein halbes Jahr später gelang dem jungen Abenteurer eine weitere Pionierleistung: Als erster Mensch überquerte er mit einem Motorflugzeug die Alpen

Oblt Oskar Bider (*1891)
Cheffluglehrer a D

Nieuport 23 C-1
Flugplatz Dübendorf ZH

von Bern nach Mailand und flog nach geglückter Landung wieder zurück. Zwar hatte der peruanisch-französische Luftfahrtpionier Jorge «Geo» Chavez bereits drei Jahre zuvor den Alpenhauptkamm von Brig nach Domodossola überquert, er verstarb jedoch nach seiner missglückten Landung in Domodossola. Oblt Oskar Bider war Mitbegründer der Schweizer Fliegerabteilung sowie der schweizerischen Zivilluftfahrt und zuletzt bis zum 1. Juli 1919 Chefpilot der Fliegerabteilung.¹⁰⁵ Bis heute ist er der wohl bekannteste Schweizer Flugpionier aus der Gründerzeit, nicht zuletzt wegen seines tragischen Endes: Am frühen Morgen des 7. Juli 1919 zerschellte Oblt Biders Nieuport-Doppeldecker nach einer Kunstflugeinlage am Boden. Die *Neue Zürcher Zeitung* vom 13. Juli 1919 beschrieb Oblt Oskar Bider in einem Nachruf als «Liebling» des Schweizer Volkes und als «Flieger, wie die Schweiz noch keinen besessen, ein Könner bester Prägung, sicher, begeistert, mutig, beliebt wie keiner, populär wie wenige in so jungen Jahren [...]».¹⁰⁶

Am Abend des 6. Juli 1919 hatte Oblt Oskar Bider seine Schwester Leny sowie Freunde und Bekannte zum Nachtessen ins «Carlton-Restaurant Hotel Bellevue au Lac» in Zürich eingeladen. Nach einer schlaflosen Nacht begab sich Oblt Bider nach Dübendorf, um mit dem Nieuport-Doppeldecker zu fliegen. Kurz nach sechs Uhr in der Früh startete er zu einem Akrobatikflug, der ca. 10 bis 15 Minuten dauerte. Aus diesem stürzte er schliesslich in einer Vrille zu Boden. Über die Ursachen des Unfalls bestehen bis heute kontroverse Meinungen. Die Zeugenberichte lassen verschiedene Interpretationen zu. Dass der offizielle Untersuchungsbericht über den Unfall in den Archiven fehlt, schürt die Spekulationen zusätzlich. Die Kernpunkte der rasch angefertigten Untersuchungsergebnisse werden jedoch in einem Brief von Oberstlt Mylius, dem damaligen Vertreter des Unterstabschefs für Flugwesen, am 9. Juli 1919 an die Generalstabsabteilung wiedergegeben: So sei Oblt Bider «weder an- noch betrunken [gewesen], was sich einwandfrei aus seinem 10–15 Minuten dauernden Flug ergibt [sic!]». Die Maschine sei vor dem Start genau geprüft und für in Ordnung befunden worden. Ein Maschinendefekt wird ausgeschlossen. Hingegen sei der «Absturz von Oberlieut. Bider

[...] entweder auf einen Ohnmachtsanfall, auf Unwohlsein, auf unrichtige Einschätzung der Entfernung vom Boden oder auf Absicht zurückzuführen. Für letztere Auffassung sprechen verschiedene Momente, die nach erfolgtem Absturz bekannt worden sind.»¹⁰⁷ Gemeint sind hier einige Zeugenaussagen, die von den anwesenden Kameraden und Freunden nach dem Unfall zu Protokoll gegeben wurden und die auf die Möglichkeit hindeuten, dass Oblt Bider absichtlich in den Tod gestürzt ist.¹⁰⁸ Nur wenige Stunden nach dem Unfall nahm sich Oblt Oskar Biders Schwester Leny Bider das Leben.

Dass Oblt Oskar Bider den Fliegertod starb, trug wohl seinen Teil dazu bei, dass über die Jahre etliche Denkmäler für den Flugpionier erstellt worden sind. Allerdings nehmen diese Denkmäler im Gegensatz zu den meisten anderen in diesem Buch nicht direkt Bezug auf Oblt Biders Unfall, sondern vielmehr auf seine Pionierleistungen. Dennoch sollen auch sie hier dargestellt werden, da sie – wie beim Denkmal für die Solothurner Flugpioniere – eben auch das tragische Ende implizieren. Neben den Denkmälern gab und gibt es auch immer wieder Gedenkveranstaltungen, die an den Flugpionier erinnern: Am 9. Juli 1939 fand in Langenbruck eine Gedenkfeier zum 20. Todestag von Oblt Oskar Bider statt, bei der eine Fliegerstaffel mit fünf Flugzeugen einen Formationsflug präsentierte und der Staffelführer im Tiefflug einen Kranz abwarf. Am 13. Juli 1963 wurde vor gut 5000 Zuschauern ein Fliegerfest im Gedenken an Oblt Bider auf dem Belpmoos durchgeführt. Wiederum in Langenbruck wurden am 12. Juli 1991 eine Gedenkfeier zu Ehren des 100. Geburtstages des Flugpioniers sowie am 22. und 23. Juni 2013 ein grosses Fest zur Erinnerung an 100 Jahre Alpenflug organisiert.¹⁰⁹



Grabstein für Oskar und Leny Bider, Langenbruck

GRABMAL

Das Grab für Oskar und Leny Bider besteht bis heute auf dem Friedhof von Langenbruck. An prominenter Stelle, gleich nach dem Friedhofseingang, steht der Grabstein, der an das Geschwisterpaar erinnert. Geschmückt ist er mit einem Adler-Emblem sowie einer Tafel, die an die erste Alpenüberquerung im Jahr 1913 und somit an Biders Pionierleistung erinnert.

STANDORT

Friedhof Langenbruck BL
(Koordinaten: 624813/244300)

INSCHRIFT GRABMAL

«Zum Andenken an das Geschwisterpaar Oskar Bider 1891 – 1919
u. Leny Bider 1894 – 1919»

INSCHRIFT TAFEL

«Erste Alpenüberquerung 1913»



Gedenktafel am Geburtshaus von Oskar Bider, Langenbruck

GEDENKTAFEL

An Oblt Oskar Biders ehemaligem Geburtshaus (heute: Gasthof Ochsen) in Langenbruck hängt eine Gedenktafel, die an ihn als «Gründer und Chefpilot der schweizer. Fliegertruppe» und als «Bezwinger der Pyrenäen und der Alpen» erinnert.

STANDORT

Am Geburtshaus, Hotel Ochsen, Langenbruck BL
(Koordinaten: 624978/244154)

INSCHRIFT

«In diesem Hause wurde im Jahre 1891, den 12.7. geboren:
Oskar Bider/Gründer und Chefpilot der schweizer. Fliegertruppe/
1913 Bezwinger der Pyrenäen und der Alpen. Gest. am 7.7.1919»



Brunnen vor der Gemeindeverwaltung Langenbruck

BRUNNEN

Die Gemeinde Langenbruck identifiziert sich stark mit der Person Oskar Bider. Davon zeugt auch die Integration des Flugpioniers in das Areal der Gemeindeverwaltung: Mit dem Bau des Verwaltungsgebäudes von Langenbruck im Jahr 1974 wurde vor dessen Eingang als Hommage an Oskar Bider ein Brunnen angefertigt.

STANDORT

Gemeindeverwaltung, Langenbruck BL
(Koordinaten: 624923/244402)

INSCHRIFT

«1891 – 1919 / Oskar Bider / Flugpionier»



Oskar Bider Baracke, Langenbruck

OSKAR BIDER BARACKE

Ebenfalls in Langenbruck steht die *Oskar Bider Baracke*. Unterhalten wird dieses Gebäude von den *Nieuport Memorial Flyers*, deren Ziel es ist, drei Jagdflugzeuge des Typs Nieuport 23 C-1 aus dem Jahr 1917 originalgetreu nachzubauen und zu fliegen. Jeden ersten Sonntag im Monat öffnet das Komitee seine Ausstellung zu Oblt Oskar Bider und der Nieuport 23 in der Bider-Baracke für die Öffentlichkeit.¹¹⁰

STANDORT

Schöntalstrasse, Langenbruck BL
(Koordinaten: 625094 / 244298)

INSCHRIFT

«Oskar Bider Baracke / www.nieuport.ch»



Bider-Hangar, Flugplatz Bern-Belp

BIDER-HANGAR

1928 wurde auf dem Flugplatz-Areal von Bern-Belp ein Hangar gebaut, der Oblt Oskar Bider gewidmet wurde und der das erste Gebäude auf dem 1929 eröffneten Flugplatz Bern-Belpmoos war. Bis heute steht er vor Ort, wenn er auch nicht mehr im Sinne seines ursprünglichen Zwecks als Fliegerhalle eingesetzt werden kann. 2002 wurde die *IG Bider-Hangar* gegründet, die sich zum Ziel setzte, den Hangar zu versetzen, zu renovieren und sachgerecht wieder in Betrieb zu nehmen. Das Projekt sah vor, den Hangar auf die gegenüberliegende Seite des Flugplatzgeländes zu verschieben.¹¹¹ 2015 wurde die IG jedoch aufgelöst. An ihre Stelle rückte das Projekt, den Hangar nach Langenbruck zu transportieren, um dort ein Bider-Museum einzurichten. Was für dessen Realisierung nun noch fehlt, sind die finanziellen Mittel. Das Museum würde auch Biders Schwester Leny gewidmet.¹¹²

STANDORT

Flugplatz Bern-Belp BE
(Koordinaten: 604787 / 195859)

INSCHRIFT

«www.biderhangar.ch»



Bider-Denkmal, Kleine Schanze Bern

SKULPTUR

Am 25. Oktober 1924 ist in Bern auf der Kleinen Schanze eine Skulptur für Oblt Oskar Bider eingeweiht und von der Fliegerabteilung an die Hauptstadt übergeben worden. Die Einweihungsfeier begann mit einem Geschwaderflug über Bern. Mit der Planung des Denkmals war bereits vier Jahre zuvor begonnen worden. Durch einen Spendenaufruf unter den Fliegern sollte die Finanzierung eines würdigen Denkmals gesichert werden.¹¹³ Überdies führte die Fliegertruppe am 28. August 1924 in Dübendorf einen «Bidertag» mit grossem Schaufliegen durch, mit dessen Reinerlös die Denkmalkosten schliesslich gänzlich gedeckt werden sollten.¹¹⁴

Dem Denkmal liegt die plastische Gestaltung der jahrtausendealten Sehnsucht des Menschen nach dem Fliegen zugrunde. Das Initiativkomitee hatte drei namhafte Künstler zu einem Wettbewerb eingeladen, ausgewählt wurde schliesslich der Entwurf von Hermann Haller.

In der *Aero Revue* von 1924 wird die Plastik ausführlich beschrieben und interpretiert:

«[...] hier will sich durch die elementare Schwingkraft des Körpers der eiserne Wille zum Menschenflug Ausdruck verschaffen. Kein traumhaftes Schweben, sondern bewusste Eroberung des Raumes. In dieser Gestalt liegt zweifellos jene geistige und körperliche Energiespannung, die nicht nur einst für die Lösung des Flugproblems entscheidend war, sondern auch die Voraussetzung für die Ueberquerung der bisher unbezwungenen Gletscherwelt bildete, nach der die Augen des Jünglings siegesgewiss blicken.»¹¹⁵

Nicht nur die Erinnerung an grosse Taten soll das Denkmal wachhalten, «sondern uns auch den Glauben an die immer weitere Vervollkommnung des Menschenfluges geben.»¹¹⁶ Die Plastik wurde in den 1920er-Jahren jedoch auch kontrovers diskutiert. So stellten die *Emmentaler Nachrichten* fest, dass der Gedenkstein in punkto Geschmacklosigkeit nichts zu wünschen übrig lässt. Und ein Kunstkritiker meinte, dass Haller hier nur die materielle Seite von Biders Tat verherrlicht, nicht aber seinen beseelenden Geist.¹¹⁷

Durch den prominenten Standort mitten in der Stadt ist das Denkmal für jedermann zugänglich. Das Initiativkomitee hatte den Vorschlag abgelehnt, das Denkmal in der Gegend des Beundenfeldes und somit in ein Aussenquartier zu setzen, auch wenn dort die Anfänge der Militäraviatik zu verorten sind.

STANDORT

Auf der oberen Terrasse der Kleinen Schanze, Bern BE
(Koordinaten: 600147 / 199381)

INSCHRIFT

«Oskar Bider»



Gedenktafel für Oskar Bider im Archiv des Flieger Flab Museums Dübendorf

GEDENKTAFEL

Im Archiv des *Flieger Flab Museums* in Dübendorf ist eine Tafel aufbewahrt, die ursprünglich beim Steinadlerdenkmal auf dem Flugplatz Dübendorf angebracht war und an den Cheffluglehrer Oblt Bider erinnert. Die Tafel gelangte später in den Keller eines Dübendorfer Schulhauses und wurde nach Aufräumarbeiten dem Fliegermuseum übergeben.

STANDORT

Flieger Flab Museum Dübendorf ZH
(Koordinaten: 690094/250316)

INSCHRIFT

«Oberlt. Bider Oskar / Chef-Fluglehrer / Langenbruck / *91' † 7.VII.19»

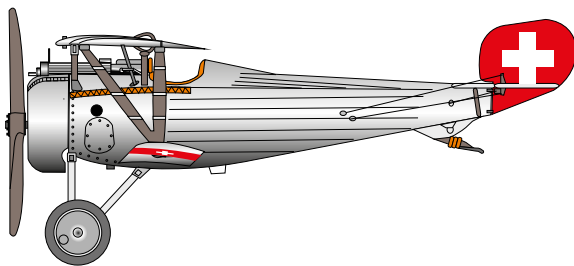


Oskar Bider-Strasse, Dübendorf

STRASSENAMEN

Die grosse nationale Bedeutung von Oblt Oskar Bider wird durch die vielen Strassennamen deutlich, die über die gesamte Schweiz verteilt sind und an den Flugpionier erinnern. So finden sich von der Romandie bis in die Ostschweiz Oskar Bider-Strassen (Dübendorf, Langenbruck, Liestal und Zürich), Biderstrassen (Bern und St. Gallen), Rues Oscar-Bider (Les Avanchets und Sion) und ein Oskar-Bider-Weg (Biel). Mit der bewussten Wahl von Strassennamen verschaffen sich Gemeinden jeweils ein Stück Identität. Aus einem Fundus von möglichen Namensgebern und verdienstvollen Taten werden nur einzelne ausgewählt und ins kulturelle Gedächtnis der Gemeinde übertragen. In der Stadt Zürich beispielsweise stellt die Strassenbenennungskommission einen Antrag zur Benennung einer bestimmten Strasse an den Stadtrat, der die Strassennamen schliesslich beschliesst.¹¹⁸ Was auf den Tafeln noch erklärend zum Namen hinzugefügt wird, ist jeweils der eine Aspekt eines Menschen und seines Wirkens, mit dem sich die Gemeinde identifiziert und der als würdig erachtet wird, im

Gedächtnis bewahrt zu werden. Somit ist auch erklärt, weshalb keines dieser Strassenschilder (und auch keines der anderen Denkmäler für Oblt Oskar Bider) an den Absturz des Cheffluglehrers, sondern an seine Pionierleistung und Bedeutung für die schweizerische Fliegerabteilung erinnert.¹¹⁹



Nieuport 23 C-1

JOSEF ITEN, JOSEF STEINER UND JOSEF WILDPRETT Unterägeri ZG

Josef Iten (*1914), Josef Steiner (*1914), Josef Wildprett (*1918)
Zivilpersonen

Häfeli DH-3
Unterägeri ZG (Koordinaten: 687300 / 220600)



Gedenkstein für die drei verunglückten Knaben, Unterägeri

29. SEPTEMBER 1926

Im Rahmen einer Beobachteraufgabe war der Pilot Lt M. am Mittag des 29. September 1926 mit seinem Beobachterschüler Lt R. über Goldau unterwegs. Wegen eines Defektes am Flugzeug musste der Pilot am Südostausgang des Dorfes Unterägeri eine Notlandung vor-



Unfallstelle, Unterägeri 1926

nehmen. Er konnte den Defekt beheben und startete die Maschine auf einer Strasse, nachdem er das hinzugetretene Publikum darauf hingewiesen hatte, sich von der Strasse in einem Mindestabstand von 200m zu entfernen. Kurz nach dem Abheben musste er jedoch einigen Kindern ausweichen, die auf die Strasse gelaufen waren. Er überzog das Flugzeug und touchierte zwei kleine Bäume, worauf die Maschine nach links abdrehte und sich auf den Kopf stellte. Drei Knaben, die sich an der Aufschlagstelle befanden, fanden dabei den Tod: Josef Iten, Josef Steiner und Josef Wildprett stammten aus Unterägeri und wollten den Start der Häfeli DH-3 beobachten. Die beiden Besatzungsmitglieder kamen ohne grössere Verletzungen davon.¹²⁰

Nur zwei Jahre später, am 19. Oktober 1928, war derselbe Pilot erneut an einem tödlichen Unglück beteiligt: Klara Gerber, eine mit dem Beobachter Lt R. befreundete junge Frau, hatte sich während eines Angehörigenfluges von ihren Sitzgurten losgeschnallt und fiel

aufgrund von Turbulenzen aus dem Flugzeug und auf den Gletscher beim Aletschhorn.¹²¹

GEDENKSTEIN

An der Unglücksstelle wurde nach dem Unfall ein Gedenkstein angebracht, der an die verunglückten Schüler erinnert. Die in klassisch römischem Stil gehaltene Marmorsäule ist gegen oben hin schräg abgebrochen und gewinnt durch diese Unvollständigkeit ihre Symbolkraft. Das Motiv der abgebrochenen Säule findet sich häufig auf jüdischen und christlichen Friedhöfen und symbolisiert ein zu früh beendetes Leben.¹²² Die Gemeinde Unterägeri hat das Denkmal kürzlich durch eine Tafel ergänzt, die den Unfallhergang beschreibt und drei Fotos von der Szenerie nach dem Unfall sowie von der Beerdigung der drei Kinder zeigt. Die Tafel ist Teil des *Ortskundlichen Weges Unterägeri*, der das Ziel verfolgt, «das Besondere hervorzuheben, bemerkenswerte Häuser und Plätze, Quartiere und Einzelobjekte zu benennen, auf ihre Geschichte und ihre einstige Funktion hinzuweisen».¹²³ So werden historische Orte in Unterägeri – wie der Unglücksort von 1926 – wieder lebendig, für die Nachwelt kontextualisiert und mit ihrer Geschichte verbunden.

Das Besondere am Denkmal in Unterägeri ist, dass hier nicht an Angehörige der Luftwaffe erinnert wird, welche im Dienste des Vaterlandes gestorben sind, sondern an zivile und unbeteiligte Unfallopfer. Dem Tod dieser Kinder eine gewisse Sinnhaftigkeit zu verleihen scheint deutlich schwerer, als es bereits für die im Dienste verstorbenen Besatzungen ist. Insofern ist dieses Denkmal kein Ehrenmal, das Opferbereitschaft und Einsatz anerkennt, sondern ein – wie die Inschrift schon aussagt – stilles «Andenken» an ein tragisches Unglück.

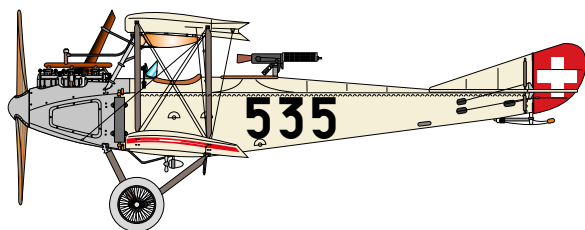
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 687204 / 220619)

INSCHRIFT

«Andenken an die am 29. Sept 1926 d. das Flugzeug Nr. 555
verunglückten Schüler Jos. Wilpert 1918 / Jos. Steiner 1914 /
Jos. Iten 1914»



Häfeli DH-3

OBLT ADRIEN GUEX Airolo TI

Oblt Adrien Guex (*1901)
Jagd Fl Kp 15

Fokker D VII
Gotthard-Hospiz, Airolo TI (Koordinaten: 686516/156651)



Denkmal für Adrien Guex auf dem Gotthard-Pass

7. AUGUST 1927

Am Sonntagmorgen schloss sich Oblt Adrien Guex zu einem Übungsflug den Piloten der nationalen Equipe an, die für den nationalen Alpenrundflug *Coupe Echard* trainierten. Die Route über den Cavenna-Pass war durch Wolken versperrt, weshalb Oblt Guex versuchte,

San Gottardo, 11 Agosto 1929

PROGRAMMA

Dell'Inaugurazione del Monumento al Lo Tenente Aviatore ADRIANO GUEX

Che avrà luogo al passo del San Gottardo il 15 Agosto.

Al Lo Tenente Aviatore
ADRIANO GUEX
Vedese

Caduto in servizio della Patria
Fra queste ardue cime
Insegnando
Che la vita è missione

Esultano e consacrano nei secoli
Ticinesi e Confederati
— 15 agosto 1929 —

- Ore 10 — Arrivo al San Gottardo dei Parenti, delle Autorità civili e militari, degli invitati, delle Società Sportive ed ammiratori.
Ore 11 — Discorso del Presidente del Comitato Direttivo Avv. Carlo Censi Consigliere Nazionale. Scoprimiento e consegna del monumento all'On. Dotta sindaco di Airolo.
Ore 12 — Banchetto ufficiale all'Hôtel Prosa (Lombardi). Discorsi da parte del Lod. Consiglio di Stato Dip. Militare e dell'On. Consigliere agli Stati Avv. Antonio Riva di Lugano.
Ore 4 — Chiusura.

IL COMITATO DIRETTIVO

Il Presidente:
Avv. CARLO CENSI Cons. Naz.

Il Segretario:
ANTOGNINI GIOSUE' Giudice

NOTA: L'inaugurazione avrà luogo con qualsiasi tempo.

ORARIO: Partenza da Chiasso ore 5.26 Partenza da Lugano ore 6.05
Partenza da Locarno ore 6.26 Partenza da Bellinzona ore 7.05
Arrivo ad Airolo ore 8.45
Partenza per il San Gottardo in Posta ore 8.46.

Se prenotati a tempo al Comitato si potranno probabilmente ottenere degli extra posta per la Vetta.

N.B. — Il prezzo del banchetto è fissato fr. 6.--. Chi intende partecipare deve annunciarsi al Comitato entro il 15 agosto p. v. Richieste tardive non sono ammesse.

Einladung zur Einweihungsfeier am 18. August 1929

über den Gotthard-Pass auszuweichen, um von Thun nach Bellinzona zu gelangen. Aber auch dort hingen die Wolken tief. 100m über der Passhöhe machte der Pilot eine enge Linkskurve und schlug schliesslich nahe am Ufer des Sees zwischen dem Gotthard-Hospiz

und dem Fort auf dem Boden auf. Der Instruktionsanwärter Guex, der erst seit acht Tagen verlobt war, war sofort tot. Wahrscheinlich hatte er versucht, durch eine niedrige Flughöhe die Wettersituation im Bedrettal zu beobachten.¹²⁴

KUNSTDENKMAL

Am 18. August 1929 wurde für Oblt Adrien Guex ganz in der Nähe der Unfallstelle ein Denkmal errichtet. Angefertigt wurde es durch den Tessiner Maler und Bildhauer Fausto Agnelli. Die eindrückliche Einweihungsfeier fand unter Anwesenheit von rund 600 zivilen und militärischen Personen statt, unter anderem auch der Familie Guex. Angestossen wurde die Idee durch die Tessiner Behörden. In der *Neuen Zürcher Zeitung* vom 18. August 1927 wird berichtet, dass auf dem Gotthard eine «Sammlung eröffnet [wurde] für die Errichtung eines Gedenksteines für den Flieger Oberleutnant Guex aus Lausanne [...]».¹²⁵ Das Hotel Prosa nahm die Beträge entgegen und leitete sie dem Tessiner Initiativ-Komitee weiter. Geplant war, dass eine Fliegerstaffel aus Dübendorf im Moment der Enthüllung Blumen auf das Denkmal regnen lassen sollte. Aus Sicherheitsgründen wurde dieser Überflug vom Kommando der FF Trp jedoch nicht bewilligt.¹²⁶

An Oblt Adrien Guex wird als einer erinnert, der im Dienst für das Vaterland gestorben ist und der gelehrt hat, dass das Leben ein Auftrag ist – «che la vita è missione». Was Oblt Guex damals lehrte und was – wohl unter dem Eindruck der Nachkriegszeit – aus einer Vielzahl von möglichen Facetten und Anekdoten aus seinem Leben ausgewählt worden ist, um auf lange Dauer Gültigkeit zu erlangen, ist so heute noch auf dem Gotthard zu lesen: Das Leben als Auftrag im Sinne des Einsatzes, der Opferbereitschaft und des Dienstes an einer grösseren Sache zu betrachten. Die Monumentalität des Denkmals unterstreicht die Dringlichkeit, mit der diese Botschaft damals in die Gegenwart und Zukunft entsandt worden ist. Ein grimmiger Adler hält die Gedenktafel in seinen Krallen und breitet seine kräftigen Flügel im Fluge aus. Darüber zeigt ein Relief das Porträt von Oblt Adrien Guex, der durch die Fliegerkappe deutlich als Pilot gekennzeichnet ist. Ganz oben auf der Steininformation lauern zwei

weitere Adler, thronen wachsam über der Welt und scheinen
jederzeit bereit für ihren Einsatz, um sich auf ihren Gegner oder ihr
Opfer zu stürzen.

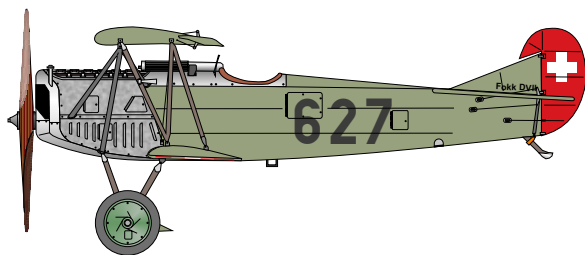
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 686516 / 156651)

INSCHRIFT

«Al 1^o Tenente aviatore Guex/Vodese/Caduto in servizio della Patria
fra queste ardue cime/Insegnando che la vita è missione/Consacrano
nei secoli/Ticinesi e Confederati/18 Agosto 1928»



Fokker D VII

HPTM MAX CARTIER Olten SO

Hptm Max Cartier (*1896)
Jagd Fl Kp 13



Gedenkstätte für Hptm Max Cartier vor dem Flugplatz Gheid, Olten

24. JANUAR 1928

Das neu konstruierte Beobachterflugzeug M8a musste am 24. Januar 1928 zur Erprobung durch die Fliegertruppe nach Dübendorf überflogen werden. Hptm Max Cartier wollte die Maschine in Thun gemeinsam mit einem zweiten Testpiloten noch einmal testen, bevor sie der Fliegertruppe übergeben werden sollte. Nach einem Renversement setzte Hptm Cartier zu einem Looping an. Dabei brach die untere rechte Tragfläche durch und kippte nach oben, worauf auch der obere Flügel zerbrach. Beide Flächen trennten sich vom Rumpf und fielen auf die Kleine Allmend. Das Flugzeug zer-schellte nach einer Vrilte mit dem Piloten am Aareufer. Dieser hatte keinen Versuch unternommen, sich mit dem Fallschirm zu retten. Möglicherweise wurde er bereits beim Auseinanderbrechen des Flugzeuges handlungsunfähig.¹²⁷

M8a
Am Aareufer, Steffisburg BE (Koordinaten: 613530/179000)



Unfallstelle von Hptm Max Cartier an der Aare, Steffisburg 1928

GEDENKSTÄTTE

Am 22. Juni 1930 wurde neben dem Oltener Flugplatz Gheid ein Gedenkstein für Hptm Max Cartier enthüllt. Bundesrat Rudolf Minger, Oberstkorpskommandant und Generalstabschef Heinrich Roost und die Führung der Fliegertruppe wohnten der Feier bei. Der Stein wurde der Obhut der Stadt Olten übergeben, wo Hptm Cartier seine Jugendzeit verbracht hatte. Umrahmt wurde die Feier von Musik- und Gesangsvorträgen der Oltener Kadettenmusik und des Männerchors Olten. Eine Fliegerstaffel überflog das Gelände.¹²⁸ Anlässlich des 50. Todestages von Hptm Max Cartier wurde 1978 auf dem Flugplatz Gheid eine Gedenkfeier organisiert und das Denkmal renoviert. Dabei wurde auch die heutige ausführliche Gedenktafel am Stein angebracht. Hptm Cartier war Initiant des Oltner Flugplatzes, der ab 1922 als Militärflugplatz diente.¹²⁹ Er wird auf dem Gedenkstein mit einem Relief abgebildet und als erster Oltner Flugpionier und Flugschüler von Oblt Oskar Bider beschrieben. Auch sein Höhenrekord von 9800m am 23. April 1925 ist auf der bronzenen Gedenktafel



Max Cartier vor einer Haefeli DH-3 in Dübendorf

festgehalten. Der Gedenkstein ist Teil einer grösseren bepflanzten Anlage, die als Ganzes als Gedenkstätte für den Flugpionier fungiert. Mit Sitzbänken und einem kleinen Brunnen bestückt wird der Gedenkort neben dem geschäftigen Treiben auf dem Flugplatz zu einem Ort der Ruhe und Besinnung.

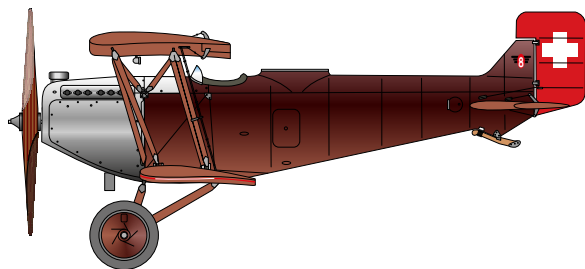
STANDORT

Flugplatz Gheid, Olten SO

(Koordinaten: 633916/243743)

INSCHRIFT

«Max Cartier Fl.Hauptmann 1896 1928/Hauptmann Max Cartier/
Erster Oltnr Fluggpionier. Geboren in Olten am 29.5.1896.
Abgestuerzt in Thun am 24.1.1928 als Einflieger mit M8 Prototyp der
K+W Thun. Erwarb 1917 als Flugschueler von O. Bider das Piloten-
brevet No. 99. Wurde 1925 zum Kommandanten der Jagdflieger Kp 13
befoerdert. Erreichte am 23.4.1925 einen Hoehenrek. von 9800m./
Segelfluggruppe Olten/24.1.1978.»



M8a

LT RUDOLF SCHELLER UND HEINRICH VOGT-WÜTHRICH Dallenwil NW

Lt Rudolf Scheller (*1908), Heinrich Vogt-Wüthrich
Jagd Fl Kp 14 / Zivilperson



Gedenktafel für Lt Rudolf Scheller und Heinrich Vogt-Wüthrich auf dem Stanserhorn

24. MAI 1934

Lt Rudolf Scheller führte am Nachmittag des 24. Mai 1934 mit seinem Vorgesetzten Heinrich Vogt-Wüthrich, Direktor der *Kesselschmiede Vogt-Gut AG* in Arbon, einen Angehörigenflug durch. Sie umkreisten den Pilatus, das Tomlishorn und das Stanserhorn eng und tief, obwohl die Sichtverhältnisse aufgrund der Bewölkung erschwert waren. Bei der zweiten Umkreisung des Stanserhorns verlor das Flugzeug an Geschwindigkeit und stürzte aus einer Höhe von ungefähr 20m auf den Gipfel, unmittelbar neben das Maschinenhaus der obersten Station der Stanserhornbahn. Es konnte kein Defekt an der Maschine ausgemacht werden. Der Unfall war wohl eine Folge davon, dass der Pilot die Häfeli DH-5 überzogen hatte. Der Unfallexperte geht davon aus, dass Lt Scheller durch die Beobachtung der umflogenen Hindernisse und die Erschwerung der Sicht aufgrund der meteorologischen Begebenheiten abgelenkt war und die Überprüfung des Geschwindigkeitserhalts vernachlässigte. Aus den Zeugenaussagen geht ausserdem übereinstimmend hervor, dass das Flugzeug nicht

Häfeli DH-5
Gipfel des Stanserhorns, Ennetmoos/Dallenwil NW
(Koordinaten: ca. 68836/198093)



Flugzeugtrümmer neben dem Maschinenhaus der Stanserhornbahn, 1934

mit dem Stanserhorngipfel kollidiert, sondern auf diesen abgestürzt ist.¹³⁰

GEDENKTAFEL

In unmittelbarer Nähe der Bergstation der Stanserhornbahn erinnert eine Gedenktafel in der Wiese an den Unfall. Ein Wanderweg führt direkt an der Bronzetafel vorbei, die jedes Jahr von den Mitarbeitern der Stanserhornbahn freigemäht wird, damit die Geschichte des Ortes für die Berggänger sichtbar bleibt.

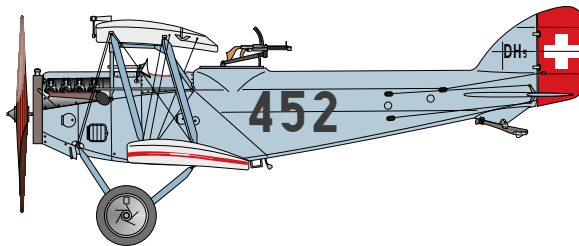
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 668830/198100)

INSCHRIFT

«Hier fanden den Fliegertod Heinrich Vogt von Arbon/
Rudolf Scheller von Richterswil am 24. Mai 1934»



Häfeli DH-5

LT HANS SCHÄRLIG

Wettingen AG



Fotografie des Gedenksteins für Lt Hans Schärli mit Trümmerteil, Wettingen, undatiert

6. AUGUST 1937

Der Pilotenschüler Lt Hans Schärli sollte sich am 6. August 1937 mit drei in grossen Abständen vor ihm gestarteten Kameraden zu einer Keilformation zusammenschliessen. Dazu vollführte er eine sehr enge und hochgezogene Linkskurve, verlor dabei an Geschwindigkeit und kippte mit dem Flugzeug über den linken Flügel in eine Vrinne mit zwei bis drei Umdrehungen. Lt Schärli konnte das Flugzeug zwar wieder fangen – nach einem kurzen, unruhigen Flug geradeaus kippte dieses aber erneut in eine Linksvrinne, die der Pilot bis zum Aufschlag am Boden nicht mehr retablieren konnte. Lt Schärli hat offenbar die nötigen Massnahmen nicht ergriffen, um aus der Vrinne wieder herauszukommen. Stattdessen hat er sich losgeseurtet, sich aus dem Sitz herausgearbeitet, ist abgesprungen und hat die Handauslösung des Fallschirms betätigt. Jedoch vermochte der Fallschirm die Fallgeschwindigkeit nicht mehr zu bremsen, der Pilot verstarb auf der Stelle. Als Primärursache für den Unfall wird im Unfallbericht der Geschwindigkeitsverlust in der Kurve angegeben. Das Unvermögen

Lt Hans Schärli (*1914)
Pilotenschule

Häfeli DH-5A
Tägerhard, Wettingen AG (Koordinaten: 667880 / 256020)



Gedenkstein für Lt Hans Schärlig unter einem Weidebaum, Wettingen

des Piloten, trotz ausreichender Höhe die Maschine aus der Vrille zu nehmen und stattdessen in zu geringer Höhe eine Fallschirmrettung zu versuchen, hat schliesslich zum tödlichen Ausgang geführt. Im Bericht wird festgehalten, dass die fehlerhaften Handlungen des Piloten begründet sind «in dessen Fähigkeiten und Charakter, die offenbar für die Pilotenlaufbahn ungenügend waren». Tatsächlich wurde Lt Schärlig von der medizinisch-psychologischen Prüfstelle wiederholt als ungenügend eingestuft («schlechte Konzentrationsfähigkeit», «stark verzögerte Reaktionen», «geistig sehr schwerfällig», «äusserst bequem und interesselos»). Dass Lt Schärlig aber dennoch für die Pilotenschule zugelassen war, wird damit erklärt, dass «mangels an genügenden, ganz einwandfreien Kandidaten gelegentlich mit Leuten ein Versuch [...] gemacht werden muss, bei welchen das psychologische Untersuchungsergebnis nicht einwandfrei war».¹³¹ Dass auch ungenügend ausgebildete und unqualifiziertere Piloten zum Flugdienst eingesetzt worden sind, muss im Kontext der

Erhöhung der Flugstunden im Zuge der allgemeinen Aufrüstung
Ende der 1930er-Jahre betrachtet werden.

GEDENKSTEIN

Bei der Unfallstelle in Wettingen, mitten auf einem Feld im Gebiet
Tägerhard, steht etwas verwittert unter einem Weidebaum ein statt-
licher Gedenkstein, der an das Unglück von Lt Hans Schärlig erinnert.
Auf einer alten Fotografie des Denkmals ist ausserdem ein hölzernes
Trümmerteil der Häfeli DH-5A zu erkennen, das wohl als Andenken
an der Stelle belassen wurde, heute aber nicht mehr vorhanden ist.

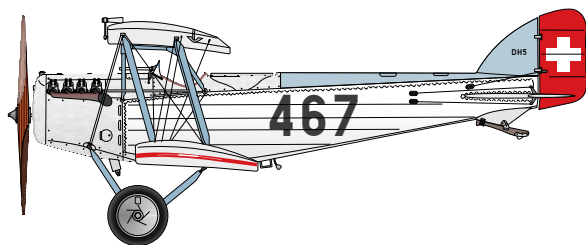
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 667865/255996)

INSCHRIFT

«An dieser Stelle stürzte am 6. Aug 1937 bei einer Staffellübung
tötlich ab / Hans Willy Schärlig / Leutnant der Fliegerkomp. 8»



Häfeli DH-5A

FLIEGERKOMPANIE 10

Mehrere Standorte

Hptm Décio Bacilieri (*1905), Oblt Sven Mumenthaler (*1906),
Oblt Carlo Bonetti (*1909), Oblt Frédéric del Grande (*1910),
Oblt Gino Romegialli (*1909), Lt Oskar Stäubli (*1914),
Wm Hans Schlegel (*1911)
Fl Kp 10



Gedenkstätte für das Unglück der Fl Kp 10, Muotathal

27. AUGUST 1938

Am Nachmittag des 27. August 1938 startete in Dübendorf eine Fünferformation der Fliegerkompanie 10 unter der Führung von Hptm Décio Bacilieri, um an den Flugtagen von Lugano die Militäraviatik zu vertreten. Der Staffelflug nach Bellinzona sollte mehreren Übungszwecken dienen und war in diesem Sinne auch ein militärischer Trainingsflug. Geplant war, eine Peilübung von Dübendorf bis über Disentis mit Funkverbindung auf den Flugplatz Dübendorf durchzuführen. Kurz vor dem Drusberg geriet die Staffel zwischen zwei unregelmässige Wolkenschichten. Obschon sich diese Schichten gegen den Berg hin zusammenzogen, nahm der Staffelführer an, dass sich dahinter ein freier Durchgang befand. Die Staffel befand sich jedoch plötzlich vor Nebelschwaden, weshalb sich Hptm Bacilieri zur Umkehr entschloss und in eine weit gehaltene Rechtskurve überging. Die Staffel geriet aber in immer kompakteren Nebel. Nachdem Hptm Bacilieri die Heuberge in nördliche Richtung wieder überflogen hatte, kam er ins seitliche Abrutschen, wohl, weil

4 x Fokker CV
Drusberg, Oberiberg SZ (Koordinaten: 706100/207300;
703000/205600; 703700/205800; ca. 702100/205700)

er durch seine Aufgabe als Verbandsführer die Kontrolle über seine eigene Maschine vernachlässigte. Diese touchierte die Hänge des Drusberges und geriet nach dem Aufschlag in Brand.

Es wird vermutet, dass die drei anderen Flugzeuge nach Einleitung der Umkehrkurve die Sicht auf das Führungsflugzeug verloren haben, jedoch mehr oder weniger miteinander die gleiche Kurve geflogen sind, da deren Unfallstellen relativ nahe beisammenliegen.

Unklar ist, weshalb die drei Piloten – Oblt Sven Mumenthaler, Oblt Fédérico del Grande und Lt Oskar Stäuble – ihre Maschinen so stark sinken liessen, dass sie die zuvor in südliche Richtung überflogenen Kämme der Heuberge nicht mehr zu überqueren vermochten und auf die Südhänge prallten. Das einzige nicht verunfallte Flugzeug schaffte es knapp neben den Heubergen aus dem Nebel heraus und landete später in Bellinzona.

Als Primärursache für die Unfälle wird im Unfallbericht eine falsche Einschätzung der Distanz sowie der Art und Strömung der Nebelschichten angegeben. Hptm Décio Bacilieri konnte nach dem Unfall noch befragt werden – er erlag erst elf Tage später seinen Verletzungen – und erklärte, die Kurve einige Augenblicke zu spät eingeleitet zu haben. Wegen der schlechten Sicht und der Kollisionsgefahr der Flugzeuge untereinander musste die Kurve ausserdem in grossem Radius ausgeführt werden, was mit eine Ursache des Unglücks war.¹³²

Mit Ausnahme des Absturzes von Oblt Oskar Bider hat kein anderes Unglück der Schweizer Luftwaffe derart viele Denkmäler hervorgebracht, wie die Absturzserie der Fliegerkompanie 10 in den Heubergen. Die Gedenkstätte in Muotathal ist die grösste und umfassendste Anlage, die an ein Luftwaffenunglück erinnert. Hptm Décio Bacilieri wurde als Verbandsführer durch mehrere Denkmäler geehrt, obwohl er durch das Umkehrmanöver die Angehörigen der Fliegerkompanie 10 in das Gelände geführt hatte.¹³³ Der Unfall hat sich bis heute tief ins Gedächtnis der Schweizer Luftwaffe eingebrannt.



Skulptur auf dem Gedenkstein
in Muotathal

GEDENKSTÄTTE

Nur drei Tage nach dem Unfall in den Heubergen beschloss der Gemeinderat von Muotathal die Gründung einer Stiftung zur Errichtung und zum Unterhalt eines Denkmals, «um [die] Ehrung zu einer dauernden und die Erinnerung zu einer unauslöschlichen zu gestalten».¹³⁴ Durch einen Spendenaufruf kam das nötige Budget zusammen, um an der Hauptstrasse inmitten der Gemeinde Muotathal eine prominente Gedenkstätte zu errichten – bis heute die grösste, die an ein Unglück in der Schweizer Militäraviatik erinnert. Um das passendste Denkmalprojekt auswählen zu können, wurde ein Wettbewerb unter den in den Kantonen Uri, Schwyz und Nidwalden wohnhaften Bildhauern durchgeführt. Angedacht wurde ein Denkmal als Freiplastik, wobei Entwürfe in Form von Brunnen oder Reliefs ausgeschlossen wurden. Ausserdem wurde erwähnt, dass «Ganzakte etc. zu vermeiden» sind, um dem Empfinden der Talschaft von Muotathal zu entsprechen.¹³⁵ Ein bereits früher eingereichtes Projekt wurde mit der Begründung abgelehnt, dass «das Pathos, das das Bauwerk anschlägt, [...] zu stark an ausländische Heldendenkmäler [erinnert]». Die Flieger seien aber keine «Helden im Sinne eines Winkelried oder Uli Rotach», sondern verunfallte Opfer.¹³⁶ Den Wettbewerb gewann schliesslich der Bildhauer August Bläsi.

Entstanden ist eine Stele mit der Aufführung der Namen aller Opfer und dem Unglücksdatum. Auf der Stele steht ein junger Mann, der die Hände abwehrend oder erschreckt zum Himmel emporstreckt:

«Unter den Klängen der Vaterlandshymne fiel das Tuch vom Monument, das auf granitener, schlanker Säule einen Hirten mit zum Himmel ringenden Armen in schlichter, aber sehr eindrücklicher, symbolischer Form darstellt, als wollte er die jäh geschaute Katastrophe mit abwehrenden Gebärden und einem Hilferuf verhüten.»¹³⁷

Die Einweihungsfeier fand am 31. August 1941 in Anwesenheit von Angehörigen und Militär- sowie Regierungsvertretern statt. Seit den Renovationsarbeiten in den Jahren 1978 und 1979 wird die Stele mit einer niedrigen Mauer eingefasst und durch eine Informationstafel mit Angaben zum Unfallhergang und den eingezeichneten Unfallstellen ergänzt. Die angrenzende Seitenstrasse trägt offiziell den Namen Denkmalstrasse. Über die Jahre fanden an der Gedenkstätte immer wieder Gedenkfeiern und Kranzniederlegungen statt. So beispielsweise am 24. Juni 1979, einige Monate nach der Renovierung bei einem Besuch des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtroepen.¹³⁸ Am 21. August 1998 wurde ausserdem eine Gedenkfeier anlässlich des 60. Jahrestages des Unglückes mit einem Mirage-Flugdefilee über Muotathal organisiert. Aus einer Dornier DO-27 wurden dutzende Rosen über dem Fliegerdenkmal abgeworfen.¹³⁹ Während langer Zeit fand überdies in der Pfarrkirche Muotathal jährlich eine Stiftjahrzeit für die in den Heubergen verunglückten Angehörigen der Fliegerstaffel 10 statt.¹⁴⁰

STANDORT

Denkmalstrasse, Muotathal SZ
(Koordinaten: 700902 / 203245)

INSCHRIFT

«Fliegerunglück Muotathal/Hptm. D. Bacilieri/Obt. C. Bonetti/
Obt. F. del Grande/Obt. S. Mumenthaler/Obt. G. Romegialli/
Lt. O. Staeuble/Wm. H. Schlegel/27. August 1938»



Gedenkstein für Hptm Décio Bacilieri, Flugplatz Locarno

GEDENKSTÄTTE

Der militärische Flugplatz Locarno weist zwei Stellen auf, die zu Ehren von Hptm Décio Bacilieri und zur Erinnerung an den Unfall der Fliegerkompanie 10 errichtet worden sind. Ende der 1960er-Jahre wurde zwischen dem Eingang und der Cafeteria des militärischen Flugplatzes ein Gedenkstein für Hptm Bacilieri erstellt. Der Stein entstammt der Flussmündung der Verzasca, ist umgeben von einer bepflanzten Anlage und trägt die Inschrift «Campo Cap. Bacilieri». Initiiert wurde das Denkmal von Ettore Monzeglio (damaliger Betriebsleiter BAMF Flpl Lodrino) und Reto Salzborn (damaliger Chef Diensstelle Locarno).¹⁴¹



Ausstellung auf dem Flugplatz Locarno

Der Flugplatz beherbergt neben dem Gedenkstein auch eine kleine Ausstellung: Beim Eingang der Aula des Flugplatzes Locarno befinden sich zwei Vitrinen und eine Stellwand, die mit einigen Informationen und Gegenständen an den Absturz der Fliegerkompanie 10 erinnern. Darunter befindet sich unter anderem Kartenmaterial, ein Hauptmanns-Hut sowie das Dienstbüchlein von Oblt Hugo Sommerhalder. Letzterer hatte als Beobachter des Führungsflugzeuges den Unfall als Einziger überlebt. Die meisten Ausstellungsstücke stammen von Oblt Sommerhalders Enkel, der die Erinnerungsstücke an Boris Comazzi vom Flugplatz Locarno übergeben hat, um sie an einem würdigen Ort aufzubewahren und auszustellen.¹⁴²

STANDORT

Flugplatz Locarno TI

(Koordinaten: 711198/113451)

INSCHRIFT GEDENKSTEIN

«Campo Cap. Bacilieri»



Grabmal für Hptm Décio Bacilieri, Friedhof Locarno

GRABMAL

Auf dem Friedhof von Locarno befindet sich heute noch das monumentale Grabmal von Hptm Décio Bacilieri. Dessen Form erinnert an ein Flugzeug, gleichzeitig stellt es ein liegendes Kreuz dar. Auf dem Grabmal ist ein Gefechtschirm platziert. Auf der Frontseite steht die Inschrift «Décio Bacilieri, Capitano Aviatore». Auch die Namen von Familienangehörigen von Hptm Bacilieri sind aufgeführt, jedoch auf zwei kleinen Tafeln neben dem eigentlichen Grabmal – mit Ausnahme seines Bruders Luciano Bacilieri, dessen Namen ebenfalls auf dem Monument unter demjenigen von Hptm Bacilieri erwähnt ist. An den Ecken des Grabmals befinden sich zwei runde Reliefs mit der Nummer 10 für die Fliegerkompanie 10 und dem Emblem der Schweizer Fliegertruppe.

STANDORT

Friedhof Locarno TI
(Koordinaten: 704083 / 114080)

INSCHRIFT

«Décio Bacilieri / Capitano Aviatore / 1905 – 1938 /
Luciano Bacilieri / 1907 – 1953»



Strassenname, Minusio

STRASSENNAME

Wie schon am Beispiel von Oblt Oskar Bider gezeigt können auch Strassennamen als Denkmäler gewertet werden. Das Andenken an Hptm Décio Bacilieri wurde mit einer Strassenbenennung ins Gemeindebild von Minusio integriert. An der «Via Decio Bacilieri» finden sich jedoch keine zusätzlichen erklärenden Angaben zur Funktion Hptm Bacilieris, auch nicht zu dessen Unfall. Spannenderweise ist die Strasse an einem Ende mit «Via Decio Bacilieri» bezeichnet und am anderen Ende mit «Via cap. D. Bacilieri». Die zweite Bezeichnung verrät sodann zumindest, dass es sich beim Namensgeber um einen Hauptmann (ital. capitano) der Armee gehandelt hat.

STANDORT

Minusio TI

(Koordinaten: 705539 / 114746)

INSCHRIFT

«Via Decio Bacilieri» bzw. «Via cap. D. Bacilieri»

LIED «VOGLIO VOLARE»

Eine spezielle Form von Denkmal ist das Lied «Voglio Volare» (auch bekannt als «La Canzone dell'Aviator») von Waldes Keller, einem ehemaligen Angehörigen der Fliegerkompanie 10. Es gilt als inoffizielle Hymne der Schweizer Militärpiloten, die bis heute bei Fliegeranlässen gesungen wird. Es besingt einen Flug ins Tessin, wo ein Mädchen auf den Piloten wartet. Anlässlich der Soloflugfeier der jüngsten Pilotinnen und Piloten der Schweizer Luftwaffe ist es Tradition, dass die um den Gedenkstein von Hptm Bacilieri positionierten Flugschüler in Locarno das Lied singen.¹⁴³ Der Bezug zum Fliegerunglück von 1938 wird in der zweiten Strophe hergestellt, in der es heisst: «Aviator se passi il Muotathal, prendi'ste rose: son rose rosse, per ricordare le ali infrante dei ticinesi nostri, aviator!». ¹⁴⁴ Insofern ist auch dieses Lied als Denkmal an das Fliegerunglück zu werten, das bis heute eng mit der Schweizer Luftwaffe verbunden ist.

VOGLIO VOLARE

Aviator, vorrei volar con te
dalla mia Nina,
là nel Ticino
ch'è tutto sole,
prati fioriti
dove m'aspetta
nell'ansia il mio tesor!

Ritornello:

Voglio volar laggiù
nel ciel lontano,
passare l'Alpi ancor
fin' a Lugano.
Lasciatemi volar
ove mi guida il cuor:
pulsava di già il motor,
canta la canzone
dell'aviator!

Aviator se passi il Muotathal,
prendi'ste rose:
son rose rosse,
per ricordare
le ali infrante
dei ticinesi
nostri, aviator!

Ritornello

Se nell'azzurro vola un aquilon
dalla bandiera
dei due colori,
mi gonfia il cuore
'na gran passione,
e canto ancora
per te la mia canzon:

Ritornello

Dedicata alla Compagnia d'Aviazione 10.

VOGLIO VOLARE

CANZONE MILITARE

Parole e Musica di WALDES KELLER

Tempo di marcia, non troppo vivo

(N.B. L'ultima volta ripetere il ritornello cantando a bocca chiusa le prime 20 misure)

I. Aviator, vorrei volar con te
dalla mia Nisa,
là nel Ticino
ch'è tutto sole,
grati fioriti,
devo m'aspetta
nell'aspi il mio tesori!
Voglio volar laggiù
nel ciel lontano,
passate l'Alpi ancor
fu' a Lugano.
Lasceltemi volar
ove mi guida il cor:
puls di già il motor,
canta la canzone
dell'aviator!

II. Aviator, su passi li Nostali,
prendi ate rosso:
con ree rosse,
per ricordare
io all'infante
dei ticinesi
suo tri, aviator.

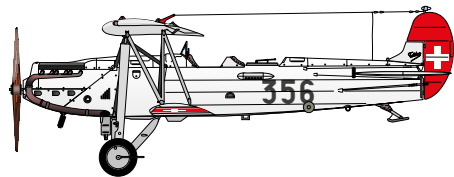
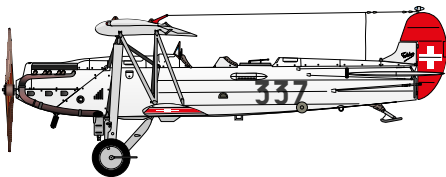
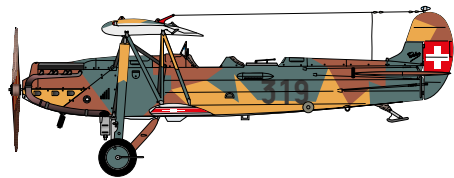
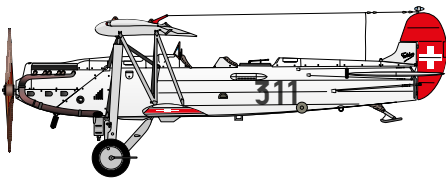
Voglio volar laggiù
con....

III. Se nell'azzurro vela un aquilone
dalla bandiera
dei due colori,
mi gonfia il cuore
un gran passadue,
e canto ancora
parlo la mia canzon:

Voglio volar laggiù
con....

TRÜMMERTEILE

Neben diesen unterschiedlichen Denkmälern befinden sich noch heute bei den Unfallstellen einige Trümmerteile der Unglücksmaschinen. Aus einem Stück Metall war bei einer Alp ein Gartentürchen angefertigt worden, das später allerdings durch einen Brand fast vollständig zerstört worden ist. Auch einige Bewohner von Muotathal haben Trümmerteile der verunglückten Fokker in ihrem privaten Besitz. Sie werden als «Reliquien» aufbewahrt, die einen direkten Bezug zu ihrer jeweils persönlichen Familiengeschichte aufweisen, da die Eltern und Grosseltern das Unglück als junge Menschen noch miterlebt hatten. So hat ein Dorfbewohner ein Strukturteil aus dem Rohrahmen des Flugzeuges von Pilot Oblt Fédérico del Grande und Beobachter Oblt Gino Romegialli gefunden. Es war an der linken Seite des Flugzeuges eingebaut und diente als Diagonalstrebe zur Abstützung zwischen Fahrwerk-Schwingelenk und der linken vertikalen Fahrwerksstrebe bei deren Anschluss am oberen Flügel. Das Stück befindet sich nun auf dem Flugplatz Locarno, ist aber zu gross, um im kleinen Museum für die Fliegerkompanie 10 ausgestellt zu werden.¹⁴⁵



Fokker CV

LT GEORGES-ANDRÉ ROLAZ
Seegräben ZH



Gedenkbrunnen für Lt Georges-André Rolaz, Seegräben

5. JULI 1939

Im Rahmen der Umschulung auf das Flugzeug C-35 und nach eingehenden Instruktionen durch den stellvertretenden Fluglehrer führte Lt Georges-André Rolaz am Nachmittag des 5. Juli 1939 seinen ersten Flug auf der neuen Maschine durch. Akrobatik und

Lt Georges-André Rolaz (*1917)
Pilotenschule

C-35
Seegräben ZH (Koordinaten: 700465/244160)



Unfallstelle mit Schaulustigen, Seegräben 1939

Sturzflüge wurden strikt verboten. Angeordnet wurde eine Flughöhe von 1500 bis 2000 m. Es ging darum, sich bei einem Flug von etwa 20 Minuten an das Flugzeug zu gewöhnen und durch Links- und Rechtskurven die intensive Wirkung des Seitensteuer-Flettnerruders auszutesten. Lt Rolaz flog nach ca. 15 Minuten Flugzeit eine Steilkurve in einer geringen Höhe von etwa 500 m und reagierte offenbar zu brüsk auf den irreführenden Eindruck, die Maschine ziehen zu müssen, während sich das Flugzeug jedoch schon in einem Status des Geschwindigkeitsverlustes befand. Durch die Zeugenaussagen wird nicht ganz klar, ob Lt Rolaz in eine Vrilie geriet oder ob es sich um eine komplizierte Figur – z. B. eine getrudelte Rolle – gehandelt hat. Dem Piloten gelang es zwar, aus dieser ungewollten Figur wieder den Normalflugzustand zu erreichen. Er verlor dann offenbar aber das Gefühl für die Fluggeschwindigkeit, fiel in eine Rückenvrilie und kam daraus – auch wegen der geringen Höhe – nicht mehr heraus. Lt Rolaz konnte sich noch von seinem Sitz losgurten, die Höhe reichte für eine Fallschirmlandung jedoch nicht mehr aus.¹⁴⁶



Ansprache von KKdt a D Markus Gygax anlässlich der Einweihungsfeier des Denkmals am 5. Juli 2014

BRUNNEN

Kurz vor und während dem Zweiten Weltkrieg fanden rund um den Pfäffikersee vier Piloten bei Flugzeugabstürzen den Tod:

Lt Georges-André Rolaz, Lt Francis Pilloud (13. November 1941), Lt Max Lauer (21. September 1942) und Kpl Jean Deschenaux (25. August 1943). An allen vier Absturzstellen befinden sich heute Gedenksteine, die an die verunfallten Piloten erinnern. Für Lt Georges-André Rolaz wurde 75 Jahre nach seinem tödlichen Absturz an der Unfallstelle in Seegräben ein Gedenkbrunnen eingeweiht. Über 200 geladene Gäste und Besucher wohnten der Zeremonie am 5. Juli 2014 bei.

Der Initiator Toni Hagnauer hatte den Unfall damals als junger Augenzeuge miterlebt. Mit Unterstützung der Gemeinde und vieler Sponsoren wurden ein Findling aus Melser Sandstein mit einer Gedenktafel sowie eine schlichte Sitzbank und eine junge Stieleiche an den Rand des Eichpelholzes gesetzt. In seiner Ansprache betonte

der Gemeindepräsident Marco Pezzatti, dass dieser Gedenkort allen Menschen zum Innehalten offen stehe und zitierte dazu Immanuel Kant: «Wer im Gedächtnis seiner Lieben lebt, der ist nicht tot, der ist nur fern; tot ist nur, wer vergessen wird.»¹⁴⁷ Zum Abschluss der Gedenkfeier wurde mit zwei Bückern, einer Jodel und einer Tri-Pacer eine Missing-Man-Formation zu Ehren des verunglückten Rolaz geflogen.

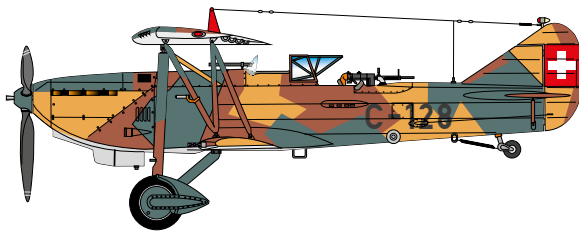
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 700470/244165)

INSCHRIFT

«5. Juli 1939/Fl. Lt. Georges-André Rolaz/Genève/1917–1939/2014»



C-35

LT RUDOLF RICKENBACHER

Boécourt JU



Gedenkstein für Lt Rudolf Rickenbacher, Boécourt

4. JUNI 1940

Am 4. Juni 1940 erfolgten Luftkämpfe gegen deutsche Bomber und Kampfflugzeuge vom Typ Messerschmitt Me-110 in der Gegend von La Chaux-de-Fonds und über den Freibergen.¹⁴⁸ Lt Rudolf Rickenbacher erhielt zusammen mit einem Patrouillenführer am Nachmittag den

Lt Rudolf Rickenbacher (*1915)
Fl Kp 15

Messerschmitt Me-109 D
Boécourt JU (Koordinaten: 583450/244300)

Auftrag, in den Luftkampf einzugreifen, wobei er von den deutschen Kampfflugzeugen beschossen wurde und abstürzte. Der Patrouillenführer beschrieb später in seiner Zeugenaussage:

«Im Steigflug Richtung Saignelégier überholte ich ihn [Lt Rickenbacher, Anm.d.A] ca. 5 Min. nach dem Start, worauf wir mit ca. 100 m Zwischenraum in Patr. weiterflogen. [...] Als wir uns auf 3500 m s. Saignelégier befanden, konnte ich bereits 3 Bomber über La Chaux-de-Fonds erkennen, die sich anscheinend im Kampf befanden. Jedenfalls sah ich sie ständig steile und hochgezogene Kurven fliegen. Ich nahm sofort Kurs auf den Kampfraum. Als ich wieder nach meinem Patr. Kameraden Ausschau hielt, sah ich ihn nicht mehr. Das letzte Mal war er noch ca. 300 m rechts neben mir gewesen.»¹⁴⁹

Den Luftkampf von Lt Rickenbacher hat keiner der Augenzeugen wirklich beobachten können. Zahlreiche Bodenzeugen stimmten aber darin überein, dass das Flugzeug beinahe senkrecht aus den Wolken gestürzt ist. Wahrscheinlich ist, dass der Pilot aus der Maschine geschleudert wurde, «wobei der Fallschirm sich an dieser verhängend zerriss und der Pilot abriss, sodass er im freien Fall ca. 2000 m abstürzte und beim Aufschlag getötet wurde.»¹⁵⁰ Aufgrund der zahlreichen noch vorgefundenen Munition (wobei sich viele Patronen mit dem Flugzeug in den Boden eingegraben haben), nimmt der Unfall-experte an, dass Lt Rickenbacher nur wenig oder gar nicht geschossen hatte. Bereits unter Zensur fand sich im *Bund* am nächsten Tag einzig eine kurze Meldung zum Tod von Lt Rickenbacher: «Im Abwehrkampf stürzte ein schweizerisches Flugzeug bei Boécourt in der Nähe von Glovelier ab. Der Pilot, Lt. Rud. Rickenbacher, geb. 1915, ist dabei im Dienst des Vaterlandes ums Leben gekommen.»¹⁵¹

GEDENKSTEIN

An der Hauptstrasse zwischen Boécourt und Bassecourt steht ein kleiner Gedenkstein mit eingelassener Tafel unter den Ästen eines stattlichen Weidenbaumes. Lt Rudolf Rickenbacher wird darauf als Luftkämpfer geehrt. Der Stein befindet sich an der Stelle, an der die Leiche des Piloten gefunden wurde, rund 400 m vom Flugzeugwrack entfernt.

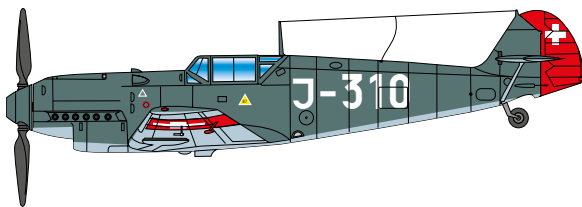
STANDORT

An der Absturzstelle

(Koordinaten: 583183/243856)

INSCHRIFT

«Hier fiel im Luftkampf am 4. Juni 1940 Lieutenant Rudolf
Rickenbacher/Fl. Kp. 15»



Messerschmitt Me-109 D

OBLT EMILIO GÜRTLER UND LT RODOLFO MEULI Porrentruy JU und Lugano TI

Oblt Emilio Gürtler (*1911), Lt Rodolfo Meuli (*1914)
Fl Kp 10



Gedenkstein für Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli, Porrentruy

8. JUNI 1940

Nur vier Tage nach dem Abschuss von Lt Rudolf Rickenbacher über Boécourt wurde am 8. Juni 1940 über Porrentruy die C-35 von Lt Rodolfo Meuli und Oblt Emilio Gürtler abgeschossen. Zeugenaussagen belegen, dass Porrentruy am späten Vormittag von mehreren (vermutlich sechs) deutschen zweimotorigen Militärflugzeugen auf sehr tiefer Flughöhe überflogen worden ist. Die Aussagen gehen auseinander, ob es sich dabei um Bomber oder um Messerschmitt Me-110

C-35
Porrentruy JU (Koordinaten: 574110/252500)

gehandelt hat. Das Beobachterflugzeug von Lt Meuli und Oblt Gürtler befand sich zu diesem Zeitpunkt auf einem Grenzüberwachungsflug in der Gegend von Porrentruy. Eines der deutschen Flugzeuge hat die Schweizer Maschine von hinten intensiv beschossen und zwar so lange, bis sie auf dem Boden aufschlug. Sowohl Lt Meuli als auch Oblt Gürtler waren bereits zuvor durch Schüsse mit Maschinengewehren getötet worden. Sie waren offenbar vom Angriff überrascht worden und sind selber nicht zum Schiessen gekommen. Die gesamte Munition inklusive der sechs Raketen waren noch vollzählig vorhanden.¹⁵²

GEDENKSTEIN

An der Strasse zwischen Porrentruy und Alle, in der Nähe der Absturzstelle und gut sichtbar, wurde genau zehn Jahre nach dem Unfall am 8. Juni 1950 ein Gedenkstein eingeweiht, der vom Künstler Henri Mariotti gestaltet worden ist. Nach dem Unfall war ursprünglich zuerst ein monumentaleres Kunstprojekt ins Auge gefasst worden, das die beiden gefallenen Besatzungsmitglieder in den Fängen des deutschen Adlers zeigen sollte. Aufgrund der befürchteten Spannungen mit dem Deutschen Reich entschied sich die Schweizer Diplomatie jedoch dagegen. Zehn Jahre später konnte dieses Projekt dann in kleinerer Ausführung doch noch realisiert werden. Die vom Künstler konzipierte symbolische Darstellung der Ereignisse ist als Relief auf dem Gedenkstein aufgeführt: Einer der gefallenen Luftkämpfer liegt über einem Propeller, während der zweite – scheinbar noch bei Bewusstsein – mit der einen Hand den ersten stützt und mit der anderen ein Schwert zu zücken scheint, um es im nächsten Moment zur Abwehr gegen den angreifenden Adler zu erheben.¹⁵³

STANDORT

An der Absturzstelle
(Koordinaten: 573691 / 252097)

INSCHRIFT

«A la mémoire du Plt-Obs. Emilio Gürtler et du Lt-Pilote Rodolfo Meuli / Abattus en service commandé dans le ciel d'Ajoie / Le 8 Juin 1940»



Grabstein für Lt Rodolfo Meuli, Friedhof Lugano

GRABMAL

Für Lt Rodolfo Meuli wurde am ersten Jahrestag, dem 8. Juni 1941, auf dem Friedhof an der Via Trevano in Lugano ein monumentales und aussagekräftiges Grabmal errichtet, das vom Bildhauer Giuseppe Chiattone im Auftrag der Familie Meuli gestaltet worden war. Der Grabstein besteht aus einem unbehauenen weissen Marmorblock mit einem eingemeisselten Engel mit gebrochenen Flügeln. Auch das Relief von Lt Rodolfo Meuli ist darauf zu sehen, an den als achtsamer Wachmann des Vaterlandes erinnert wird. Auf dem Boden befindet sich auf der einen Seite ein schwarzes Kreuz, auf der anderen ein Schweizerkreuz. Im Sockel sind die Worte eingehauen: «Chi muor per la Patria non muore mai» – wer für das Vaterland stirbt, stirbt nie.¹⁵⁴

STANDORT

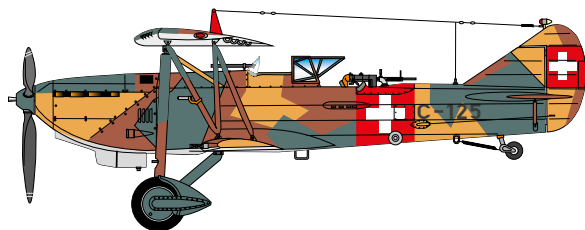
Friedhof Lugano TI

(Koordinaten: ca. 717842/097629)

INSCHRIFT

«Tenente aviatore Rodolfo Meuli/Colpito da piombo straniero/Cadeva sui confini inviolati/Vigile scolta della Patria/La Famiglia lo Santifica nel dolore/la Patria lo addita alle generazioni future/

* 11 giugno 1914/† 8 giugno 1940/Chi muor per la Patria non muore mai/Giuseppe Chiattonne»¹⁵⁵



C-35

LT FRANCIS PILLOUD
Pfäffikon ZH

Lt Francis Pilloud (*1916)
Fl Kp 3

Morane-Saulnier D-3800
Ruetschberg, Pfäffikon ZH (Koordinaten: 699800 / 245600)



Gedenkstein für Lt Francis Pilloud, Pfäffikon

13. NOVEMBER 1941

Anlässlich einer Schiessübung auf Ziele im Pfäffikersee flog Lt Francis Pilloud am Abend des 13. November 1941 mit seiner Morane die zweite Übung des Tages. Diese bestand darin, in drei Schiessvolten nacheinander eine imaginäre Marschkolonne, eine



Unfallstelle, Pfäffikon 1941

Schützenlinie und einen Schwarm anzugreifen. Nach dem letzten Anflug zog Lt Pilloud die Maschine nicht rechtzeitig hoch, weshalb diese mit grosser Geschwindigkeit die Seeoberfläche mit der unteren Rumpfseite berührte. Dabei wurde der Kühler ab- und der Brennstofftank aufgerissen. Die Maschine überschlug sich jedoch nicht. Der Pilot konnte die Morane noch auf ca. 150m Höhe hochziehen. Aus dieser Höhe setzte der Pilot zu einer Notlandung auf einer Wiese hinter Ruetschberg an, wozu er eine Linkskurve machen musste. Das Gelände eignete sich zwar für eine Bauchlandung der Morane, jedoch nur mit deutlich verminderter Geschwindigkeit. Dazu öffnete Lt Pilloud das Kabinenoberteil, belass das Fahrwerk eingezogen und fuhr die Landeklappen aus. Das Flugzeug touchierte mit dem linken Flügel das Gelände, machte einen Sprung und begann sofort zu brennen. Der Pilot wurde durch den Aufschlag getötet.

Bezüglich der Unaufmerksamkeit des Piloten nach der Schiessübung steht im Unfallbericht, dass Lt Pilloud wohl durch persönliche Sorgen abgelenkt war:

«Eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht dafür, dass die vermuteten Sorgen die Kritik seines Schiessens betrafen; er hatte sich gegenüber früher verschlechtert und eine scharfe Rüge erhalten und es steht fest, dass er beim betreffenden Fluge unbedingt einwandfrei abschneiden wollte. Möglicherweise hat auch die geistige bzw. seelische Beanspruchung mitgewirkt, welche für einen nicht unproblematischen Charakter in den ersten Wochen einer jungen Ehe besteht.»¹⁵⁶

Pilloud hatte rund drei Wochen vor dem Unfall geheiratet. Dass die Sorgen um die korrekte Ausführung der Übung die Kontrolle über das Flugzeug beeinträchtigen, wurde gemäss Unfallexperten auch Lt Max Lauer rund ein Jahr später bei einer ähnlichen Übung beim Pfäffikersee zum Verhängnis.

GEDENKSTEIN

Als letzter der vier rund um den Pfäffikersee abgestürzten Piloten erhielt auch Lt Francis Pilloud am 5. März 2016 einen Gedenkstein. Der Findling mit eingelassener Gedenktafel wurde anlässlich einer Feier enthüllt. Die Tafel zeigt neben dem Namen und den Daten von Lt Pilloud die Umrisse einer Morane im Sinkflug. In seiner Ansprache würdigte der ehemalige Luftwaffenkommandant KKdt a D Markus Gygax den Piloten als «Held der Lüfte», der unter extremem Erfolgsdruck gestanden habe. Auch Angehörige von Lt Pilloud waren bei der Einweihungsfeier anwesend und der Augenzeuge Paul Burri hielt eine kurze Rede. Als Siebenjähriger war er direkt nach dem Unfall zum Absturzort gerannt. Ihm sei wichtig, dass die Piloten von damals niemals vergessen werden. Deshalb kümmert er sich auch um die vier Denkmäler in der Region Pfäffikon. Initiiert wurde der Gedenkstein von Toni Hagnauer, der auch den Stein von Lt Georges-André Rolaz organisiert hatte. Hagnauer konnte jedoch die Enthüllung des letzten Gedenksteines nicht mehr miterleben. Er verstarb wenige Wochen vor der Gedenkfeier.¹⁵⁷

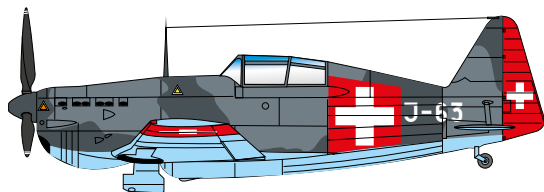
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 699990/245555)

INSCHRIFT

«13. Nov. 1941 / Fl. Lt. Francis Marius Pilloud / Rossinière / VD /
1916–1941 / 2016»



Morane-Saulnier D-3800

LT HERMANN SCHNEIDER UND LT RUDOLF WENIGER Schwarzenberg LU

Lt Hermann Schneider (*1918), Lt Rudolf Weniger (*1918)
Fl Kp 11

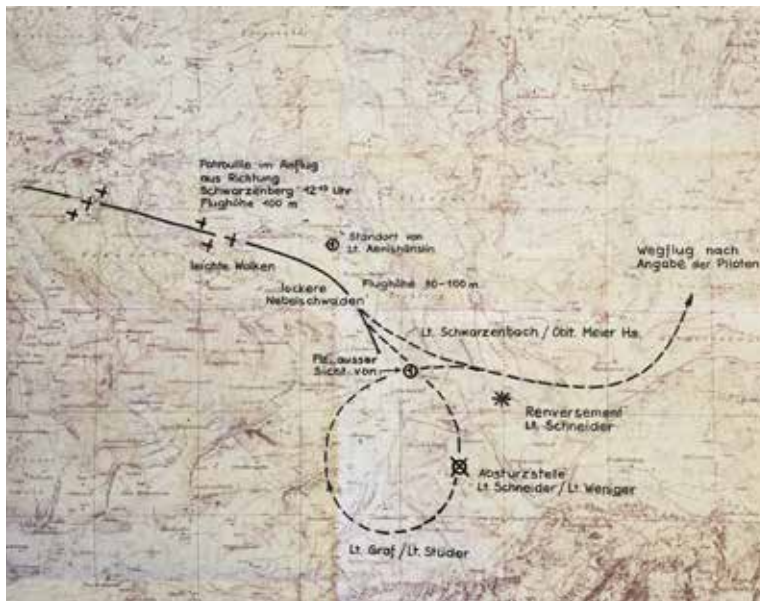


Gedenkstein für Lt Hermann Schneider und Lt Rudolf Weniger, Schwarzenberg

23. MÄRZ 1942

Am Vormittag des 23. März 1942 fanden ausgehend vom Flugplatz Emmen Patrouillenübungen von drei C-35 Flugzeugen statt, wobei jeder Beobachter eine Einzelaufgabe zu erfüllen hatte. Die Sichtverhältnisse waren durch eine Hochnebeldecke von wenigen hundert Metern über Grund eingeschränkt. Teils wurden die Flüge unter der Wolkendecke, teils darüber durchgeführt. Lt Hermann Schneider (Pilot) und Lt Rudolf Weniger (Beobachter) starteten als drittes Flugzeug einer Dreierpatrouille. Die Aufgabe für Lt Weniger lautete, die Papierfabrik in Cham zu fotografieren. Von Willisau herkommend stieg die Patrouille in der Gegend von Schwarzenberg durch ein grosses Wolkenloch ab in Richtung Eigenthal. Der Beobachter des Führungsflugzeuges beabsichtigte, die Flugzeuge über die Fräckmüntegg zur Luzerner Allmend zu führen. Jedoch stiess die Patrouille

C-35
Eigenthal, Hergiswil NW (Koordinaten: 660500/204500)



Flug- und Unfallverlauf

im Eigental auf ungünstigere Verhältnisse als erwartet. Um über die Wolken zu gelangen, entschied der Pilot des Führungsflugzeuges, den Steigflug über die das Ende des Eigentes gegen den Pilatus verstopfende Wolkenstauwand zu wagen, was aber nur unter voller Ausnützung der Steiggeschwindigkeit der C-35 möglich war. Dem ersten sowie dem zweiten Flugzeug gelang dieses Manöver. Die dritte Maschine von Lt Schneider und Lt Weniger stieg jedoch zu spät, da sich die Besatzung vermutlich zu wenig auf das Verhalten der Führermaschine konzentriert hatte. Durch den verzögerten Steigflug kam das Flugzeug in die gestaute Nebelwand und stieg in dieser ohne Sicht auf. Der Pilot musste nun einerseits schnellstmöglich steigen, andererseits aber die Maschine nicht überziehen und dies ohne die gewohnten Sichtkriterien für die Lage seines Flugzeuges im

geografischen Raum. Die Maschine kam zwar tatsächlich aus den Wolken heraus. Sie wurde jedoch überzogen, kam in ein Renversement, stürzte kopfüber und ohne zu drehen ziemlich senkrecht in den Nebel zurück und schlug auf dem Boden auf. Die Besatzung wurde dabei getötet.¹⁵⁸

GEDENKSTEIN

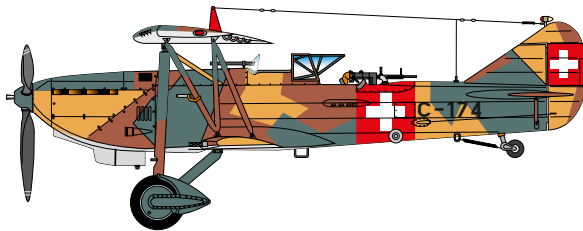
Nach dem Absturz der C-35 am Südosthang des Eigentalles wurde in der Gemeinde Schwarzenberg im Weiler Eigenthal ein Gedenkstein mit Namen und Daten der Besatzungsmitglieder erstellt. Der Stein befand sich ursprünglich im Gebiet Würzenrain neben dem Pumpenhaus der örtlichen Wasserversorgung, musste 1998 jedoch aufgrund der Sanierung des Pumpenhauses versetzt werden. Der Gedenkstein war stark verwittert und wurde im Zuge seiner Versetzung ebenfalls restauriert. Heute steht er am Rande des militärischen Truppenlagers im Gebiet Fuchsbühl gut sichtbar am Wegrand.

STANDORT

3 km nordöstlich der Unfallstelle, Schwarzenberg LU
(Koordinaten: 658795/206860)

INSCHRIFT

«Pilot Lt. H. Schneider/Beob. Lt. R. Weniger/1918–1942/
Fliegerabsturz im Eigenthal/23. März»



C-35

LT ALBERTO REGAZZI
Weggis LU



Gedenkstein für Lt Alberto Regazzi, Weggis

12. AUGUST 1942

Im Verlauf des Umschulungskurses auf Morane-Saulnier D-3800 und Messerschmitt Me-109 startete eine Dreierpatrouille der Fliegerkompanie 10 am Abend des 12. August 1942 in Buochs zum Rückflug nach Dübendorf. In 1000 m Höhe versammelte sich die Patrouille bei

Lt Alberto Regazzi (*1917)
Fl Kp 10

Morane-Saulnier D-3800
Hertenstein, Weggis LU (Koordinaten: 673930/209470)



Flugzeugwrack von Lt Regazzi an der Unfallstelle, Weggis

Stansstaad zur Formation mit Längenabständen von 30 bis 50m und einer Tiefenstaffelung von 5 bis 10m. Um die Schüler an das Einhalten der Abstände zu gewöhnen, flog der Patrouillenführer einige Kurven. Lt Alberto Regazzi, der als Zweiter flog, verlor dabei mehrmals den Anschluss und an Höhe. Zweimal konnte er zwar annähernd wieder aufschliessen, er musste dazu aber die Kurven schneiden, was auch den dritten Flieger der Patrouille dazu zwang, diese Fehler mitzumachen. Bei einem weiteren Versuch zum Aufschliessen geriet Lt Regazzi in eine Vrilte. Die Flughöhe zu Beginn der Vrilte betrug nur etwa 500m.ü.G., weshalb Lt Alberto Regazzi das Flugzeug nicht mehr stabilisieren konnte und mit diesem auf eine Wiese in Weggis abstürzte.¹⁵⁹

GEDENKSTEIN

Am Waldrand beim Unfallort steht ein Gedenkstein mit den Angaben von Lt Alberto Regazzi. «Qui cadde al servizio della Patria» steht darauf – hier starb er im Dienste des Vaterlandes. Das Wort «Pregchiere»

fordert ausserdem zum Gebet auf. Die Inschrift scheint vor nicht allzu langer Zeit nachgezeichnet worden zu sein. Der Gedenkstein wird wohl noch immer ab und zu besucht – eine Kerze wurde in die Ausbuchtung im unteren Teil des Gedenksteins platziert. Die Inschrift ist dem daran vorbeiführenden kleinen Waldweg abgewandt. Wenn man nicht um den Stein herumgeht, so erkennt man ihn nicht als Markierung und als Ort des Gedenkens. Ein paar Meter daneben befindet sich eine Sitzbank, die zum Verweilen einlädt – ein ruhiger Ort und ein beinahe schüchterner Gedenkstein. An Lt Alberto Regazzi erinnert neben diesem Gedenkstein an der Absturzstelle auch eine Gedenktafel, die beim Eingang zum zivilen Flugplatz von Locarno hängt.¹⁶⁰

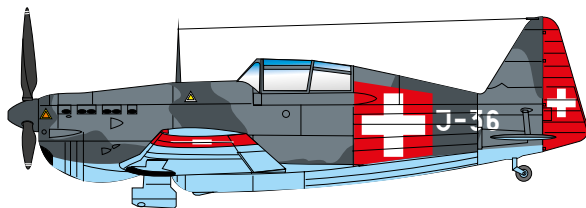
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 673907 / 209482)

INSCHRIFT

«Alberto Regazzi / Ten. Aviatore / qui cadde al servizio della Patria /
23. V. 17 / 12. VIII. 42 / Preghiere»



Morane-Saulnier D-3800

LT MAX LAUER
Seegräben ZH

Lt Max Lauer (*1918)
Fl Kp 17

Morane-Saulnier D-3801
Ottenhusen, Seegräben ZH (Koordinaten: 699800/244400)



Gedenkstein für Lt Max Lauer, Seegräben

21. SEPTEMBER 1942

Eine Gruppe von drei Morane-Saulnier D-3801 führte am 21. September 1942 eine vorbereitende Übung zum Dreipunktschiessen auf dem Pfäffikersee durch. Bei dieser Vorübung wurde

noch nicht geschossen, vielmehr hatten sich die Piloten ganz auf ihre fliegerische Aufgabe bei den Anflügen zu konzentrieren. Erst in einem vierten Anflug sollte die Übung mit Schiessen auf die Wasserziele durchgeführt werden. Dazu musste Lt Max Lauer nach dem dritten Zielflug in einer Linkskurve normal steigen, um zur neuen Anflugvolte anzusetzen. Während oder unmittelbar nach dieser Linkskurve stürzte das Flugzeug mit starker seitlicher Neigung in den Wald. Beim Aufschlag platzte der Brennstofftank, entzündete sich an den Auspuffflammen und das Flugzeug explodierte. Die Ursache des Absturzes lässt sich nicht mit Sicherheit feststellen. Möglicherweise lag bei Lt Max Lauer am Unfalltag eine verminderte Toleranz gegen Beschleunigungswirkungen vor. Möglicherweise haben auch Auspuffgase den Piloten in seiner Aktions- oder Wahrnehmungsfähigkeit beeinträchtigt. Am Wahrscheinlichsten erscheint dem Unfallexperten jedoch eine psychologische Ursache, wie er sie schon beim Unfall von Lt Francis Pilloud am 13. November 1941 angenommen hatte:

«Die Piloten nehmen im Allgemeinen ihre Aufgabe sehr ernst und es liegt nahe anzunehmen, dass manche von ihnen beim Wegfliegen nach dem Ansteigen der Wasserziele einen Teil ihrer Konzentration auf die Flugzeugführung dadurch einbüßen, dass sie nachdenken, ob ihr Übungsanflug richtig war, oder ob beim folgenden wirklichen Schiessanflug etwas besser gemacht werden muss, um einwandfrei zu treffen.»¹⁶¹

Lt Lauer hat der Maschine vielleicht einen kurzen Augenblick zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt und so den Moment verpasst um zu verhindern, dass die eingeleitete Kurve zu brüsk wird.

GEDENKSTEIN

An der Absturzstelle befindet sich – ähnlich eines Grabsteines – ein Gedenkstein im Wald. Neben den Daten von Lt Max Lauer ist auch ein Flugzeug im Sturzflug darauf eingraviert. Dass die Inschrift noch so gut lesbar ist, ist Paul Burri zu verdanken, der die Gravur vor ein paar Jahren mit wetterfester Farbe ausstrich. Burri hatte die Unfälle rund um den Pfäffikersee noch als Augen- und Ohrenzeuge miterlebt.

Er pflegte und schmückte den Gedenkort von Lt Max Lauer jeweils mit Kerzen zur Weihnachtszeit und mit Blumen im Frühjahr. ¹⁶²

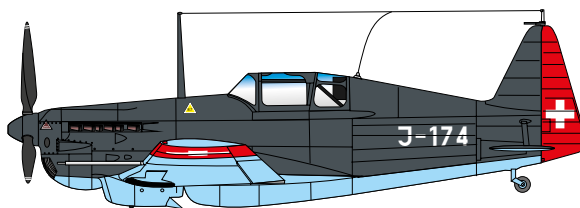
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 699800/244400)

INSCHRIFT

«Fl. Lt. Max Lauer/Basel/ 1918 – 1942»



Morane-Saulnier D-3801

KPL JEAN DESCHENAU

Wetzikon ZH



Gedenktafel für Kpl Jean Deschenaux im Robenhauser Ried, Wetzikon

Kpl Jean Deschenaux (*1919)
Pilotschule

25. AUGUST 1943

Knapp ein Jahr nach dem Absturz von Lt Max Lauer beim Pfäffikersee ereignete sich im selben Gebiet erneut ein Unfall anlässlich einer Schiessübung: Eine Zweierpatrouille hatte eine Übung bestehend aus einem Zielflug und fünf Schiessübungen durchzuführen. Bei der vierten Schiessübung flog die Maschine von Kpl Jean Deschenaux in normaler Höhe von ca. 500 m.ü.G. Die auszuführende 180°-Kurve war zuerst horizontal geführt, im letzten Drittel aber abstechend gegen das Ziel mit einem eher grösseren Radius als gewöhnlich. Statt die Kurve zu beenden, drehte die Maschine weiter um etwa 180°, dann nochmals um weitere 360° und ging dann in eine normale Vrille über, aus der sie nach ca. eineinhalb Umdrehungen in den Boden des Robenhauser Rieds einschlug. Fest steht, dass die Vrille auf ein Versagen des Piloten zurückzuführen ist. Wahrscheinlich ist, dass dieses Versagen auf physische Gründe zurückzuführen ist, da bei der Obduktion der Leiche ein erhebliches Herzleiden festgestellt wurde, das bei vorherigen medizinischen Untersuchungen nicht entdeckt worden war.¹⁶³

Morane-Saulnier D-3800
Robenhauser Ried, Wetzikon ZH (Koordinaten: 701485/243895)



Die beiden Birken, unter denen die Gedenktafel liegt

GEDENKTAFEL

Im Robenhauser Ried, direkt bei der Absturzstelle, liegt eine unscheinbare, immer wieder überwucherte Gedenktafel mit dem Namen und dem Unfalldatum des Piloten. Das Ried ist ein Naturschutzgebiet und der Zugang zur Gedenktafel nur mit einer entsprechenden Bewilligung und nur bei tiefem oder gefrorenem Wasserstand möglich. Die Platte liegt vor zwei Birken, die – wie der Gedenkstein auch – von den Angehörigen gesetzt worden sind. Aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit des Gedenkortes ist die Tafel ein gutes Beispiel dafür, dass hier der Anspruch der Angehörigen wohl vor allem derjenige war, an Ort und

Stelle einen Platzhalter der Erinnerung zu schaffen. Man hätte den Gedenkstein auch an dem in der Nähe vorbeiführenden Spazierweg platzieren können, wo er auch von der Öffentlichkeit wahrgenommen würde. Es ging aber anscheinend nicht um die öffentliche Beachtung des Ereignisses, sondern um ein sehr persönliches Andenken. Gleich neben der Tafel zeigt eine Vertiefung die Stelle an, wo der Motor der Morane im Ried versunken ist.¹⁶⁴

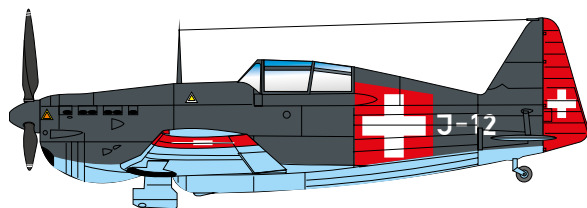
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 701485/243895)

INSCHRIFT

«Jean Deschenaux / Pilote / 25.8.1943 †»



Morane-Saulnier D-3800

LT GOTTHOLD GEHRING

Biasca TI

Lt Gotthold Gehring (*1922)
Pilotenschule

Morane-Saulnier D-3800
Albat, Biasca TI (Koordinaten: 720015/132231)



Trümmerteil bei einer Alphütte in Albat, Biasca

28. DEZEMBER 1943

Am Abend des 28. Dezember 1943 starteten zwei Patrouillen in kriegsmässiger Formation in Magadino. In ca. 2000m.ü.G. wurden im Raum Bellinzona–Biasca einige Formationsänderungen inklusive Richtungswechseln vorgenommen. Bei einer solchen Formations-



Gesprächsrunde mit Zeitzeugen und Zeugen zweiter Generation, Osogna 2016

änderung um 90° in einer Linkskurve näherte sich der Pilotenschüler Lt Gotthold Gehring seinem Führungsflugzeug an – wahrscheinlich, weil er es wegen der Sonnenblendung nicht gut sehen konnte. Um die Führermaschine nicht zu überholen, veränderte er den Radius seiner Kurve wohl etwas zu brüsk, wodurch sein Flugzeug in eine Drehung um die Längsachse geriet und in einer Vrille abstürzte. Lt Gehring hat weder einen Fallschirmabsprung versucht, noch eine Steuerbewegung unternommen, um aus der Vrille zu kommen. Das legt den Verdacht nahe, dass er bereits durch die brüske Bewegung seines Flugzeuges handlungsunfähig geworden war.¹⁶⁵

TRÜMMERTEIL

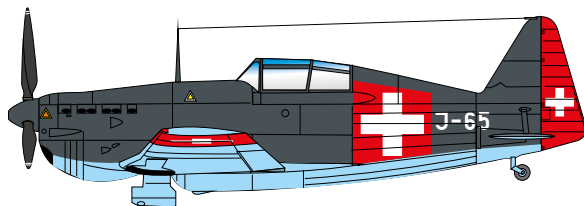
Es ist kein klassisches Denkmal, das in der Nähe der Absturzstelle von Lt Gotthold Gehring zu finden ist. Kein Gedenkstein und keine Gedenktafel erinnern vor Ort an den Unfall. Die Erinnerung lebt bei diesem Beispiel nicht durch eine explizite Inschrift weiter. Es ist vielmehr ein Stück Metall, unbehandelt, objektiv betrachtet unspektakulär

und nichtssagend, das hier zum Denkmal mutiert ist. Dabei handelt es sich um ein Stück des Flügels der Unglücksmaschine, das bei den Aufräumarbeiten nach dem Unfall nicht entdeckt worden ist und noch heute, über 73 Jahre später, vor einer der Alphütten in Albat oberhalb Biasca steht. Das Trümmerteil wurde von den Anwohnern ein paar Jahre nach dem Unfall gefunden und als Andenken daran aufbewahrt. Es scheint, als seien die Erinnerungen an den Unfall von Lt Gotthold Gehring hier mit diesem Stück Metall verbunden. Als würden durch den einfachen Akt der Aufbewahrung dieses Trümmerteils die Erinnerungen an den Unfall vor dem Vergessen bewahrt. Denn Anekdoten rund um den Unfall sind bei einigen Anwohnern noch sehr präsent. So verabredete sich die Autorin an einem Abend Anfang Oktober 2016 mit zwölf interessierten Personen aus Biasca und Umgebung zu einer Gesprächsrunde, um der Erinnerungen und Erzählungen rund um den Unfall und die Bergungsaktion zu lauschen: Der Zeitzeuge Patrizio Maggini kann sich noch gut daran erinnern, wie er von Biasca aus Rauch bei der Alp Albat hat aufsteigen sehen. Schnell ging die Meldung durchs Dorf, dass ein Flugzeug abgestürzt sei. Gemeinsam mit Freunden und einem Polizisten stieg Maggini – damals ein Teenager – nach Albat hoch und sah das verkohlte Flugzeug mit dem Piloten. Einige Dutzend Meter über der Unfallstelle, in Albat d’Zott, befand sich die Alphütte von Dario Delmuè, dessen Sohn Leandro Delmuè sich an die Erzählungen seines Vaters erinnert: Die verkohlte Leiche des Piloten wurde über Nacht in der Hütte aufbewahrt, bewacht von Angehörigen der Armee. Erst am nächsten Tag wurde Lt Gotthold Gehring ins Tal transportiert. Da der Weg beschwerlich war, wurde der Leichnam zuerst mit einem Rückenkorb (Hotte) nach Santa Petronilla und von dort auf einer Bahre nach Biasca getragen.¹⁶⁶ In Biasca wurde durch das Kommando des Bataillons 194 eine Ehrenwache aufgestellt. Die Überführung zum Bahnhof gestaltete sich zu einer eigentlichen Trauerfeier. Neben den in Biasca dienstleistenden Truppen waren auch eine Delegation des Gemeinderates mit der Gemeindefahne sowie viele Zivilpersonen vertreten, die den Trauerzug begleiteten.¹⁶⁷

Neben diesem Trümmerteil gibt es auch noch weitere Objekte von anderen Unglücken, die bei Privatpersonen untergekommen sind und dort als fassbare Erinnerungen aufbewahrt werden.¹⁶⁸ Es scheint, dass Erinnerungen, die sich materiell manifestieren oder an Objekten haften, weniger verblasen und präsenter erhalten bleiben. So liesse sich auch das Bedürfnis nach Denkmälern erklären:
Die Externalisierung und Materialisierung von Erinnerungen schafft Beständigkeit und Dauer und wirkt so dem Vergessen entgegen.

STANDORT

Bei einer Alphütte in der Nähe der Unfallstelle
(Koordinaten: 720127 / 132370)



Morane-Saulnier D-3800

HPTM WALTER WAGNER

Lungern OW

Hptm Walter Wagner (*1913), Maj i Gst Jean Walker (*1905)
Kdt Fl Kp 17 / Stab Fl Trp und Instr Of der Flab Trp



Gedenkstein für Hptm Walter Wagner, Lungern

25. MÄRZ 1944

Hptm Walter Wagner flog am 24. März 1944 von Dübendorf nach Raron, begleitet wurde er dabei vom Instruktions-Offizier der Flab-Truppen, Maj i Gst Jean Walker. Eine in Turtmann beabsichtigte Landung konnte wegen Querwind nicht durchgeführt werden. Der Start in Raron verzögerte sich und die Besatzung übernachtete schliesslich in Sion, wo sie zum Auftanken gelandet war. Am nächsten Morgen erschienen Maj i Gst Walker und Hptm Wagner verspätet auf dem Flugplatz Sion. Die Besatzung hatte anscheinend nur dreieinhalb Stunden geschlafen. Kurz nach sieben Uhr erfolgte der Start, obwohl die Wetterlage ungünstig war. Der Brünigpass war zwar unter einer tiefen Wolkendecke passierbar, allerdings herrschte Bisenstau, sodass eine Wolkenwand hinter dem Brünig den Weiterflug verhinderte. Nachdem Hptm Wagner also den Brünigpass von Unterbach her bis kurz vor Lungern passiert hatte, zwang ihn die Wolkenwand zur Umkehr. Beim Umkehrmanöver kollidierte das Flugzeug bei hoher Geschwindigkeit mit Bäumen, die auf einer kleinen Kuppe

C-3603
Brünigpass, Lungern OW (Koordinaten: 654250 / 180200)

standen. Die Besatzung wurde beim Absturz getötet. Als Ursache wird die schlechte Sicht in der Brünigpassage angegeben sowie der Umstand, dass der Pilot die Wolkensperre hinter dem Brünig nicht rechtzeitig erkannt hatte. Ob Alkoholkonsum und Schlafmangel zum Unfall beigetragen haben, wird vom Unfallexperten zwar für möglich gehalten, jedoch nicht weiter kommentiert.¹⁶⁹

GEDENKSTEIN

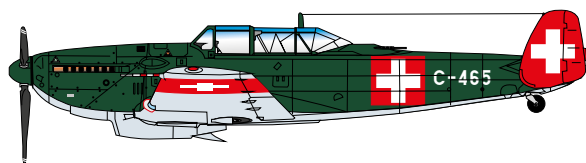
Ganz in der Nähe der Unfallstelle von Hptm Wagner und Maj i Gst Walker befindet sich ein kleiner Gedenkstein am Waldrand. Da an diesem Ort kein Weg direkt vorbeiführt, ist dessen Existenz wohl nur wenigen Leuten bekannt. Der Stein ist jedoch im Band *Wegzeichen in Lungern* erwähnt und abgebildet.¹⁷⁰ Für sein Alter sieht er sehr gepflegt aus, möglicherweise wurde er in der Zwischenzeit gereinigt oder restauriert. Speziell ist, dass die Inschrift lediglich an den Piloten erinnert, den Passagier jedoch unerwähnt lässt. Die Vermutung liegt nahe, dass der Stein von den Angehörigen von Hptm Wagner aufgestellt worden ist. Allerdings wird – ausser beim Gedenkstein für Fw Hanspeter Stricker (17. Oktober 1984) – in allen anderen Fällen von Luftwaffendenkmälern jeweils an die gesamte Besatzung erinnert.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 654223 / 180209)

INSCHRIFT

«Hauptmann Walter Wagner / 1913 – 1944»



C-3603

OBLT PAUL TREU Zürich ZH

Oblt Paul Treu (*1913)
Fl Kp 7



Gedenkstein für Oblt Paul Treu,
Zürich-Affoltern

5. SEPTEMBER 1944

Anfang September 1944 kam es zum dritten und bisher letzten Abschuss eines Schweizer Militärflugzeuges. Die detaillierte und spannende Beschreibung der Vorgänge in der Unfalluntersuchung soll hier etwas ausführlicher wiedergegeben werden:

Am Vormittag des 5. September 1944 bombardierten amerikanische Luftstreitkräfte das südwestdeutsche Gebiet um Mannheim, Karlsruhe und Stuttgart. Ein von Pilot Oblt Gallagher gesteuerter, amerikanischer B-17-Bomber, in dem Hptm Jaspers als Kommandant einer Bombergruppe mitflog, erhielt über Stuttgart Flaktreffer, sodass zwei Motoren ausfielen, ein weiterer Motor Störungen zeigte und die Benzin- und Öltanks beschädigt wurden. Hptm Jaspers entschloss sich, in die Schweiz einzufliegen, verlangte Jagdschutz und erhielt diesen durch zwei amerikanische P-51 Mustangs. In der Gegend um Stein am Rhein passierten die drei Flugzeuge kurz nach 11:00 Uhr die Schweizer Grenze. Südlich von Frauenfeld wurde der Bomber von

Messerschmitt Me-109 E-3
Hürstwald, Zürich-Affoltern ZH (Koordinaten: 681300/252400)



Gedenkstein für Oblt Paul Treu mit der erneuerten Informationstafel und der gepflanzten Linde im Vordergrund, Zürich-Affoltern

Schweizer Flab-Truppen beschossen, jedoch nicht getroffen. Ob absichtlich und zur Warnung danebengeschossen wurde, wird im Unfallbericht nicht erwähnt. Die B-17 nahm Kurs in Richtung Winterthur und warf über Embrach den unteren Geschützturm ab, um das beschädigte Flugzeug zu erleichtern. Durch den Abwurf wurde ein Haus durchschlagen, Personen kamen dabei jedoch nicht zu Schaden. Um 11:10 Uhr wurde in Dübendorf Fliegeralarm gegeben, um 11:12 Uhr erfolgte bereits der Start der ersten Doppelpatrouille der Fliegerkompanie 7. Die Einsatzzentrale gab der Staffel über Funk folgenden Befehl durch: «Aviso 1 bombo + 2 bibi positione Loki direzione Atlanta». Aufgrund von Funkproblemen bekam die Staffel jedoch nur «positione Loki» mit und erfuhr somit nichts von den zwei begleitenden «bibi» (Mustangs). Um 11:20 nahm die Doppelpatrouille den in der Gegend von Winterthur entdeckten Bomber ins Geleit, indem sich die erste Patrouille links und rechts der B-17 positionierte und die zweite Patrouille (mit Patrouillenflieger

Oblt Paul Treu) etwa 500m über und 500 bis 800m hinter dem Bomber die Deckung übernahm. Der erste Patrouillenführer schoss eine grüne Signalarakete ab und führte eine Linkskurve aus, um den Bomber in Richtung Flugplatz Dübendorf zu leiten. Der Bomber folgte zwar dem Patrouillenführer, quittierte die Rakete jedoch nicht und fuhr auch nicht sein Fahrgestell aus. Erst nach der vierten Leuchtrakete reagierte die B-17 mit einer Doppelsternrakete und setzte zur Landung an, die nach einigen Platzrunden schliesslich um 11:42 Uhr erfolgte.

Nachdem die erste Rakete abgeschossen worden war und der Bomber abgedreht hatte, betrachtete die zweite Patrouille ihre Aufgabe – nämlich die Deckung der ersten Patrouille – als erledigt und drehte nach links weg. Der zweite Patrouillenführer und Oblt Treu liessen die B-17 aber nicht aus den Augen. Plötzlich stachen aus grosser Höhe die beiden bisher nicht entdeckten amerikanischen Mustangs auf die zweite Patrouille nieder. Zuerst wurde das Flugzeug von Oblt Treu beschossen, das sofort in einer vrillenähnlichen Spirale bei Zürich-Affoltern abstürzte. Der Pilot fand dabei den Tod. Vermutlich war er bereits in der Luft am Kopf oder Hals getroffen worden. Auch der zweite Patrouillenführer wurde anschliessend beschossen und getroffen. Das Flugzeug war aber noch steuerfähig. Er konnte der schiessenden Mustang ausweichen und setzte zur Landung in Dübendorf an. Da sich aber nach weiterem Beschuss beissender Rauch in der Kabine entwickelte, der den Piloten zu betäuben begann, entschied er sich, das Fahrwerk wieder einzuziehen und eine Bauchlandung vorzunehmen. Diese gelang, das Flugzeug geriet dabei jedoch in Brand. Die herbeieilende Mannschaft konnte den Piloten rechtzeitig bergen. Er überlebte mit einigen Verletzungen. Beide Schweizer Messerschmitts hatten selber nicht geschossen. Die Munition war noch vollständig in den Behältern.

Hptm Jaspers als *command pilot* der amerikanischen Besatzung hätte nach dem Überfliegen der Schweizergrenze die beiden begleitenden Mustangs zurückschicken sollen. Deren Aufgabe war es lediglich, den Bomber bis zur Grenze zu schützen. Denkbar ist, dass

der Besatzung ihr eigener Standort oder der Grenzverlauf nur unzureichend bekannt gewesen ist, was mit entsprechend mitgeführtem Kartenmaterial jedoch hätte verhindert werden können. Die Me-109 hätten ausserdem anhand der Hoheitszeichen als Schweizer Jagdflugzeuge identifiziert werden müssen. Gemäss Aussage von Hptm Jaspers habe dieser den Mustangs mitgeteilt, dass es sich bei den begleitenden Messerschmitt um Schweizer Flugzeuge handle, die nicht beschossen werden dürfen. Ob dies aber tatsächlich so abgelaufen ist oder ob allenfalls aufgetretene Funkstörungen die Übermittlung dieses Befehls verhindert haben, ist nicht mit Sicherheit festzustellen. Möglich ist, dass die amerikanischen Mustang-Piloten die Schweizer Hoheitszeichen entweder nicht kannten oder nicht erkennen konnten, diese als in die Schweiz eingedrungene deutsche Me-109 interpretierten und deren Abdrehen nach links als Angriff auf die B-17 aufgefasst haben. Eine militärgerichtliche Untersuchung gegen Hptm Jaspers konnte deshalb nicht durchgeführt werden, da dessen Verschulden nicht eindeutig war.

Als Schlussfolgerung im Unfallbericht wird angeführt, dass der Einflug der Mustangs in die Schweiz als Verletzung der schweizerischen Neutralität betrachtet werden müsse. Dies hätte verhindert werden können, wenn entsprechendes Kartenmaterial mitgeführt oder konsultiert worden wäre, was bei einem Einsatz im süddeutschen Gebiet grundsätzlich zu erwarten gewesen wäre. Der erst 22-jährige Hptm Jaspers war seiner Aufgabe als *command pilot* anscheinend nicht gewachsen. Dass sowohl die Schweizer Fliegertruppe als auch die deutsche Luftwaffe mit dem Typ Messerschmitt Me-109 ausgerüstet war, hat allenfalls zu Verwechslungen geführt. Jedoch hätten die Hoheitszeichen Aufschluss über die Herkunft der Flugzeuge geben müssen.¹⁷¹

GEDENKSTEIN

Ein Jahr nach Kriegsende errichteten Studienkollegen des Forstwarts Oblt Paul Treu an der Unfallstelle im Hürstwald bei Zürich-Affoltern einen Gedenkstein. Die Forstkorporation Hürst spendete ausserdem eine Linde, die noch heute ein paar Meter vom Denkmal entfernt

steht. Es war die Frau von Oblt Paul Treu, die sich einen Gedenkstein zum Andenken an ihren Mann gewünscht hatte. Anlässlich einer Feier wurde am 3. September 2016 auf Initiative des ehemaligen Luftwaffenmitarbeiters Hans Prisi das Denkmal neu eingeweiht. Dieses wurde gereinigt und mit einer neuen Informationstafel versehen. Unter den rund 50 Gästen war auch der Sohn von Oblt Treu anwesend, der beim Absturz erst fünf Monate alt gewesen ist. An der Feier wurde der Unfallbericht wiedergegeben, zum Abschluss legte jeder Anwesende eine Rose vor den Gedenkstein. An Oblt Treu wird auf dem Stein als Verteidiger der Schweizer Neutralität erinnert, der im Luftkampf tödlich verwundet abstürzte. Der sogenannte «Fliegerstein» ist nicht ganz einfach zu finden. Ein Wegweiser am Waldrand des Hürstwaldes gibt aber die Richtung vor.

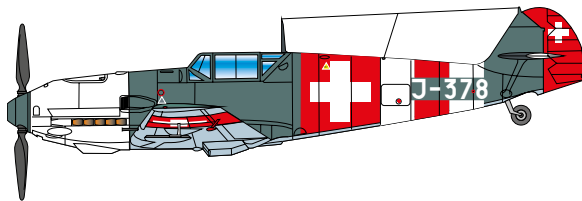
STANDORT

An der Absturzstelle

(Koordinaten: 681365 / 252412)

INSCHRIFT

«In Verteidigung der schweiz. Neutralität stürzte am 5.9.1944 Flieger Oblt Paul Treu im Luftkampf tödlich verwundet ab.»



Messerschmitt Me-109 E-3

FLIEGERSTAFFEL 12

Guttannen BE



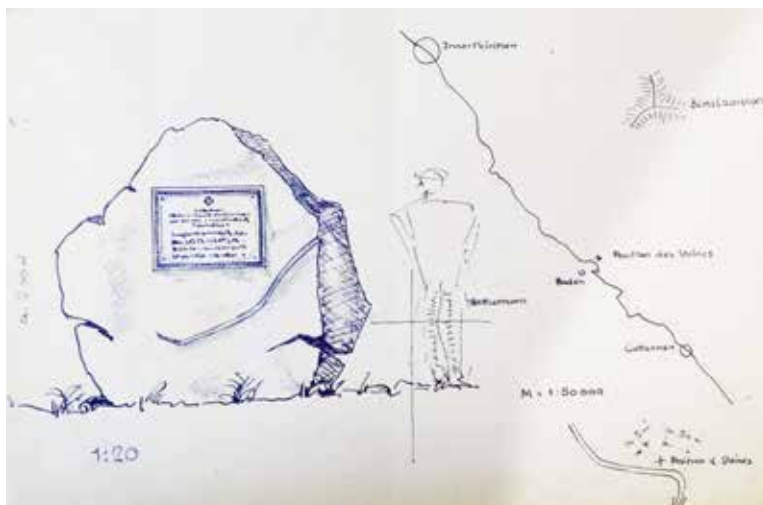
Gedenkstein für das Unglück der Fl St 12, Guttannen

Oblt Klaus Nägeli (*1916), Lt Bruno Zaugg (*1924),
Oblt Walter Bach (*1920), Lt Robert Ursprung (*1923)
Fl St 12

16. MÄRZ 1946

Nach einem Trainingskurs in Meiringen und Sion flog die Fliegerstaffel 12 gegen Mittag des 16. März 1946 vom Wallis nach Interlaken. Während im Süden der Himmel noch wolkenlos war, herrschte nördlich der Alpen Bisenstau. Via Grimsel schien der Flug jedoch möglich. Der Staffelkommandant liess die beiden Doppelpatrouillen bis in die Gegend von Münster fliegen, wo sie auf ihn warten sollten, während er selber vorausflog, um die Wetterlage im Haslital zu überprüfen. Nach abgeschlossener Rekognoszierung führte der Kommandant die erste Doppelpatrouille bis nach Meiringen, von wo aus diese bei ständiger Bodensicht selbstständig weiter nach Interlaken flog, anscheinend ohne besondere Schwierigkeiten. Die zweite Doppelpatrouille war im Gegensatz zur ersten nicht sehr gut aufgeschlossen. Besonders zwischen dem ersten Führungsflugzeug von Oblt Klaus Nägeli und dem nachfolgenden von Lt Bruno Zaugg herrschte ein grosser Abstand, weshalb der Patrouillenführer den zweiten Piloten per Funk mehrmals näher zu sich heranbefahl. Der

4 x Morane-Saulnier D-3801
Benzlauialp, Guttannen BE (Koordinaten: 664200/170250;
664150/170300; 664350/169200; 664050/169200)



Konzeption des Gedenksteins an seiner ursprünglichen Stelle in Guttannen

weitere Flugverlauf basiert nur auf Vermutungen des Unfallexperten: Durch das offenbar notwendige Zurückblicken und Suchen seines Patrouillenfliegers hat der Patrouillenfürher vermutlich den Staffelformandanten sowie den Überblick über die Wettersituation aus den Augen verloren. ObLt Klaus Nägeli ging wohl davon aus, dass der Staffelformandant durch ein Wolkenloch zwischen dem Gelmersee und Guttannen hinuntergestochen war, weshalb er seine Doppelpatrouille dort hindurchführte. Ob diese danach in einer Zwischenschicht oder ganz unter den Wolken durchflog, ist nicht bekannt. Die vier Flugzeuge zerschellten am Hang des Benzlauistocks. Die vier Piloten ObLt Klaus Nägeli, Lt Bruno Zaugg, ObLt Walter Bach und Lt Robert Ursprung fanden dabei den Tod.¹⁷²

GEDENKSTEIN

Am 15. Mai 1947 wurde in einer bescheidenen Gedenkfeier am nördlichen Dorfausgang von Guttannen ein Gedenkstein zur Erinnerung an das Unglück der Fliegerstaffel 12 eingeweiht. An einem bereits vor Ort bestehenden Granitblock wurde eine schlichte Tafel mit den Namen der Verunfallten angebracht. Die Initiative für diesen Gedenk-

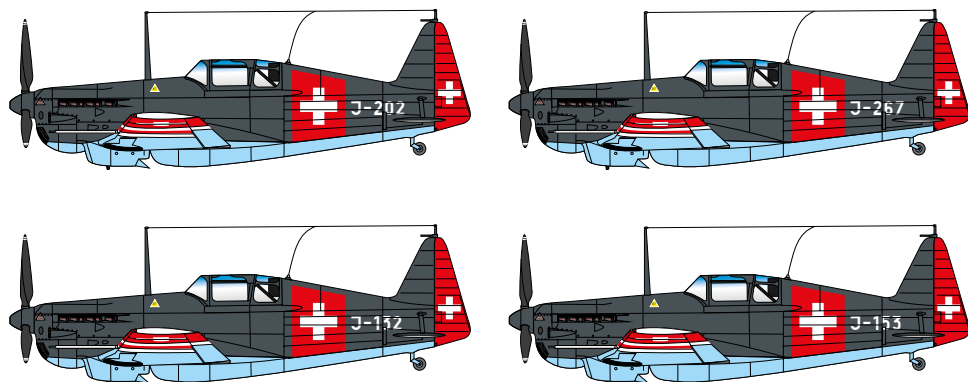
stein stammte von der Staffel selbst. Der Staffelkommandant eröffnete die Gedenkfeier mit einer kurzen Ansprache, bevor zwei Feldprediger einige Worte an die Teilnehmer richteten. Aufgrund einer neuen Strassenführung wurde die Gedenktafel 1985 am alten Ort abmontiert, restauriert und an einem neuen Stein direkt neben der Bushaltestelle Boden in Guttannen wieder installiert.¹⁷³

STANDORT

Bei der Postautohaltestelle Boden, Guttannen BE
(Koordinaten: 663520 / 169019)

INSCHRIFT

«Am 16.3.1946 fanden am Benzlauistock als Piloten der Fl. St. 12 der Schweiz. Armee den Fliebertod/Oblt. Nägeli Klaus 1916/
Oblt. Bach Walter 1920/Lt. Ursprung Rob. 1923/Lt. Zaugg Bruno 1924»



Morane-Saulnier D-3801

OBLT HANS ZWEIACKER

Lavizzara TI

Oblt Hans Zweiacker (*1916)
Fl St 7



Gedenktafel für Oblt Hans Zweiacker, Pizzo di Röd

29. MAI 1946

Im Rahmen eines individuellen Trainings flog Oblt Hans Zweiacker am Vormittag des 29. Mai 1946 mit einer Messerschmitt Me-109 von Emmen nach Locarno und Lodrino. Über den Alpen waren nur leichter Föhnstau und einzelne Wolken zu erkennen. Die Wetterlage verschlechterte sich nach dem Start jedoch relativ rasch, sodass sich die Wolkendecke sowohl über den Alpen als auch über dem Mittelland schloss und Regen einsetzte. In der Gegend der Gotthard-Passhöhe musste sich Oblt Zweiacker aufgrund der beinahe aufliegenden Wolkendecke zur Umkehr entschliessen. Anstatt jedoch direkt nach Emmen zurückzufliegen, flog er zwischen zwei Wolkenschichten zum Surenenpass und weiter zwischen Titlis und Spannort zum Sustenpass. Von dort gingen die letzten Sicht- und Hörmeldungen ein. Es ist anzunehmen, dass Oblt Zweiacker aus der Gegend des Sustenpasses keinen Durchgang mehr nach Norden fand und an einem Felsen zerschellte.¹⁷⁴ Die Unfallstelle wurde indes erst am 4. September 1953, also mehr als sieben Jahre später, von einem

Messerschmitt Me-109 G-6
Pizzo di Röd, Lavizzara TI



Propeller an der Unfallstelle, Lavizzara 1953

Alphirten gefunden. Die Trümmerteile verteilten sich über ein schwer zugängliches und felsiges Gebiet. Das Trümmerfeld wurde mehrfach inspiziert, bis die Maschine und der Pilot identifiziert werden konnten. Unter einem Stein wurde ein Portemonnaie gefunden, dessen Inhalt eindeutig Oblt Hans Zweiacker zugewiesen werden konnte. Die gefundenen sterblichen Überreste des Piloten, einige persönliche Effekten sowie die für die Untersuchung interessanten Flugzeugteile wurden zusammengetragen und ins Tal transportiert. Der Grossteil der Trümmer wurde vor Ort belassen.¹⁷⁵



Trümmer in Form eines Kreuzes

GEDENKTAFEL UND TRÜMMERTEILE

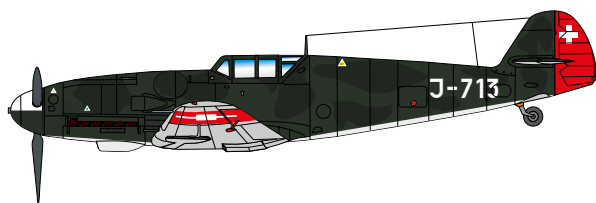
Im Sommer 1996 haben sich vier Tessiner Freunde der Modellfluggruppe Lugano auf die Suche nach der Unfallstelle von Oblt Hans Zweiacker gemacht. Nach fünfstündigem beschwerlichem Aufstieg haben sie schliesslich die noch vorhandenen Reste des Flugzeuges entdeckt. An einer Stelle fanden sie am Boden einige Trümmerteile in der Form eines Kreuzes vor. Wahrscheinlich waren diese 1953 bei der ersten Untersuchung der Unfallstelle auf diese Weise drapiert worden. 1997 befestigten die Freunde am Felsen über dem Trümmer-Kreuz eine Gedenktafel, die an den Piloten erinnert. Noch heute sind etliche kleinere und grössere Trümmer in der felsigen Landschaft vorhanden und erinnern auf ihre Weise als Überreste an das Unglück.¹⁷⁶

STANDORT

An der Unfallstelle¹⁷⁷

INSCHRIFT

«In Memoria Oblt. Zweiacker / Caduto in missione di volo il
29-05-1946 con il suo Me Bf-109-G6 / J704 / 15-08-1996 / TD-TN-BR»



Messerschmitt Me-109 G-6

KPL ERNST HABLÜTZEL UND KPL ROBERT KNECHT Trubschachen BE

Kpl Ernst Hablützel (*1926), Kpl Robert Knecht (*1925)
Pilotenschule

Messerschmitt Me-108 Taifun
Trubschachen BE (Koordinaten: ca. 630800 / 196800)



Gedenkstein für Kpl Ernst Hablützel und Kpl Robert Knecht, Trubschachen

7. AUGUST 1946

Die beiden Flugschüler Kpl Ernst Hablützel und Kpl Robert Knecht erhielten am Morgen des 7. August 1946 den Auftrag, von Emmen auf direktem Weg nach Payerne auf einer Flughöhe von 1500m zu fliegen und vor der Landung über Payerne eine Platzvolte zu

absolvieren. Kpl Hablützel war als Pilot und Kpl Knecht als Passagier vorgesehen. Zeugen haben beobachtet, wie das Flugzeug in der Region Wiggen und Trubschachen in einem Tiefflug von nur 23 m über Boden flog, jedoch mit regelmässigem und unauffälligem Motorengeräusch. Bei diesem befehlswidrigen Tiefflug kollidierte das Flugzeug mit einer Lastseilbahn neben dem Bahnhof Trubschachen, wodurch der linke Flügel abgerissen wurde und das Flugzeug rund 300 m nach der Kollisionsstelle auf dem Boden aufschlug. Die beiden Insassen wurden sofort getötet. Untersuchungen haben schliesslich ergeben, dass sich in Escholz matt eine junge Frau aufhielt, die mit Kpl Knecht in Verbindung stand. Diese bestätigte, dass Kpl Knecht ihr einige Tage vor dem Unfall zu verstehen gegeben hatte, «dass er, sobald sich ihm die Gelegenheit biete, tiefer als dies üblich ist, über Escholz matt fliege, damit sie ihn an seinem Verhalten erkennen könne.»¹⁷⁸ Am Tag vor dem Unfall waren in der Theoriestunde noch das Emmental und u. a. auch die Drahtseilbahn bei Trubschachen als Flughindernis behandelt worden.

GEDENKSTEIN

Auf Initiative des Modellbauers und Aviatik-Enthusiasten Hans-Peter Tschanz wurde am 7. August 2016 auf dem Bahnhofplatz von Trubschachen ein Gedenkstein für die beiden Militärpiloten eingeweiht. Neben einer Inschrift ist auf der Tafel auch ein Modell der Unglücksmaschine sowie die Porträts der beiden Piloten abgebildet. Die Feier war gut besucht: Das Militär-Bläserquartett Berner Oberland, die Ehrenwache UOV-Langnau, die Pentagon Riders mit Harley-Davidson, der Willys Jeep Club Emmental, Militärpiloten und viele interessierte Gäste und Besucher wohnten der Enthüllung des Gedenksteines bei. Peter Brotschi, Autor des Buches *Gebrochene Flügel* rekonstruierte in seiner Rede den Unfallhergang und liess dabei nicht unerwähnt, dass dieses Unglück in die Kategorie derjenigen Unfälle gehört, die wirklich vermeidbar gewesen wären. Neben einer Dewoitine D-26 und einer Stinsons überflog kurz vor der Enthüllung des Gedenksteins auch eine Messerschmitt Me-108 Taifun die Köpfe der Besucher.¹⁷⁹ Hans-Peter Tschanz war neben diesem Gedenkstein auch Initiant der Denkmäler für Oblt Albert Baer (24. März 1950) und

Wm Michel Tissot (21. August 1964), die beide im Emmental abgestürzt sind.

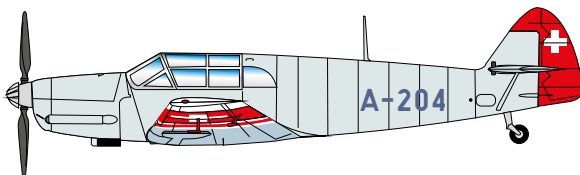
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 631030/196862)

INSCHRIFT

«Zur Erinnerung an die beiden Militärpiloten Kpl Ernst Hablützel und Kpl Robert Knecht, die am 7. August 1946 mit ihrem Flugzeug Messerschmitt Me-108 «Taifun», Kennzeichen A-204, tödlich verunfallten. Sie kollidierten in der Nähe des Bahnhofes von Trubschachen mit einem Kabel der Lastenseilbahn, die vom SBB-Bahnhof nach Bergen führte und stürzten anschliessend auf freiem Feld ab / Gemeinde Trubschachen / Initiator: Hans-Peter Tschanz»



Messerschmitt Me-108 Taifun

KPL HANS GIGER UND LT EMANUEL BRÜHLMANN Oberegg AI



Gedenkstein für Kpl Hans Giger und Lt Emanuel Brühlmann, Oberegg

12. MAI 1948

Am Nachmittag des 12. Mai 1948 hatten der Pilot Kpl Hans Giger und sein Beobachter Lt Emanuel Brühlmann in der Region Heiden eine Beobachtungsaufgabe zu erfüllen. Eine zweite Besatzung blieb in Altenrhein zurück und beobachtete von dort aus den Flug von Kpl Giger und Lt Brühlmann. Nachdem diese in Richtung St. Margrethen an Höhe gewonnen hatten, flogen sie eine zur Erfüllung der gestellten Aufgabe unnötig steile Kurve in Richtung Schachen. Aus dieser Kurvenlage stürzte das Flugzeug schliesslich in einen Wald ab. Die Absturzursache ist mit grösster Wahrscheinlichkeit auf einen Steuerfehler des Piloten zurückzuführen. Möglich ist, dass der Pilot eine unter ihm entdeckte Truppe beobachten wollte und dadurch von seiner eigentlichen Aufgabe der Flugzeugführung abgelenkt worden ist.¹⁸⁰

Kpl Hans Giger (*1926), Lt Emanuel Brühlmann (*1923)
Fl St 17 / Fl St 16

C-3603
Untertorfnest, Oberegg AI (Koordinaten: 760450/255950)

GEDENKSTEIN

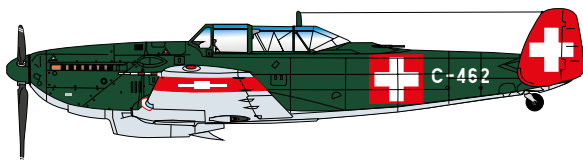
Am Waldrand bei Untertorfnest, direkt am Wanderweg und neben einer Bank mit Blick auf das Appenzellerland, steht ein Gedenkstein, der erst im Frühjahr 2013 erstellt worden ist. Angestossen wurde die Idee eines Denkmals von Peter Sonderegger aus Heiden, der beim Absturz des Flugzeuges zehnjährig war und später auf Wanderungen immer wieder am Unfallort vorbeikam.¹⁸¹ Die Gedenktafel erwähnt, dass die Besatzung bei Torfnest vor dem Absturz eine Meldetasche abgeworfen hätte, was sich allerdings nach der Konsultation des Unfallberichtes als falsch herausstellt. Tatsächlich hätte eine andere Besatzung eine Meldetasche in Dübendorf abholen und über dem Gelände abwerfen sollen. Jedoch kam es durch den Absturz der Maschine von Kpl Giger und Lt Brühlmann nicht mehr zur Ausführung dieses Auftrages.

STANDORT

An einem Wanderweg in der Nähe der Unfallstelle
(Koordinaten: 760288/255898)

INSCHRIFT

«Zum Gedenken an Lt Brühlmann und Kpl Giger die hier am 12.5.1948 den Fliegertod erlitten. Nach Abwurf einer Meldetasche bei Torfnest streifte ihr Kampfflugzeug C 36 die Tannenspitzen, stürzte ab und brannte aus.»



C-3603

OBLT ALBERT BAER
Buchholterberg BE



Gedenktafel für Oblt Albert Baer an der Unfallstelle, Buchholterberg

24. MÄRZ 1950

Nach einer Schiessübung anlässlich eines Trainingskurses der Fliegerstaffel 21 widmete sich Oblt Albert Baer am Nachmittag des 24. März 1950 einer Beobachtungsaufgabe. In der Gegend von Niederbipp/Kestenholz hatte er aus 2000m Höhe ein definiertes

Oblt Albert Baer (*1919)
Fl St 21

P-51 D Mustang
Bei der Kaserne Jassbach, Buchholterberg BE
(Koordinaten: 619930/186900)



Trümmer an der Absturzstelle, 1950

Objekt zu suchen, um es sich in einem Vorbeiflug auf 100 m.ü.G. näher anzusehen. Aufgrund einer gefundenen Skizze des Objektes ist anzunehmen, dass Oblt Baer die Beobachtungsaufgabe erfüllt hatte und sich auf dem Heimflug befand, als der Unfall geschah. Der Unfallhergang ist nur durch verschiedene Mutmassungen rekonstruierbar. Der Flugunfall-Experte geht davon aus, dass der Absturz einer unangenehmen Flugeigenschaft der Mustang zuzuschreiben ist: «[...] dem unvermittelten Übergang in geschaltete Rollen, sobald der Pilot bei nur leicht schiebender Bewegung des Flugzeuges eine etwas bruske Höhensteuerbewegung in Richtung Ziehen durchführt.»¹⁸²

GEDENKTAFEL

Wie schon der Gedenkstein für Kpl Ernst Hablützel und Kpl Robert Knecht in Trubschachen geht auch die heutige Gedenktafel für Oblt Albert Baer an der Unfallstelle auf die Initiative von Hans-Peter Tschanz zurück. Während Jahren stand eine alte, hölzerne und allmählich verblässende Tafel zur Erinnerung an Oblt Baer vor Ort. Anlässlich des 63. Jahrestags des Unfalls lud Tschanz am 24. März 2013 deshalb zur Einweihung einer neuen Gedenktafel ein. Umrahmt von Musik wurde die Tafel von Peter Brotschi und dem ehemaligen Luftwaffenmitarbeiter Hans Prisi enthüllt. Sie steht am Unfallort neben einem kleinen Waldweg mit Blick auf die Lichtung, die damals mit Trümmerteilen übersät war. Auf der Tafel ist neben der Inschrift auch ein Porträtfoto des Unglückspiloten abgebildet.

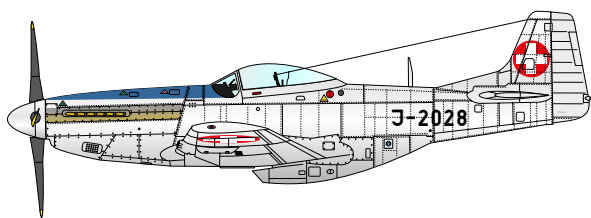
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 619906 / 186874)

INSCHRIFT

«Zur Erinnerung an den Militärpiloten Oblt Albert Baer tödlich
verunfallt am 24. März 1950 mit Flugzeug Mustang P-51D J-2028 /
Gestiftet: Hans-Peter Tschanz»



P-51 D Mustang

KPL JEAN-CHARLES NOVERRAZ
Greppen LU

Kpl Jean-Charles Noverraz (*1928)
Pilotschule

Pilatus P-2-06
Unterhalb des «Spitzwaldes», Greppen LU
(Koordinaten: 676570/211440)



Gedenkstein für Kpl Jean-Charles Noverraz, Greppen

10. MAI 1950

Die Fliegerschule 1a/50 flog am 10. Mai 1950 von Emmen nach Locarno zurück, nachdem eine geplante Schiessübung über dem Sempachersee aufgrund der Hochnebeldecke abgesagt worden war. Die ersten zwei Flugzeuge flogen in Patrouille, während die

nachfolgenden drei Piloten jeweils in Abständen von rund 400m zu fliegen hatten. Kpl Jean-Charles Noverraz steuerte die mittlere der fünf Maschinen und die erste hinter der Patrouille. In der Gegend von Meggen erzeugten zwischen den Wolken einfallende Sonnenstrahlen eine leichte Sichtbehinderung. Ausserdem erfolgte in dieser Region auch der Wechsel von der Funkwelle A (Fluglehrer-Bodenfunkstelle Emmen) auf die Funkwelle B (Fluglehrer-Flugschüler). Kpl Noverraz hat dabei vermutlich die vor ihm fliegende Patrouille aus den Augen verloren, seinen Steigflug in gerader Linie fortgesetzt und ist in die Wolken geraten. Der Pilot des nachfolgenden Flugzeuges sah links von sich Küssnacht und den Zugersee, während sich geradeaus vor ihm nur die Wolkenwand ausbreitete. Nach kurzem Zögern drehte er deshalb nach links ab und erlangte nur wenig später wieder Sichtkontakt mit der Führerpatrouille. Kpl Noverraz war wohl mit der Funkanlage beschäftigt gewesen, als er die Patrouille aus den Augen verlor. In den Wolken konnte er aufgrund eines fehlenden Horizontes die normale Fluglage nicht halten, drehte mehr und mehr nach rechts gegen die Rigi zu und kollidierte schliesslich mit dem Berg.¹⁸³

GEDENKSTEIN

Direkt an der Unfallstelle oberhalb von Greppen befindet sich eine Steintafel, die halb überwuchert in einer Weide unterhalb des Waldrandes liegt. Sie stand wohl einst senkrecht an der Stelle, sank jedoch im Laufe der Zeit ein und kippte um. Die Inschrift darauf ist nur noch teilweise lesbar, sie verweist auf das Unfalldatum und den Piloten Kpl Noverraz.

STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 676577 / 211447)

INSCHRIFT

(teilweise überdeckt): «J-Ch. N [...] 10 mai 1950»



Gedenkkreuz für Kpl Jean-Charles Noverraz, Greppen

GEDENKKREUZ

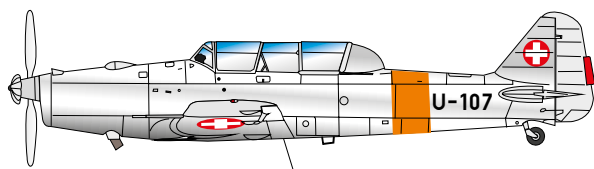
Ein zweites Denkmal steht in unmittelbarer Nähe des ersten etwas erhöht über einem Feldweg in einer Wiese. Im Gegensatz zu der praktisch nicht mehr sichtbaren Gedenktafel an der Unfallstelle steht hier ein stattliches steinernes Kreuz. Wahrscheinlich wurden die beiden Gedenksteine zur gleichen Zeit erstellt. Sowohl die Schriftart der Inschrift als auch die Art des Steines scheinen identisch zu sein. Im Protokoll der Korporation Greppen vom 16. Mai 1950 ist angekündigt, dass die Korporation die Errichtung eines Gedenksteines auf ihrem Land beabsichtigt. Es wird auch erwähnt, dass die Eltern des verunglückten Piloten eventuell ebenfalls einen Gedenkstein setzen werden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der eine Gedenkstein von den Angehörigen und der andere von der Korporation Greppen gestiftet worden ist.¹⁸⁴

STANDORT

An einem Feldweg unterhalb der Unfallstelle, Greppen LU
(Koordinaten: 676524/211549)

INSCHRIFT

«Caporal Pilote Jean-Charles Noverraz / 14. juin 1928 / 10. mai 1950»



Pilatus P-2-06

LT REINHOLD GOOD
Aesch LU

Lt Reinhold Good (*1924)
Fl St 15



Gedenkkreuz für Lt Reinhold Good, Aesch

Morane-Saulnier D-3801
Aesch LU (Koordinaten: 660375 / 235100)

22. AUGUST 1950

Ein Verband von fünf Flugzeugen der Fliegerstaffel 15 startete am Vormittag des 22. August 1950 in Payerne zu einer Einführungsübung in den Luftkampf mit anschließender Aussenlandung in Buochs. Über Kerzers löste sich der Verband auf und die Patrouillen begaben



Unfallstelle mit dem Hallwilersee im Hintergrund, Aesch 1950

sich einzeln in ihre jeweiligen Übungsräume. Für die vierte Übung stellte sich Lt Reinhold Good über dem Hallwilersee bereit. Nach eingeleiteter Angriffsübung kippte sein Flugzeug in steiler Linkskurve fliegend ziemlich brüsk nach der Kurveninnenseite ab und ging gegen die Rückenlage drehend auf den Kopf in eine gleichgerichtete Vrille über. Nach ca. drei Umdrehungen konnte der Pilot die Vrille offenbar zuerst stoppen. Er geriet darauf aber in eine Vrille rechts und nach zwei weiteren Umdrehungen erneut in eine Vrille links. Die Vrillenwechsel sind wohl auf eine wenig gefühlvolle Steuertechnik zurückzuführen. Ob möglicherweise auch Rauchgas in der Kabine zu einer eingeschränkten Flugfähigkeit des Piloten geführt hat, konnte nicht mehr zweifelsfrei geklärt werden. Ohne dass Lt Good Anstalten gemacht hätte, sich mit dem Fallschirm zu retten, schlug das Flugzeug schliesslich auf dem Boden auf.¹⁸⁵

GEDENKKREUZ

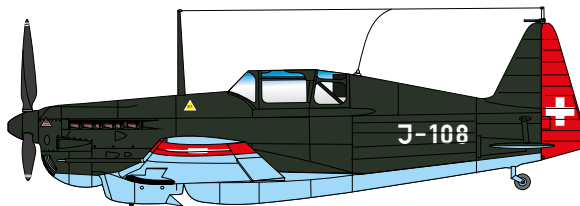
An der Unfallstelle steht heute mitten auf einem Feld und unter einem Baum ein stark verwittertes Holzkreuz. Darauf ist eine beschädigte und renovationsbedürftige Steintafel befestigt. Das Kreuz ist bei der Gemeindeverwaltung von Aesch zwar bekannt, jedoch steht es an keinem Feldweg und ist demnach eher als Markierung der Unfallstelle und als stilles Gedenkzeichen denn als ein für die Öffentlichkeit bestimmtes Wegzeichen zu verstehen.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 660356/235180)

INSCHRIFT

«Flugzeug-Absturzstelle des Lt. Reinhold Good /Geb. 30.11.1924 in Lustenau Vorarlberg / Er gab hier seine Seele dem lieben Gott zurück am 22. Aug. 1950 / R.I.P.»



Morane-Saulnier D-3801

OBLT JACQUES NAUER

Quinto TI



Gedenkstein für Oblt Jacques Nauer, Piotta

Oblt Jacques Nauer (*1919)
Zielfliegerkorps

19. AUGUST 1953

Oblt Jacques Nauer hatte den Auftrag, sein Flugzeug am Morgen des 19. August 1953 von Ambri nach Lodrino zu überfliegen. Nach dem Start wich die Maschine leicht rechts von der Pistenachse ab und flog schräg in Richtung Piotta. In einem engen Winkel machte Nauer vor dem kantonalen Sanatorium von Piotta eine Linkskurve. Das Flugzeug kippte daraufhin ab, begann einen Moment zu trudeln und stürzte wenige Meter von den Häusern von Piotta entfernt ab. Durch die eng gehaltene Kurve, die minimale Anfangsgeschwindigkeit zu Beginn der Kurve und durch starkes Steigen während der Kurve erfolgte ein Geschwindigkeitsverlust, der schliesslich zum Absturz führte. Weshalb der Pilot an diesem besonders engen Punkt des Tales eine Volte ausführen wollte, ist nicht nachvollziehbar, zumal er vor dem Flug genau dieses Manöver noch als «unsympathisch» bezeichnet hatte.¹⁸⁶

C-3603
Piotta, Quinto TI (Koordinaten: 694700/ 152180)

GEDENKSTEIN

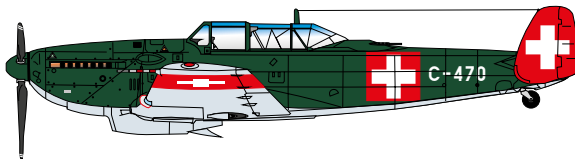
An der Unfallstelle steht auf einer Wiese mit Obstbäumen ein kleiner, äusserst unscheinbarer Gedenkstein, auf dem der Name und das Unfalljahr des Piloten aufgeführt sind. Der einfachen Inschrift nach (ohne Angabe der Staffeltugehörigkeit) wurde der Stein wohl von den Angehörigen erstellt.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 694744 / 152145)

INSCHRIFT

«Jacques Nauer / 1953»



C-3603

LT KURT SCHMUCKI

Wangen SZ



Gedenkstein mit Propeller für Lt Kurt Schmucki, Wangen

Lt Kurt Schmucki (*1928)
Fl St 21

2. MÄRZ 1954

Lt Kurt Schmucki erhielt für ein individuelles Training am 2. März 1954 die Aufträge, die Munitionsdepots zwischen Ursenbach und Rohrbach zu rekognoszieren und schliesslich eine Wettererkundung gegen Westen mit anschliessendem Rückflug über die Voralpen durchzuführen. Eine Stunde und 21 Minuten nach dem Start in Dübendorf meldete Lt Schmucki eine Motorpanne. Nur eine Minute später setzte der Motor aus und der Pilot entschloss sich auf einer Höhe von rund 500m.ü.G. zu einer Notlandung im offenen Gelände nördlich zwischen Wangen und Lachen. Beim Anflug auf das Gelände unterschätzte er jedoch den Gleitwinkel und sank deutlich schneller als gewollt. Das Flugzeug berührte schliesslich den oberen Wipfel einer 20m hohen Eiche, legte sich auf den rechten Flügel (evtl. gewollt, um einem in Flugrichtung liegenden Haus auszuweichen), hingte dann am Boden an und wurde auseinandergerissen. Der Rumpf und das Leitwerk schlugen im Haus ein, der Rest verteilte sich auf der Wiese davor. Der Pilot verstarb noch an der Unfallstelle. Als

P-51 D Mustang
Allmeindstrasse 1, Wangen SZ (Koordinaten: 709400/227800)



Unfallstelle von Lt Kurt Schmucki mit dem beschädigten Wohnhaus, Wangen 1954

Ursache des Motorenschadens wurde im Unfallprotokoll ein Ermüdungsbruch der Kurbelwelle angegeben.¹⁸⁷

PROPELLER

Beim Wohnhaus an der Allmeindstrasse in Wangen wurde nach dem Unfall ein Gedenkstein mit einem Propellerstück aufgestellt, der noch heute dort steht. 2005 wurde das alte Haus abgerissen und ein Jahr später ein neues Wohngebäude an der Stelle errichtet. Die Gemeinde äusserte beim Hauseigentümer den Wunsch, dass das

Denkmal vor Ort bleiben und auch im neuen Umfeld einen würdigen Platz erhalten sollte. Es steht nun gut sichtbar an der Hauptstrasse und ist – besonders bei der älteren Generation – in der Gemeinde als «Fliegerdenkmal» bekannt.¹⁸⁸ Die Inschrift steht auf einem Propellerblatt, das höchstwahrscheinlich vom Unfallflugzeug stammt.

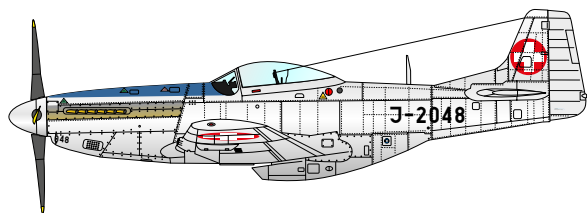
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 709400/227800)

INSCHRIFT

«Hier verunglückte am 2. März 1954 Pilot Lt. Kurt Schmucki v.
Niederurnen/St. 21/Geb. 1928/mit einer Mustang während eines
Übungsfluges.»



P-51 D Mustang

FW GERHARD BÜNTER
Tafers FR

Fw Gerhard Bünter (*1930)
Fl St 14

DH-100 Vampire
Tafers FR (Koordinaten: 582550 / 185230)



Gedenkkreuz für Fw Gerhard Bünter, Tafers

9. AUGUST 1955

Im Rahmen eines Schiess-Trainingskurses der Fliegerstaffel 14 startete Fw Gerhard Bünter am 9. August 1955 mit seinem Patrouillenführer zu einer Luftkampfübung im Raum Bern – Napf. Der Hinflug sollte mit einer Patrouillenübung verbunden werden. Dazu wurden Höhen- und



Blick hinunter auf das Trümmerfeld mit dem daran vorbeiführenden Jakobsweg, Tifers 1955

Kurvenwechsel und schliesslich eine Rechtskurve im Steigflug gegen den Wolkenrand vollzogen. Aus Letzterer ging der Patrouillenführer in eine sinkende Linkskurve über, was Fw Bünter wahrscheinlich nicht sofort bemerkt hatte. Beim Aufholversuch in der sinkenden Linkskurve schloss Fw Bünter zu nahe auf und geriet dabei in den Düsenstrahl des Führungsflugzeuges, was bei einer Distanz von nur 20 bis 30 m vermutlich zu einem plötzlichen Strömungsabriss geführt hat. Möglich ist auch, dass der junge Pilot eine Kollision befürchtete und deshalb das Flugzeug überzog. Auf jeden Fall drehte sich das Flugzeug um seine Längsachse in die Rückenlage. Die überraschende Situation und die hohe Belastung von mehr als 5 g haben sicherlich zu einer starken Einschränkung des Orientierungsvermögens des Piloten geführt. Erst als sich das Flugzeug im Sturzflug befand, erkannte der Pilot die Lage und sah sich gezwungen, das Flugzeug an der Grenze des zulässigen Lastvielfachen von 6.5 g durchzuziehen und diese Belastung mehr als 5 Sekunden zu ertragen. In dem Moment, als

Fw Bünter mit dem Ziehen nachgelassen hat und sich wohl aus der heiklen Situation gerettet sah, kollidierte er mit einer Buche, worauf das Rumpfvorderteil und der rechte Flügel zersplitterten und das Flugzeug abstürzte. Die Flugzeugtrümmer wurden über eine weite Fläche verstreut, der Pilot wurde getötet.¹⁸⁹

GEDENKKREUZ

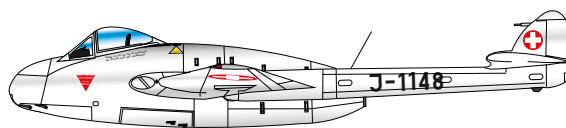
Die Eltern des verunglückten Piloten baten den Grundstückbesitzer nach dem Absturz, an der Unfallstelle ein Gedenkkreuz errichten zu dürfen. Für die Zusage, dass das Kreuz während zwanzig Jahren bestehen bleibt, erhielt dieser dafür zwei Goldvreneli von Fw Gerhard Bünters Vater. Die Angehörigen des Piloten besuchten die Unfallstelle in den nachfolgenden Jahren jeweils am Jahrestag des Unglücks. Als später der Sohn des damaligen Grundstückbesitzers in der Nähe der Absturzstelle ein neues Haus baute, wurde das Kreuz versetzt und gut sichtbar in den Garten gestellt. Nach einem weiteren Umbau steht das Kreuz heute hinter dem Haus. Da an der Stelle der Trümmerlage der Jakobsweg durchführt, ist es denkbar, dass das Gedenkkreuz an den Wanderweg und somit an einen öffentlicheren Ort versetzt wird.¹⁹⁰

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 582522/185110)

INSCHRIFT

«Hier starb am 9. Aug. 1955 Feldw. Gerhard Bünter/geb. 24.8.1930
Dallenwil NW/Pilot/Fl. St. 14.»



DH-100 Vampire

LT PETER TANNER
Churwalden GR



Propeller für Lt Peter Tanner, Churwalden

22. SEPTEMBER 1960

Lt Peter Tanner hatte am Vormittag des 22. Septembers 1960 den Auftrag, mit einem Patrouillenflieger zusammen im Gebiet von Chur einen Wetterrekognoszierungsflug für eine am Nachmittag geplante Schiessdemonstration mit Militärflugzeugen durchzuführen. Über

Lt Peter Tanner (*1935)
Fl St 11

DH-112 Venom Mk 1
Churwalden GR (Koordinaten: 760700 / 184500)

Chur und dem Tal von Churwalden lag eine geschlossene Hochnebeldecke. Bei Passugg bot das Gelände die letzte Möglichkeit, ohne Gefahr umzukehren. Lt Tanner erkannte die gefährliche Wetterlage aber offenbar zu spät und versuchte erst in der Gegend von Malix eine Umkehrkurve zu fliegen. Die begonnene Kurve brach er jedoch ab – offenbar, weil das Tal zu eng war. Er flog weiter in Richtung Churwalden, wo er eine 180°-Kurve ausführte, die er aber wegen der Beschaffenheit des Tales so eng fliegen musste, dass wahrscheinlich am Ende der Kurve die Strömung infolge eines zu hohen Anstellwinkels an beiden Flügeln vollständig abriss. Das Flugzeug wurde dadurch zumindest teilweise nicht mehr steuerbar und prallte auf dem Boden auf. Der zweite Patrouillenflieger konnte die Hochnebeldecke im Blindflug durchstossen und sicher auf dem Flugplatz Dübendorf landen.¹⁹¹

PROPELLER

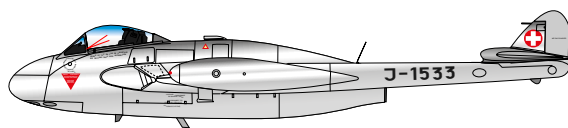
An der Unfallstelle steht heute ein Denkmal für Lt Peter Tanner. In wenigen Worten wird auf einem Propellerblatt an den Piloten erinnert. Daneben führt ein kleiner Feldweg vorbei.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 760820/183472)

INSCHRIFT

«Lt. Tanner Peter / Fl. St. 11 / † 22.9.1960»



DH-112 Venom Mk 1



Gedenkstätte für Oblt Rudolf Hofer über dem Silvrettagletscher

Oblt Rudolf Hofer (*1924)
Fl St 9

5. OKTOBER 1960

Oblt Rudolf Hofer startete am Nachmittag des 5. Mai 1960 in Sion mit einem Patrouillenflieger zu einem Aufklärungsflug im Raum Klosters – Vereina. Über Davos-Wolfgang gab Oblt Hofer seinem Patrouillenflieger den Befehl «Ordine securo und Abstand nehmen» und flog anschliessend tiefer, während der zweite Pilot einen Abstand von einem bis zwei Kilometern einnahm und auf ca. 3500m.ü.M. blieb. Über dem Verstanclatal flog der Patrouillenführer auf ca. 300m.ü.G. und anschliessend nur 200m über dem Gletscher. Am östlichen Ende des Verstanclatals begann er eine Linkskurve und überquerte den Silvrettagletscher. Zwischen der Roten Furka und dem Tällispitz touchierte sein Flugzeug schliesslich auf ca. 2600m.ü.M. eine Geröllhalde und wurde vollständig auseinandergerissen. Der Patrouillenflieger hat den Unfall selber nicht beobachtet, da er zu diesem Zeitpunkt seine Aufmerksamkeit dem Gelände zugewandt hatte. Die Unfallursache konnte sodann auch nicht restlos geklärt werden.¹⁹²

DH-100 Vampire Mk 6
Silvrettagletscher, Klosters-Serneus GR



Gedenkreuz für Oblt Rudolf Hofer

GEDENKKREUZ UND TRÜMMERTEILE

An der Unfallstelle befindet sich heute ein Eisenkreuz, das auf einer Anhöhe über der eindrucklichen Landschaft des Silvrettagletschers thront. Es ist umgeben von Flugzeugtrümmern, die der Gletscher nach und nach freigegeben hat und die aus der Umgebung zusammengetragen worden sind. Bereits ein Jahr nach dem Unfall haben zwei Berggänger das aus dem Schnee herausragende Triebwerk gesichtet und gemeldet, das später geborgen werden konnte.¹⁹³ Das Kreuz ist wohl von den Angehörigen des Piloten erstellt worden. Diese hatten gegenüber der Fliegertruppe den Wunsch geäußert, den Unfallort mit Hilfe eines Militärflugzeuges besuchen zu dürfen.¹⁹⁴ Im Gespräch mit dem damaligen Patrouillenflieger von Oblt Hofer wurde deutlich, dass innerhalb der Staffel nach dem Unfall nie die Idee aufgekommen war, ein Denkmal zu errichten.¹⁹⁵ Gründe dafür gibt es mehrere. Einer ist wohl, dass noch in den 1960er-Jahren Fliegerunfälle mit Todesfolge deutlich häufiger aufgetreten sind und entsprechend stärker im fliegerischen Alltag einkalkuliert waren, als

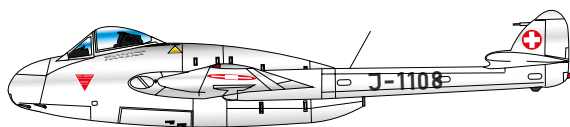
dies heute der Fall ist. Je seltener ein Ereignis wird, desto grössere Wellen schlägt es. Demzufolge erhöhte sich in den letzten Jahren auch unter den Staffelkameraden das Bedürfnis, den seltener werdenden Unfällen jeweils Denkmäler zu setzen.

STANDORT

An der Unfallstelle ¹⁹⁶

INSCHRIFT

«Obl. Rudolf Hofer / Fl. St. 9. 1960»



DH-100 Vampire Mk 6

WM ANDRÉ RUCHAT

Ohne Standort

Wm André Ruchat (*1936)
Fl St 5



Die Überreste des Flugzeuges beim Flugplatz Meiringen

25. OKTOBER 1960

Am 25. Oktober 1960, nach einer Schiessübung auf der Axalp und einem Doppelpatrouillenflug, flog Wm André Ruchat den Flugplatz Meiringen für die Landung an. Zu Beginn der Landevolte, in 1500m.ü.M., setzte das Triebwerk seines Hunters aus. Wm Ruchat versuchte auf dem Flugplatz eine Notlandung durchzuführen, das Flugzeug zerschellte jedoch auf der Piste und der Pilot wurde getötet. Wm Ruchat hatte es unterlassen, beim Aufleuchten der Reststandwarnlampen die Entleerung der beiden Treibstoffvorräte zu überwachen. Ausserdem scheint er das Aufleuchten der Warnlampe der linken Treibstoff-Quellenpumpe übersehen oder nicht realisiert zu haben. Zwar meldete er den Triebwerkausfall per Funk, er hielt danach jedoch die Sendetaste am Leistungshebel gedrückt, sodass Rückfragen und die Durchgabe von Anweisungen nicht möglich waren. Wm Ruchat unterliess es auch, seine Geschwindigkeit zu drosseln. Statt der normalen 220km/h flog der Hunter beim Eintreffen über der Piste mit ca. 550km/h. Der ausgelöste Bremsfallschirm

Hunter Mk 58
Flugplatz Meiringen BE (Koordinaten: ca. 651450/176901)



Buchumschlag des Buches *Schattenflug*

wurde deshalb sofort weggerissen. Wm Ruchat betätigte weder die Notauslösung des Fahrwerkes (aufgrund von zu geringem Hydraulikdruck ist nur das Bugrad ausgefahren worden), noch hat er Massnahmen zur Selbstrettung getroffen. Im Unfallbericht wird erwähnt, «dass +Wm. Ruchat seit längerer Zeit seinen Kameraden erklärte, er werde *contre coeur* [...] den Flugdienst aufgeben und er mache nun den letzten TK». Die Möglichkeit wurde deshalb in Betracht gezogen, «dass psychische Ursachen am Unfall mitbeteiligt waren, und zwar im Sinne eines normalpsychologisch verstehbaren, menschlichen Versagens des Piloten». ¹⁹⁷

BUCH «VOLO IN OMBRA»

Das ausführlichste und detaillierteste Denkmal in der Reihe der Luftwaffenunglücke sind wohl die Erinnerungen, die Anna Ruchat, die Tochter von Wm André Ruchat, in Buchform unter dem Titel

«Volo in ombra» (dt. Übersetzung: «Schattenflug») 2010 veröffentlicht hat. Anna Ruchat war beim Tod ihres Vaters noch kein Jahr alt und doch ist das Buch eine ganz persönliche Erinnerung, getränkt von Erzählungen der Mutter und geprägt von der lebenslangen Abwesenheit der Vaterfigur. In einer Art Triptychon gibt sie ihre Interpretation der Ereignisse wieder, zuerst aus der Perspektive des jungen Mädchens, dann aus der Sicht des Vaters und schliesslich aus derjenigen der nachforschenden, erwachsenen Tochter. Sie nennt sich im Buch «Sofia» und durchsetzt ihre Kindheitserinnerungen im ersten Kapitel mit den technischen Beschreibungen des Unfallhergangs, die sie aus dem Unfallbericht zieht:

*«Der Stillstand des Triebwerks hat einen Abfall des Hydraulikdrucks bewirkt, sodass es dem Piloten nicht mehr möglich war, das Fahrwerk normal auszufahren. Mama ist sehr jung und schön. Sofia ähnelt ihr nicht. Manchmal sagen die Menschen zu Sofia, sie gleiche ihrem Papa, manchmal sagen sie es nicht, aber man merkt, dass sie es denken. Sofia ist es lieber, wenn sie es nicht sagen, denn selbst das Wort Papa löst eine gewisse Beunruhigung in ihr aus. Und einen beginnenden Schmerz. Doch dieser Schmerz ist gestohlen, und Sofia will ihn nicht spüren. Es ist, als wäre es der Schmerz von jemand anderem, den sie sich unrechtmässig angeeignet hat. Mama hat es ihr so erklärt: Sie sei noch zu klein gewesen, sie habe keine Erinnerungen und könne daher keine Sehnsucht empfinden, etwas, das man nie gehabt habe, könne einem auch nicht fehlen. Sehnsucht und Mangel sind der wahre Schmerz des Verlusts. Deshalb ist Sofias Schmerz sinnlos.»*¹⁹⁸

Dass das Mädchen aber Sehnsucht nach dem Vater verspürt und dieser ihr fehlt, wird in der Gedenkschrift mehr als deutlich. Ihr Schmerz ist nicht sinnlos, sondern in den Erzählungen aus ihrer Kindheit sehr konkret und präsent. Der Vater scheint wie ein Phantom, das immer anwesend ist und die Gedanken von Mutter und Tochter prägt.

Im zweiten Kapitel ändert die Autorin die Perspektive und schreibt aus der Sicht ihres Vaters. Anna Ruchat begibt sich in die Gedankenwelt der letzten Minuten seines Lebens. Sie taucht ein in die Über-

legungen, die er sich womöglich während seines letzten Fluges gemacht hat, über die Gefahren des Fliegens und die Ängste seiner Frau: «Der Mensch ist im Flugzeug nur zur Hälfte Vogel, ein Vogel ohne den richtigen Instinkt, einer, der ständig die Todeszone streift. Doch heute habe ich meiner Frau versprochen, nicht mehr zu fliegen. Und so ist es. Ich werde nicht mehr fliegen.»¹⁹⁹ Anna Ruchat kreiert das Bild eines Menschen, der viel reflektiert, sich in seine eigene Welt flüchtet und der der Einsamkeit Positives abgewinnen kann. Sie stellt ihm ihre Mutter gegenüber, die mondän, gewandt und selbstbeherrscht wirkt:

«Nicht, dass ich [Wm Ruchat, Anm. d. A.] nicht jung wäre, aber irgendetwas in mir ist zerbrochen, unpassend und fehlerhaft. Ich fliege, weil ich nicht unter Menschen sein kann. [...] Sie [Wm Ruchats Frau, Anm. d. A.] hungert nach Leben, nach Erfahrung. Sie ist ein Mädchen aus gutem Hause. Ein Einzelkind, von gebildeten und reichen Eltern. Sie ist strebsam, kühn und rebellisch, während ich mich einer Situation nie wirklich gewachsen fühle. Andere Menschen verunsichern und verwirren mich, ich bleibe immer auf der Schwelle und versuche, mein Unvermögen mit Schweigen zu kaschieren. Ständig habe ich das Bedürfnis, mein eigenes Universum zu verlassen [...] ich suche die Einsamkeit, in gewissem Sinne suche ich die Konzentration, damit ich mich nicht verliere, mich nicht auflöse. Deshalb gehe ich gerne schwimmen. Und ich fliege gerne: die Kabine ist eine kleine, stabile, ruhige Welt.»²⁰⁰

Im dritten und letzten Kapitel versucht die Autorin, ihre eigenen Antworten zu finden und den Absturz – und schliesslich auch ihren Vater – zu erforschen. Die Orte des Geschehens scheinen auch hier bedeutend, um die Geschichte fassbar zu machen. Sie besucht den ehemaligen Flugplatz Interlaken, wo Wm Ruchat seinen Flug gestartet hatte und den Flugplatz Meiringen, den Ort des Absturzes: «In diesem von jeglicher Qual befreiten Zeitempfinden ist meine Präsenz hier etwas völlig Abstraktes. Dieser Ort, die Berge, die breiten Asphaltstreifen, die sich ins Tal ausdehnen, all dies scheint nichts mit mir zu tun zu haben, und gleichzeitig ist alles absolut wesentlich.»²⁰¹ Sie rekonstruiert für sich den Unfallhergang und sucht

nach ihrem Vater im für ihn angelegten Dossier im Bundesarchiv. Durch diese Recherche macht sie ihn schliesslich für sich selbst menschlich und fassbar und schafft es dadurch, ein lange bestehendes und sie verfolgendes Phantombild zu konkretisieren. Auch Dokumente über ihren Vater, die Anna Ruchat von ihrem Onkel erhielt, führen dazu, dass sie sich ein Bild von dem Menschen machen kann, der ihr Vater war:

«Die abstrakte Figur, die seit der Kindheit alle meine Gedanken beherrschte, fand in den Dokumenten plötzlich eine Entsprechung: Datum, Ort, Zeit, davon sprachen die Blätter, die mein Onkel mir zukommen liess. [...] Die Papiere sagten mir, dass du gelebt hast, dass du, den ich bisher immer bloss erahnen wollte, um dein Bild fern von konkreten Tatsachen und logischen Schlüssen zu bewahren, und es so in der unverrückbaren Ferne eines Mysteriums zu halten, tatsächlich aus Fleisch und Blut warst.»²⁰²

Es ist schliesslich auch die Brutalität der Erkenntnis, die Anna Ruchat ihrem Vater näherbringt: «Der ‹Beweis›, den ich auf meiner hartnäckigen Reise zu dir hin gesucht habe, liegt hier: Das Foto, das ein Mann von dir aufnahm, von dir als totem Mann, dieses Foto macht dich für mich schliesslich menschlich.»²⁰³

Die Möglichkeit eines Suizids kommt hin und wieder subtil zwischen den Zeilen zum Vorschein, wird weder bestritten noch bestätigt, als würde es dem Leser überlassen, sich ein Urteil zu bilden: «Um ‹Glanz und Nutzlosigkeit eines menschlichen Lebens› zu vermeiden, bist auch du weggelaufen. Stimmt das? Den unweigerlichen Mühen des Lebens, der Milde der Gefühle hast du dich entzogen, das glaubt jedenfalls noch heute diejenige, die du fürs Leben gewählt hast. Meine Mutter.»²⁰⁴ Anna Ruchats Mutter hatte ihrem Mann am Morgen einen Brief mitgegeben. Ob er ihn gelesen hat, ist nicht bekannt. Aber auch seinen Kameraden hatte er gesagt, dass er sich entschieden hätte, dass dies sein letzter Flug werde.²⁰⁵ Die Tochter legt ihrem Vater Gedanken in den Kopf, die ihn mit seinem Schicksal nach dem Triebwerksausfall zu versöhnen scheinen:

«Was für eine Stille hier, zwischen Decke und Wiese, nach all dem Lärm. Ich habe die Todeszone überwunden. Ich bin darüber hinweg. Wollte ich es? War es Zufall? Schicksal? Das Absurde? Das sind nun die Fragen der anderen. Hier ist nur Stille. Nur das zählt jetzt für mich. Eine leise, gedämpfte, gleichförmige Stille. Eine Stille ohne Leidenschaften, egal, ob sie acht Tage oder tausend Jahre dauern wird. Heute habe ich meiner Frau versprochen, nicht mehr zu fliegen. Nun aber fliege ich für immer.»²⁰⁶

Der Unfall von Wm André Ruchat konnte nicht gänzlich erklärt und geklärt werden, weil «menschliches Versagen» eine Rolle gespielt hat, ob beabsichtigt oder aus einer Überforderung heraus. Der Unfallbericht erwähnt, dass der technische Defekt des Flugzeuges nicht notwendigerweise zum Tod des Piloten hätte führen müssen.²⁰⁷ Anna Ruchat hat ihrem Vater mit dem Buch ein Denkmal gesetzt. Eines, das sich von den klassischen Gedenksteinen und Gedenktafeln deutlich abhebt, indem es dem Leser und Betrachter wertvolle Einblicke in ganz persönliche Erinnerungen und Gedankenwelten gewährt und die Lücke aufzeigt, die der Verlust eines geliebten Menschen hinterlässt.

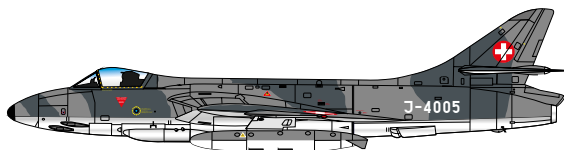
DOKUMENTARFILM «VOLO IN OMBRA»

Das Buch wurde 2012 auch zur Grundlage für die Realisierung eines Dokumentarfilms über die Suche der Tochter nach ihrem Vater. Der Regisseur Olmo Cerri behandelt darin die Überwindung der Angst, diesem feinen aber immer präsenten Schatten des Vaters endlich eine Gestalt zu geben. Er begleitet Anna Ruchat auf ihrer Suche, die sie an die Orte des Geschehens, in Archive und in die Tiefen der Erinnerungen führt. Er lässt Zeitzeugen und Wegbegleiter von Wm André Ruchat zu Wort kommen und fügt so nach und nach einzelne Puzzlestücke zu einer Lebensgeschichte zwischen Fliegen und Familie zusammen. Der Film erzählt aber auch vom historischen Kontext des Unfalls: Dieser wird eingebettet in die Unglücke vor und nach ihm, die wiederum in einer allgemeinen Verteidigungshaltung zu den Zeiten des Kalten Krieges verortet werden. Während das Buch die ganz persönlichen Gedanken von Anna Ruchat beinhaltet, tritt



Filmplakat des Dokumentarfilms *Volo in ombra*

der Film einen Schritt zurück und wirft in forschender Manier einen beobachtenden Blick auf das Umfeld von Wm André Ruchat sowie auf die möglichen Umstände, die zum Unfall geführt haben. «Volo in Ombra» veranschaulicht, dass die Geschichte auch in den Erinnerungen und Erzählungen der Angehörigen und Freunden konserviert ist und fortbesteht.²⁰⁸



Hunter Mk 58

OBLT KURT GRUBER, WM ERWIN HOFER UND
WM WILHELM VÖGELE
Realp UR und Glarus Nord GL



Unfallstelle mit Blick auf den Furkapass, Realp 1962

Oblt Kurt Gruber (*1931), Wm Erwin Hofer (*1939),
Wm Wilhelm Vögele (*1940)
Fl St 20

27. AUGUST 1962

Die Fliegerstaffel 20 war auf dem Flugplatz Mollis eingerückt, um zugunsten der Manöver des Gebirgsarmee Korps 3 eingesetzt zu werden. Am 27. August 1962, nach mehreren bereits absolvierten Flügen, traf am Abend ein Einsatzbefehl bei der Staffel ein. Der Auftrag lautete, Panzer und Artillerie der blauen Manöverpartei auf der Achse Brig–Fiesch–Oberwald mit Raketen und Bordwaffen anzugreifen. Die Staffel wurde dazu in drei Dreierverbände eingeteilt, die mit je sieben Minuten Abstand voneinander zu starten hatten. Oblt Kurt Gruber führte den als zweiter zu startende Verband mit Wm Erwin Hofer und Wm Wilhelm Vögele an. Der erste Verband versuchte, via Furka unter den Wolken ins Oberwallis zu gelangen, kehrte zwischen Hospenthal und Realp wegen zu tief hängenden Wolken jedoch wieder um und stieg im Urserental auf, um von dort schliesslich über der Wolkendecke ins Wallis zu fliegen. Der erste Verbandsführer versuchte mehrmals, mit Oblt Gruber via Funk Kontakt aufzunehmen, um diesen über die Wetterverhältnisse im Furkagebiet

3 x DH-112 Venom Mk 4
Furkapass, Realp UR (Koordinaten: 675300/158975)



Gedenkstein mit Propeller für Wm Erwin Hofer, Furkapass

zu informieren. Eine Verbindungsaufnahme kam aber nicht zustande. Der von Oblt Gruber geführte Verband setzte seinen ebenfalls über die Furka begonnenen Weg trotz der Wolken fort. Östlich der Furkapasshöhe kollidierten alle drei Flugzeuge mit dem Gelände, die drei Piloten fanden dabei den Tod.²⁰⁹

GEDENKSTEIN MIT PROPELLER

Oberhalb des Barackendörfli auf der Furka, in der Nähe der Absturzstelle von Wm Erwin Hofer, befindet sich heute ein grosser Gedenkstein mit einer Gedenktafel. Gestiftet wurde er von der Rotte Wodan Netstal.²¹⁰ Neben dem Stein ist ein Propellerblatt in den Boden betoniert worden. Woher dieses stammt und ob dies allenfalls von der Staffel hinzugefügt worden ist, ist nicht bekannt.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 675229 / 158966)

INSCHRIFT

«Hier verunglückte am 27. August 1962 unser Rottenkamerad Erwin Hofer v/o Fink im Einsatz als Pilot der Fliegerstaffel 20/ Rotte Wodan Netstal»



Gedenkstein für die Verunglückten der Fl St 20, Mollis

GEDENKSTEIN

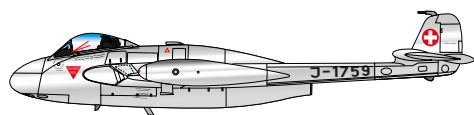
Neben dem Flugplatz Mollis ist von der Fliegerstaffel 20 ein Gedenkstein errichtet worden, der an alle drei verunglückten Piloten erinnert. Die Inschrift ist nicht mehr gut lesbar. Zwei Sitzbänke flankieren den Stein und laden zum Verweilen ein.

STANDORT

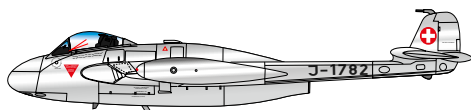
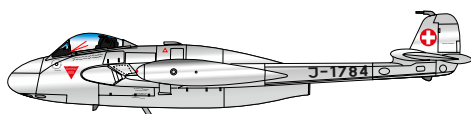
Neben dem Flugplatz Mollis, Glarus Nord GL
(Koordinaten: 724251 / 216240)

INSCHRIFT

«Fliegerstaffel 20 / Oblt. Gruber Kurt 31 / Wm Hofer Erwin 39 /
Wm Vögele Willi 40 / Fliegertod an der Furka / 27. August 1962»



DH-112 Venom Mk 4



WM FELIX SAUTER
Brienzwiler BE

Wm Felix Sauter (*1940)
Fl St 16



Gedenktafel für Wm Felix Sauter an der Krete des Wildgärist

DH-112 Venom Mk 4
Wildgärist bei Axalp, Brienzwiler BE (Koordinaten: ca. 648723 / 171524)

6. FEBRUAR 1963

Anlässlich einer Schiessübung auf der Axalp prallte das Flugzeug von Wm Felix Sauter am 6. Februar 1963 an der Krete des Wildgärist in eine Felswand. Der Anflug erfolgte aus Richtung Brienzler-Rothorn – Tannhorn über den Kommandoposten der Axalp. Gemäss Auftrag sollte in einer ersten Übung nur ein Anflug ohne Schussabgabe erfolgen. In einer zweiten Übung hätte das Ziel mit Raketen beschossen werden sollen. Beim Degagieren über die ca. 700m höher gelegene Krete drehte der Pilot gemäss Aussagen des Schiessoffiziers etwas zu früh in Messerlage, sodass er nur etwa zehn Meter unterhalb des Grats in die Felswand flog. Der Flugunfallexperte geht davon aus, dass der Unfall auf einen Schätzungsfehler des Piloten zurückzuführen ist.²¹¹

GEDENKTADEL

Neben der Erwähnung von Wm Felix Sauter auf der Gedenktafel beim Kommandohaus der Axalp wurde an der Unfallstelle auch eine

Gedenktafel aus Granit angebracht. Initiiert wurde dieses Denkmal von den Eltern des Piloten. Zur Mithilfe und Führung an den Unfallort wurden der Familie zwei Leute vom Schiessdetachement Axalp sowie die Seilbahn zum Kommandohaus der Axalp zur Verfügung gestellt.²¹²

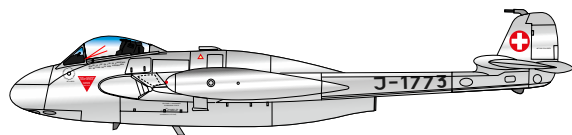
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: ca. 648723 / 171524)

INSCHRIFT

«Felix Sauter / Fliegerstaffel -16- / 1940 – 1963»



DH-112 Venom Mk 4

WM MICHEL TISSOT

Röthenbach im Emmental BE



Gedenkstein für Wm Michel Tissot, Röthenbach im Emmental

21. AUGUST 1964

Die Fliegerstaffel 3 nahm am 21. August 1964 mit anderen Staffeln an der Regimentsübung AVANTI teil. Das Ziel dieser Übung war es, die Schiessfertigkeit der Besatzungen in unbekanntem Gelände zu kontrollieren sowie die Luftraumüberwachung zu schulen. Anlässlich

Wm Michel Tissot (*1940)
Fl St 3

DH-112 Venom Mk 4
Hinternaters, Röthenbach im Emmental BE (Koordinaten: 625875 / 187350)

dieser Übung mussten drei verschiedene Ziele auf den Schiessplätzen Fürstein, Schallenberg und Eriz angegriffen werden. Wm Michel Tissot flog als drittes Flugzeug in einer Dreierpatrouille. Nach der Schiessübung beim Schiessplatz Fürstein hatte Wm Tissot einen zu grossen Abstand zum Verbandsführer. Dies auch dann noch, als bereits der Angriff beim Schiessplatz Schallenberg erfolgte. Der Angriffsflug auf das Ziel wurde als normal beobachtet, jedoch löste der Unfallpilot seine Bomben über dem Ziel nicht aus. Der Schiessleiter beobachtete, wie sich die Nase des Flugzeuges nach unten senkte und Wm Tissot darauf sein Degagement relativ brüsk einleitete. Angeblich hatte der Pilot sein Flugzeug zu spät aufgerichtet. Es zerschellte in dem Moment am Boden, als er die Maschine wieder in die Horizontale gebracht hatte. Der Unfallexperte geht davon aus, dass Wm Tissot das Ziel mit dem Zielgerät schlecht erfasst hatte und im letzten Moment noch eine Zielkorrektur anbringen wollte. Als er die Kollisionsgefahr mit dem Boden erkannte, versuchte er wohl, dieser Gefahr durch brüskes Aufrichten zu entgehen.²¹³

GEDENKSTEIN

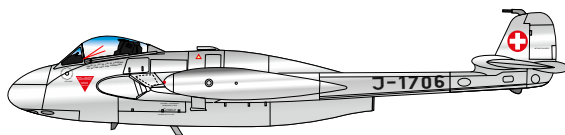
Auf Initiative von Hans-Peter Tschanz wurde am 24. August 2014 in der Nähe der Unfallstelle ein Gedenkstein für Wm Michel Tissot eingeweiht. Sowohl der ehemalige Luftwaffenchef KKdt a D Markus Gygax als auch Peter Brotschi (Autor des Buches *Gebrochene Flügel*) hielten anlässlich dieser Einweihungsfeier eine Ansprache. Der Gedenkstein wurde gut sichtbar beim Knotenpunkt der Wanderwege in unmittelbarer Nähe eines Bauernhofes platziert. Der Bauer hatte damals den Unfall miterlebt und unter einem VW Käfer Schutz gesucht.²¹⁴ Der Gedenkstein ist mit einer Tafel versehen, die von der Gestaltung her identisch ist mit derjenigen für Oblt Albert Baer (24. März 1950).

STANDORT

An einem Wanderweg in der Nähe der Unfallstelle
(Koordinaten: 625885/187501)

INSCHRIFT

«Zur Erinnerung an den Militärpiloten Wm Michel Tissot tödlich
verunfallt 21. August 1964 mit Flugzeug DH-112 Venom J-1706/
Gestiftet: Hans-Peter Tschanz»



DH-112 Venom Mk 4

ADJ UOF FRANÇOIS LANDRY UND
FL SdT JEAN-FRANÇOIS GUILLOUD
Claro TI



Gedenktafel für Adj Uof François Landry und Fl Sdt Jean-François Guilloud, Claro

17. SEPTEMBER 1964

Der Fluglehrer Adj Uof François Landry führte mit dem Pilotenanwärter Fl Sdt Jean-François Guilloud im Raum Bellinzona–Lodrino Notlandeübungen durch. Der Fluglehrer hatte die Leistung für die Übung auf Leerlauf reduziert, worauf der Schüler eine Gleitfluglage herstellte, im Gelände einen Notlandeplatz suchte und diesen anflog. Über dem Notlandeplatz sollte ein Durchstartmanöver mit einer Mindestflughöhe von 30m.ü.G. durchgeführt werden. Aus den Notizen auf dem Kniebrett des Fluglehrers konnte gefolgert werden, dass sich der Unfall zwischen dem ersten und dem zweiten Notlandeversuch ereignet haben muss. Der Absturz erfolgte aufgrund einer Kollision mit dem Tragseil einer Materialtransport-Seilbahn. Der Kollision folgte eine längere Schleifstrecke dem Kabel entlang abwärts, wobei das Drahtseil den vorderen Hauptholm des rechten Oberflügels sowie dessen Spanndrähte vertikal einsägte. Erst nach ca. drei Sekunden kam das Flugzeug durch die starken Schwingungen des Kabels und die teilweise Zerstörung des rechten Oberflügels

Adj Uof François Landry (*1931), Fl Sdt Jean-François Guilloud (*1944)
Fl Rgt 1 / Pilotenschule

Bücker Bü-131 Jungmann
Cassero, Claro TI (Koordinaten: 722620/123050)



Gedenktafel an der Friedhofsmauer in Cassero

wieder vom Kabel los, setzte seine zuvor begonnene Rollbewegung nach rechts fort und stürzte aus etwa 40m.ü.G. ab. Eine nach dem Unfall durchgeführte Umfrage bei rund zwanzig Fluglehrern ergab, dass keinem von ihnen dieses Kabel bekannt war.²¹⁵

GEDENKTAFEL

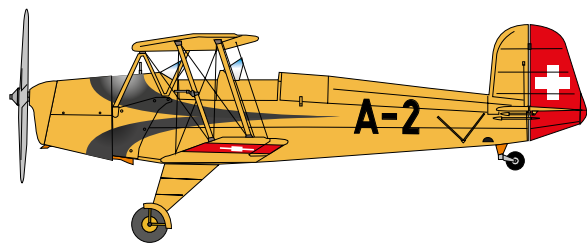
An der Friedhofsmauer im Dorfteil Cassero in Claro, in der Nähe der Unfallstelle, befindet sich eine äusserst unscheinbare Gedenktafel. Zum einen ist sie nicht direkt an dem an der Mauer entlangführenden Weg angebracht, zum anderen hebt sie sich durch die identische Farbe kaum von der Mauer ab. Ein schlichtes Denkmal also, das am Ort des Geschehens nur mit den Namen der Verunfallten, dem Datum und dem Symbol der Luftwaffe auf das Unglück hinweist.

STANDORT

An der Friedhofsmauer in der Nähe der Unfallstelle
(Koordinaten: 722609 / 123063)

INSCHRIFT

«Adj. Sof. François Landry / Sdt. Jean-François Guilloud / 17.9.64»



Bücker Bü-131 Jungmann

HPTM WERNER SCHMID

Beromünster LU

Hptm Werner Schmid (*1927)
Stab Flpl Abt 12

Pilatus P-2-06
Flugplatz Beromünster LU (Koordinaten: 657400/227300)



Gedenktafel für Hptm Werner Schmid am Gedenkstein beim Flugplatz Beromünster

18. JUNI 1965

Hptm Werner Schmid erhielt am 18. Juni 1965 den Auftrag, vom Flugplatz Beromünster aus die Navigationsflüge der Aufklärungsstaffel 10 bezüglich der Einhaltung der vorgeschriebenen Zeiten zu kontrollieren. Dies tat er von einem Beobachtungsposten vor dem

Flugplatzgebäude aus, in Anwesenheit verschiedener Zivilpersonen, denen er Kommentare zu den Überflügen abgab. Nach vollendeter Kontrolle bestieg er sein Flugzeug, startete und flog gemäss den Augenzeugen die normale Flugplatzvolte. Nach dieser Volte hätte Hptm Schmid über Neudorf in Richtung Dübendorf weiterfliegen sollen. Stattdessen drehte er jedoch wieder auf die Landepiste ein, flog diese mit grosser Geschwindigkeit an und überflog die Piste in einer Höhe von ca. 10 bis 30 m. Auf der Höhe des Flugplatzrestaurants begann das Flugzeug bis auf ca. 250 m.ü.G. zu steigen und vollzog dann eine halbe Rolle nach links bis in die Rückenlage. Aus dieser Rückenlage setzte Hptm Schmid zu einem Retournement an, flog also aus der Rückenlage nach unten, bis der Motor senkrecht auf den Boden zeigte. In diesem Moment hat das Unfallflugzeug gemäss Zeugenaussagen eine Viertelrolle nach rechts vollzogen, ist aus dem Blickfeld der Zuschauer verschwunden und schliesslich auf dem Boden aufgeschlagen. Der Flugunfallexperte geht davon aus, dass eine Reihe von Kurzschlusshandlungen oder ein medizinischer Zwischenfall und nicht ein vorsätzliches Fehlverhalten zum Unfall geführt hat. In normaler Verfassung hätte sich der Pilot bei der zu geringen Flughöhe nicht zu einem Looping hinreissen lassen.²¹⁶

GEDENKTAFEL

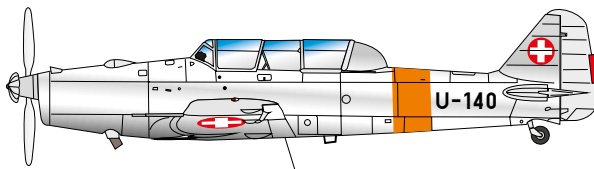
Beim Parkplatz des Flugplatzes Beromünster befindet sich ein Gedenkstein, auf dem vier Gedenktafeln angebracht sind. Drei davon erinnern an Abstürze von zivilen Besatzungen, während die vierte Tafel an den Absturz von Hptm Werner Schmid erinnert. Die Inschrift erwähnt, dass Hptm Schmid bei einem Übungsflug abgestürzt sei.

STANDORT

Neben dem Flugplatz Beromünster LU
(Koordinaten: 658153 / 226955)

INSCHRIFT

«Hauptmann Werner Schmid-Aeschbach geb.24.9.27 / Pilot Ue.G. bei
einem Übungsflug in der Nähe des Flugplatzes abgestürzt / 18.6.65»



Pilatus P-2-06



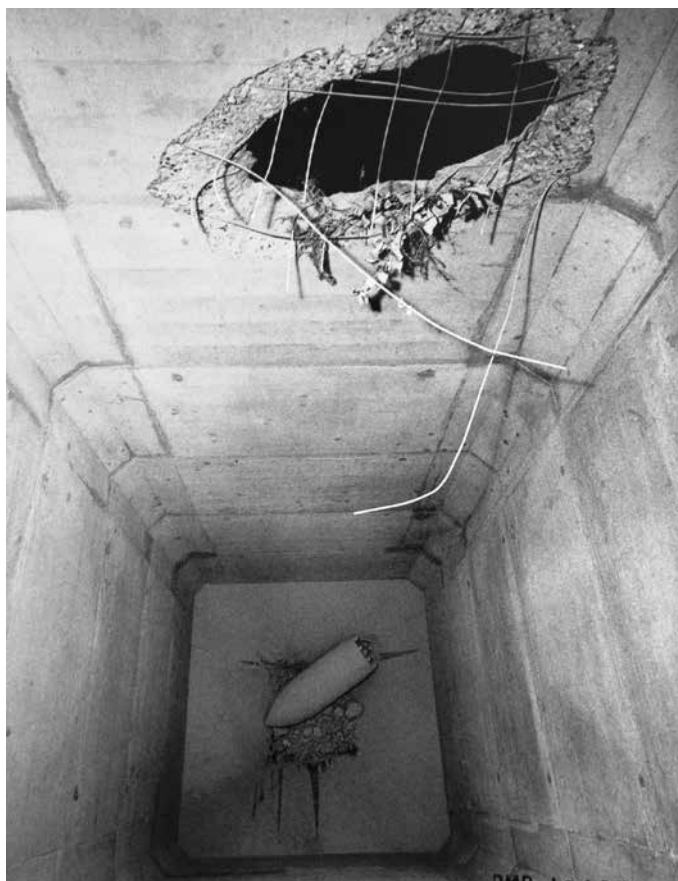
Gedenktafel für den Unfall von Fw Rolf Schneeberger, Brauerei Rugenbräu

14. SEPTEMBER 1965

Unter dem Eindruck des Kalten Krieges hatte die Doppelpatrouille der Fliegerstaffel 7 am 14. September 1965 den Auftrag erhalten, nach dem Start auf dem Flugplatz Interlaken im Raum Adelboden–Gantrisch ein Erdkampfverfahren mit Aussenlasten (Manipulierbomben) zu erproben. Bei der Konsultation des Abschnitts «Fliegen mit Aussenlasten» des Handbuchs für Venom-Piloten wurden keine besonderen Schwierigkeiten für Start und Landung mit Volllast angenommen. Fw Rolf Schneeberger und ein weiterer Patrouillenflieger

Fw Rolf Schneeberger (*1940)
Fl St 7

DH-112 Venom Mk 1
Rugenbräu AG, Matten bei Interlaken BE (Koordinaten: 631875/168850)



Das durch die Manipulierbombe beschädigte Malzsilo,
Matten bei Interlaken 1965

hatten bisher noch nie Vollastflüge durchgeführt, was zwar dem Doppelpatrouillenführer gemeldet worden war, nicht jedoch dem Staffelkommandanten. Der Start der ersten Patrouille, welcher Fw Schneeberger angehörte, erfolgte normal, jedoch war die Startrollstrecke aufgrund der Vollast länger als gewöhnlich. Nach einer Rechtskurve richtete der Patrouillenführer sein Flugzeug aus der Querlage auf, um dem Hang des Grossen Rugen entlang die Rugenlücke zu durchfliegen. Da sich Fw Schneeberger auf der Kurveninnen-



3D-Bemalung des Bombendurchschlags auf dem Brauerei-Silo

seite der Patrouille befand, musste er einen kleineren Kurvenradius mit entsprechend geringerer Geschwindigkeit fliegen, was wohl zu einem Strömungsabriss an den Flügeln geführt hat. Als Fw Schneeberger seinem Patrouillenführer folgen wollte, gehorchte dessen Flugzeug seinen Steuerimpulsen nicht. Es drehte sich kontinuierlich weiter um die Längsachse nach rechts, wobei sich zugleich die Nase des Flugzeuges langsam gegen den Boden neigte. Der Unfallpilot vermochte die Drehbewegung nicht zu stoppen und das Flugzeug aufzurichten. Bei einer Querlage von 80° bis 100° und einer Höhe von 180 bis 200m.ü.G. verliess der Pilot die Maschine mit dem Schleudersitz.²¹⁷ Fw Schneeberger konnte sich retten und lief zu Fuss zur Brauerei Rugenbräu, auf deren Gelände das Flugzeug abgestürzt war. Eine der an der Unfallmaschine angebrachten Manipulierbomben hatte beim Absturz das Malzsilo der Brauerei durchschlagen.

GEDENKTAFEL

Das Denkmal für den Absturz von Fw Rolf Schneeberger ist insofern ein Spezialfall, als es das einzige ist, das an einen Unfall ohne Todesfolge erinnert. Alle anderen hier erfassten Denkmäler sind in Erinnerung an tödlich verunglückte Piloten erstellt worden. Anlässlich des 50. Jahrestages des Unfalls organisierte die Brauerei Rugenbräu

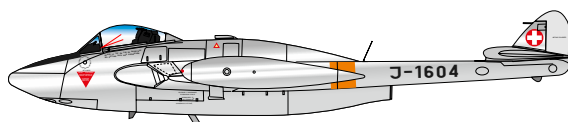
am 14. September 2015 eine Erinnerungsfeier. Neben Rolf Schneeberger waren viele geladene Gäste anwesend, darunter ehemalige hohe Offiziere der Luftwaffe, ehemalige Piloten und Staffelformationen sowie zahlreiche Pressevertreter. Zur exakten Unfallzeit um 10:49 Uhr wurde der damalige Absturz äusserst realitätsnah simuliert: Nach einem Überflug eines Vampire-Trainers erfolgte im Wald hinter der Brauerei ein Explosionsgeräusch mit inszenierter Rauchwolke, worauf die Feuerwehr mit Oldtimer-Löschfahrzeugen anrückte. Um auch von offizieller Seite der Luftwaffe dem Ereignis zu gedenken, überflogen später zwei F/A-18 Hornets das Gelände. Am Malzsilo hinter dem Brauereigebäude wurde eine Erinnerungstafel angebracht. Diese erinnert auch daran, dass die Brauer nicht schlecht staunten, «als kurz nach dem Absturz ein Mann im Pilotenkombi auftauchte und verwirrt fragte: «Wo ist meine Maschine...?»». Neben der Erinnerungstafel erinnert auch ein in 3D-Optik aufgemaltes Einschlagsloch der Manipulierbombe am Malzsilo an den Absturz. Rugenbräu hatte nach dem Ereignis von 1965 den glimpflichen Ausgang des Flugunfalls zum Anlass genommen, um mit neuen Werbeslogans und Produkten zu werben.²¹⁸

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 631872 / 168876)

INSCHRIFT

Siehe Abbildung



DH-112 Venom Mk 1

WM CLAUDE-SERGE MARTIN
Alpnach OW



Gedenkstein für Wm Claude-Serge Martin, Alpnach

25. JANUAR 1967

Wm Claude-Serge Martin hatte mit zwei anderen Piloten der Leichtfliegerstaffel 2 die Übung «Aussenlandung nach Koordinaten» sowie andere Aussenlandungen durchzuführen. Nach dem Start in Alpnach wurden nacheinander zwölf Landeplätze im Raum Sempachersee,

Wm Claude-Serge Martin (*1944)
L Fl St 2

Alouette II
Lauenberg, Alpnach OW (Koordinaten: 655250/199050)

Hallwilersee, Zofingen und Huttwil angeflogen, wobei jeder Pilot vier Plätze aufzusuchen und als Erster anzufliegen hatte. Anschliessend wurden drei weitere Landungen durchgeführt, die letzte auf der Krete des Schimbrig. Von dort flogen die drei Helikopter zurück nach Alpnach, wobei aufgrund einer mangelhaften Koordination beim Wegflug vom Schimbrig Wm Martin an erster und der Verbandsführer an zweiter Position flog. Nachdem Letzterer einen Kanalwechsel von der Arbeitsfrequenz auf die Flugplatzfrequenz Alpnach angeordnet hatte, konnte er zu Wm Martin keinen Funkkontakt mehr herstellen, da dieser aus unbekannten Gründen auf die Blindflugfrequenz gewechselt hatte. Der Verbandsführer entschied sich dazu, die als knapp empfundene seitliche Versetzung zum Helikopter von Wm Martin zu vergrössern und bei dieser Gelegenheit auch einen Blick rückwärts auf den dritten Helikopter zu werfen, dessen Position ihm aufgrund einer vorangegangenen Startverzögerung nicht genau bekannt war. Der Patrouillenführer leitete dazu eine weite Rechtskurve ein, wodurch sich der Instrumentensockel im Verhältnis zum Blickfeld des Piloten an hob und diesem die Sicht auf den Helikopter von Wm Martin verdeckte. Nach einem ca. 15-sekündigen Kurvenflug sah der Patrouillenführer plötzlich durch die vordere Kabinenverglasung von unten her einen Rotor auftauchen. Eine Ausweichbewegung nach rechts erfolgte zu spät. Die beiden Helikopter kollidierten, was zum sofortigen Absturz des Helikopters von Wm Claude-Serge Martin und zu dessen Tod führte. Dem Patrouillenführer gelang es, mit seinem Helikopter, der nur noch bedingt steuerbar war und dem die rechte Kufe fehlte, auf dem Flugplatz Alpnach eine Bruchlandung durchzuführen, die für ihn glimpflich ausging. Weshalb Wm Martin seinen Flugweg geändert hatte und dadurch auf Kollisionskurs flog, konnte nicht geklärt werden.²¹⁹

GEDENKSTEIN

Auf Initiative von Ueli Türlér, der am Unfalltag den dritten Helikopter geflogen und mit Wm Martin die Fliegerschule in der damals neuen Sparte Transportfliegerei (Leichtfliegerstaffel) besucht hatte, wurde eine Sammlung für einen Gedenkstein organisiert. Der damalige Staffelkommandant hat den Stein 1967 an die Unfallstelle auf der



Staffeldenkmal für die L Fl St 2, Alpnach

Schrotenegg transportiert und an seinen heutigen Standort gesetzt. Türlér und Wm Martin waren im Januar 1967 zu ihrem ersten Dienst in der Leichtfliegerstaffel 2 eingerückt und waren demnach in der Staffel noch kaum bekannt. Auf eine Gedenkfeier bei der Steinsetzung wurde deshalb verzichtet. Anlässlich der Auflösung der Leichtflieger-

staffel 2 wurde neben dem Gedenkstein eine rund drei Meter hohe Libelle (das Staffelaabzeichen) installiert.²²⁰

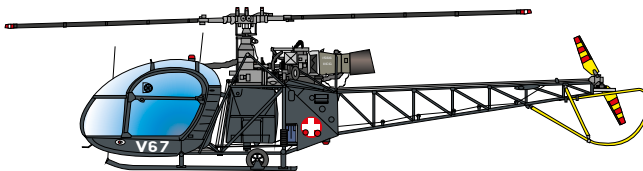
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 655403 / 199014)

INSCHRIFT GEDENKSTEIN

«Wm. Claude-Serge Martin / 1.3.44 - 25.1.67 / L Fl. Staffel 2»



Alouette II

KPL RENÉ GROSS

Cheyres FR



Gedenkstein für Kpl René Gross, Cheyres

29. NOVEMBER 1967

Nachdem Kpl René Gross seinen ersten Teil der Pilotenschule abgeschlossen hatte, erhielt er am Morgen des 29. November 1967 den Auftrag, einen Tiefflug und ein Akrobatik-Programm durchzuführen. Während er den ersten Teil des Auftrages ausführen konnte, lag die Wolkendecke über Payerne für den Akrobatikflug zu tief (ca. 900 m.ü.M). Das Wetter verschlechterte sich im Verlauf des Vormittags, mehrere Regenzonen zogen vom Jura her in Richtung Mittelland. Kpl Gross hatte deshalb dieselbe Tiefflugroute ein weiteres Mal abzufliegen, zuerst auf einer Höhe von 500 m.ü.G. und auf dem Rückweg auf 300 m.ü.G. Anstatt seine Route der Schlechtwetterzone anzupassen und ausserhalb davon zu fliegen, lenkte der Pilot seine Maschine direkt in die Niederschläge hinein. Von diesem Moment an verschwand er vom Radar in Payerne und hatte wohl erste Schwierigkeiten, sich zu orientieren. Ausserdem hat er den Sendeknopf auf dem Steuerknüppel nicht losgelassen und reagierte nicht mehr auf die Aufrufe des Flugplatzes. Ein Venom-Pilot, der sich auf derselben

Kpl René Gross (*1964)
Fl St 6

DH-100 Vampire Mk 6
Champs d'Amont, Cheyres FR (Koordinaten: 551400 / 184650)

Route befand, hörte noch, dass sich Kpl Gross in Schwierigkeiten befand und umdrehte. Gemäss Zeugenaussagen flog Kpl Gross teilweise in der Regenzone eine Kurve von 360° und anschliessend eine weitere Kurve von 180°, im Zuge derer er auf dem Boden aufschlug. Sowohl eine technische als auch eine medizinische Unfallursache werden im Bericht ausgeschlossen. Naheliegender scheint dem Unfallexperten eine fliegerische Überforderung aufgrund der Wetterverhältnisse.²²¹

GEDENKSTEIN

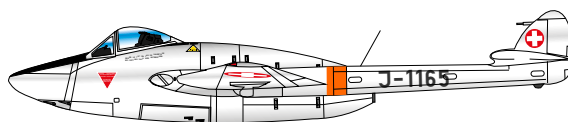
Am Waldrand neben der Unfallstelle steht heute ein schlichter Gedenkstein, der in knappen Worten an den Piloten Kpl René Gross erinnert. Er wurde gut sichtbar am Rand eines Fahrrad- und Wanderweges positioniert. Efeu rankt sich am Stein hoch, der sich durch die vielen Jahre vor Ort gänzlich in seine Umwelt eingefügt hat. Vor ihm öffnet sich das Feld, auf dem sich der Absturz ereignet hatte.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 551588 / 184682)

INSCHRIFT

«PL. René Gross / 29.11.1967»



DH-100 Vampire Mk 6

OBLT ROGER GÄNSLI UND KPL PETER KELLER

San Vittore GR



Propeller für Oblt Roger Gängsli und Kpl Peter Keller, Flugplatz San Vittore

24. OKTOBER 1968

Bei einem Ausbildungsflug in der Vorschulungsperiode von Kpl Peter Keller musste dieser am 24. Oktober 1968 mit dem Fluglehrer Oblt Roger Gängsli eine Vrillenübung absolvieren. Dabei stieg das Flugzeug nach dem Start in Locarno auf eine Höhe von 2500m.ü.M. und flog in die Region Roveredo, von wo aus der Fluglehrer das Flugzeug in eine Vrille lenkte. Aus dieser sollte der Flugschüler die Maschine entsprechend der Übung wieder stabilisieren. Gemäss Zeugenaussagen hörte das Flugzeug jedoch erst kurz vor der Kollision auf zu drehen und zerschellte beinahe vertikal am Boden. Der Unfallexperte geht davon aus, dass die Maschine in eine unkontrollierbare Vrille gefallen ist. Der Flugzeugtyp P-3 war bekannt dafür, in gefährliche, anormale Vrollen zu geraten, bei der das Flugzeug auf einer zylindrischen Flugbahn deutlich nach unten geneigt dreht, während bei einer normalen oder einer flachen Vrille die Maschine mehr oder weniger entlang ihrer Hochachse absinkt. Die Wirkung der Steuerelemente ist bei einer anormalen Vrille aber

Oblt Roger Gängsli (*1940), Kpl Peter Keller (*1947)
Fl St 17 / Pilotenschule

Pilatus P-3
Beim Flugplatz San Vittore GR (Koordinaten: 727030/121500)

derart gering, dass ein Auffangen innerhalb der vorgegebenen Höhe kaum möglich ist. Nach diesem Unfall wurden die gewollten Vrillenübungen auf der P-3 verboten.²²²

PROPELLER

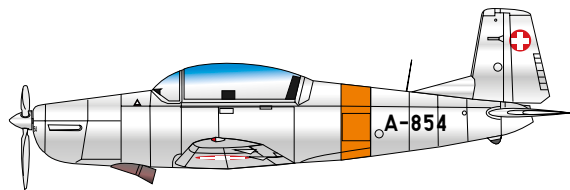
Auf dem Flugplatz San Vittore, neben dem Fliegerhangar, steht heute noch ein Propellerblatt mit einer kleinen Gedenktafel. Das Denkmal steht hinter dem Hangar und ist von der Strasse aus nicht zu sehen, wodurch es sich den Blicken der Öffentlichkeit und dem öffentlichen Gedenken praktisch entzieht. Da sich das Denkmal auf dem Areal des Flugplatzes befindet, ist davon auszugehen, dass es von den Betreibern des damals schon nicht mehr militärisch betriebenen Flugplatzes San Vittore oder von Angehörigen der Luftwaffe erstellt worden ist. In der Chronik des Jahres 1968 der Fliegerstaffel 17 auf dem Flugplatz Payerne sind ausserdem zwei Seiten dem Andenken an Oblt Roger Gänzli gewidmet worden.²²³

STANDORT

In der Nähe der Unfallstelle auf dem Flugplatz San Vittore GR
(Koordinaten: 728099 / 121789)

INSCHRIFT

«Oblt Gänzli Roger / FLST 17 / Kpl Keller Peter / VSP 230 / † 24.10.1968»



Pilatus P-3

WM ROBERT ACHERMANN

Binn VS



Gedenkstein für Wm Robert Achermann, Binn

Wm Robert Achermann (*1948)
L FL St 5

23. JUNI 1970

Wm Robert Achermann hatte am Nachmittag des 23. Juni 1970 gemeinsam mit einem Kameraden den Auftrag erhalten, mit je einem Helikopter Holz, Stroh und Bretter von Binn zur Mittlenberghütte zu transportieren. Beide beförderten in einem ersten Flug 75 kg Material zur Hütte hoch und erhöhten in einem zweiten Flug die Last auf 90 kg. Als Wm Achermann seine Last beim zweiten Mal auf dem Boden absetzte, wartete er jedoch nicht das Zeichen des Bodenpersonals ab, um sicherzugehen, dass die Last tatsächlich entfernt worden ist. Auch hatte er den Schalthebel nicht auf «Automatischer Abwurf» gestellt. Als Wm Achermann die Maschine nach links wegfiegen wollte, verursachte die noch immer am Tragseil befestigte Last eine Rotationsbewegung der Alouette, die der Pilot durch eine bruske Betätigung des Fusspedals zu unterbrechen versuchte. Dies führte jedoch zum Bruch zweier Anschlagsschrauben am Heckrotor, zur Deformation und schliesslich zum Bruch der Heckrotorblätter. Damit war der Helikopter nicht mehr steuerbar, stürzte mit

Alouette II
Mittlenberghütte, Binn VS (Koordinaten: 664600/137450)

der Last über den Steilhang und brannte ca. 80 bis 90 m weiter unten aus. Wm Achermann wurde auf der Stelle getötet.²²⁴

GEDENKTAFEL

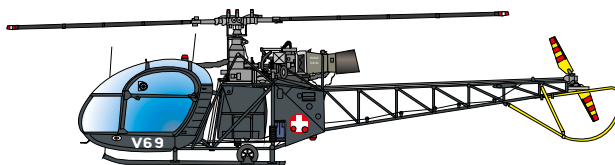
Nur ein paar Meter oberhalb der Mittlenberghütte im Binntal befindet sich eine Gedenktafel, die von der Leichtfliegerstaffel 5 für ihren Kameraden an einem Felsen montiert worden ist. Neben dem Symbol der Luftwaffe ist auch das Staffelzeichen – eine Heuschrecke – abgebildet.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 664622 / 137486)

INSCHRIFT

«In Erinnerung an unsern Staffelkameraden Wm Robert Achermann / Abgestürzt anlässlich eines Lastentransportes / Am 23.6.70 / L FL St 5»



Alouette II

KKDT ADOLF HANSLIN

Mehrere Standorte



Gedenkstein für KKdt Adolf Hanslin, Rapperswil-Jona

22. FEBRUAR 1971

Am Morgen des 22. Februar 1971 wurde in Dübendorf ein Helikopter für einen Überflug zum Sekundarschulhaus Rapperswil für KKdt Adolf Hanslin und eine Begleitperson bereitgestellt. In einem zweiten Helikopter sollten zwei Mitglieder des Armeefilmdienstes

KKdt Adolf Hanslin (*1911)
Kdt FAK 4

Alouette II
Rapperswil-Jona SG (Koordinaten: 706700/233900)

mitfliegen. Die Flüge erfolgten bei schlechter Sicht und Schneefall. Unweit der Ortschaft Rüti stürzte der erste Helikopter in den Wald ab. Der Pilot und die Begleitperson wurden dabei schwer verletzt. KKdt Hanslin fand beim Absturz den Tod. Gemäss technischer Untersuchung muss davon ausgegangen werden, dass Schnee durch die Lufteintrittschächte eingedrungen war, was zu einem Triebwerkausfall geführt hat. Danach hatte der Pilot keine Möglichkeit mehr, den Absturz zu vermeiden. Eine Autorotationslandung war wegen der geringen Flughöhe nicht mehr durchführbar.²²⁵

Der tödliche Absturz des Oberstkorpskommandanten hatte schweizweit ein grosses mediales Echo zur Folge. Die Zeitung *Die Tat* schrieb beispielsweise mit viel Pathos: «Durch den unerwarteten Hinschied von Oberstkorpskommandant Hanslin kann man in weiten Teilen unseres Volkes Trauer, ja Erschütterung feststellen. Viele wissen und spüren es augenblicklich, dass wir einen grossen Mann verloren haben».²²⁶ So war denn auch die Trauerfeier im Zürcher Fraumünster gut besucht. Der offizielle Trauerzug führte vom Mythenquai bis zur Kirche und war gesäumt von zahlreichen Trauergästen. Die *Aargauer Zeitung* schrieb einen Tag danach:

«[...] die Lafette mit dem Sarg des verunglückten Korpskommandanten Adolf Hanslin begleiteten das Füsilierbataillon 71, das Spiel der sechsten Division, mehrere hundert Offiziere und Delegationen politischer Behörden. Man bemerkte darunter die Vertreter der Bundesbehörden und der Kantone Zürich, Schaffhausen, Sankt Gallen, beider Appenzell und Thurgau sowie die Delegation des Zürcher Stadtrates. Die zahlreichen Fahnen und Standarten trugen Trauerflor.»²²⁷

Das grosse mediale Echo und öffentliche Interesse spiegelte sich schliesslich auch in der vergleichsweise hohen Anzahl gestifteter Denkmäler für KKdt Adolf Hanslin.

GEDENKSTEIN

Bereits an der Sitzung vom 3. März 1971 beschloss der Ortsverwaltungsrat Rapperswil, zum Gedenken an das Unglück einen Findling des Linthgletschers in der Nähe der Absturzstelle mit einer entsprechenden Inschrift zu platzieren. Die Fertigstellung des Gedenksteins erfolgte noch im Herbst desselben Jahres, die offizielle Einweihungsfeier fand jedoch erst am Jahrestag des Absturzes am 22. Februar 1972 statt. Rund 50 militärische und zivile Gäste waren eingeladen, umrahmt wurde die Feier von einem Militärspiel.²²⁸ In der Rede des Präsidenten des Ortsverwaltungsrates Rapperswil wurde zum Ausdruck gebracht, dass das Denkmal ein Dank an die grossen Fähigkeiten und die Menschlichkeit des Verstorbenen sein sollte. Es sollte ausserdem «Zeugnis geben von einem grossen Eidgenossen und Verpflichtung sein, jenen Geist, der KKdt Adolf Hanslin prägte, zu übernehmen.»²²⁹ Ursprünglich befand sich der Findling näher an der Unglücksstelle. Durch den Bau des sankt-gallischen Abschnitts der Zürcher-Oberland-Autostrasse wurde er jedoch auf die andere Seite der Brücke verlegt.²³⁰ Heute steht er gut sichtbar am Waldrand in der Ecke zwischen einem Waldweg und der Überführung über die Schnellstrasse.

STANDORT

Am Waldweg in der Nähe der Unfallstelle
(Koordinaten: 707116/233646)

INSCHRIFT

«Oberstkorpskommandant Adolf Hanslin / † 22. Februar 1971 /
Im Dienste der Eidgenossenschaft»



Gedenkstein für KKdt Adolf Hanslin im Zürichbergwald

STRASSENNAME UND GEDENKSTEIN

Auf dem Zürichberg finden sich zwei weitere, jedoch miteinander verknüpfte Denkmäler, die an KKdt Adolf Hanslin erinnern: Ein Waldweg, der 1972 von «Schattengasse» in «Hanslin-Weg» umbenannt worden ist sowie ein Gedenkstein, der am Hanslin-Weg platziert wurde. Bereits wenige Tage nach dem Absturz der Alouette II regte der Vorstand des Bauamtes von Zürich an, einen projektierten Fussweg von der Station Uto-Kulm zum Staffel mit «Adolf Hanslin-Weg» zu benennen. Dieses Projekt hätte jedoch erst rund vier bis fünf Jahre später ausgeführt werden können. Man entschied deshalb, die Schattengasse im Zürichbergwald umzubenennen.²³¹ Die Strassenbenennungskommission der Stadt Zürich sprach sich dafür aus, den Vornamen wegzulassen und dafür ergänzende Erläuterungstafeln anzubringen. Im Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 17. Februar 1972 wird deutlich, dass der Stadtrat diese Strassenbenennung im Sinne einer Ausnahme verstanden wissen möchte, damit nicht die



Strassenname im Zürichbergwald

Meinung aufkomme, «dass inskünftig nach dem Hinschied jedes Korpskommandanten mit Sitz in Zürich eine Strasse nach ihm benannt werden soll.»²³² Die Ehrung für KKdt Adolf Hanslin wird in diesem Falle mit dem «ausserordentlich tragischen Flugunfall» begründet.

Der Stadtratbeschluss vom Februar 1972 erwähnt zwar mit keinem Wort den Gedenkstein, der sich am Hanslin-Weg befindet. Dieser trägt aber dieselbe Inschrift wie das Strassenschild, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass der Gedenkstein wohl ebenfalls im Zuge der Umbenennung des Waldweges eingeweiht worden ist. Er befindet sich an einer kleinen Lichtung, eingerahmt von zwei Bäumen in der Nähe von Sitzbänken.

STANDORT

An einem Waldweg im Zürichbergwald, Zürich ZH
(Koordinaten: 685095/249370)

INSCHRIFT GEDENKSTEIN

«Adolf Hanslin/(1911 – 1971)/Oberstkorpskommandant/
In Ausübung seiner Pflicht tödlich verunfallt»

INSCHRIFT STRASSENSCHILD

«Hanslin-Weg/Adolf Hanslin/(1911 – 1971)/Oberstkorpskommandant/
in Ausübung seiner Pflicht tödlich verunfallt»



Grabmal für KKdt Adolf Hanslin, Friedhof Kilchberg

GRABMAL

Ende April 1972 ist auf dem Friedhof Kilchberg ein Grabmal für KKdt Adolf Hanslin errichtet worden. Es handelt sich um einen Bronzekubus des Bildhauers Hans-Jörg Limbach, der im oberen Teil eine Eule mit einem Schwert zeigt und in der unteren rechten Ecke

einen nachdenkenden, kauernenden Mann. Die Eule – Symbol von Weisheit und Wachsamkeit – hält das Schwert – Symbol von Verstand und Gerechtigkeit – fest im Griff. Die Menschenfigur erscheint als demütige und besonnene Gestalt. Es sind wohl die fachlichen und menschlichen Qualitäten von KKdt Hanslin, die durch diese Symbole verkörpert werden und die von dessen Nachfolger, KKdt Hans Senn, in einer Ansprache bei der Einweihungsfeier gewürdigt wurden.²³³

STANDORT

Friedhof Kilchberg ZH
(Koordinaten: 683392/241131)

INSCHRIFT

«Adolf Hanslin / 1911 – 1971 / Kommandant Feldarmeeekorps 4»



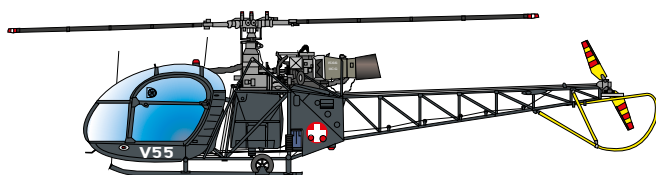
Gruppenpreis am Hanslin-Gedenkschiessen,
Rapperswil-Jona

HANSLIN-GEDENKSCHIESSEN

Auf der 300-Meter-Schiessanlage Grunau in Rapperswil-Jona findet seit 1983 einmal jährlich das Hanslin-Gedenkschiessen zu Ehren und im Andenken an KKdt Adolf Hanslin statt. Das Gedenkschiessen wird als Gruppenwettkampf ausgetragen. Die Sieger erhalten einen speziell hergestellten Becher als Gruppenpreis und Zinnkannen als Wanderpreise für die Gruppen- oder Sektionssieger. Organisiert wird der Anlass von den Stadtschützen Rapperswil. Er zählt im Kanton St. Gallen seit Jahren zu den grössten Anlässen und wird von rund 1300 Schützen aus 12 Kantonen besucht. Die Absturzstelle befand sich ganz in der Nähe der Schiessanlage Grunau.²³⁴

STANDORT

Grunau, Rapperswil-Jona SG
(Koordinaten: 706072/233126)



Alouette II

FW HANS BATTAGLIA Grindelwald / Innertkirchen BE

Fw Hans Battaglia (*1947)
Fl St 19



Gedenkkreuz für Fw Hans Battaglia auf dem Wellhornsattel

12. AUGUST 1971

Eine Doppelpatrouille der Fliegerstaffel 19 hatte am 12. August 1971 im Rahmen eines Trainingskurses den Auftrag erhalten, gemeinsam mit einer Hunter-Patrouille aus Payerne im Raum Mischabel VS eine Luftkampfübung durchzuführen. Eine erste Übung wurde am Vormittag durchgeführt, eine zweite am frühen Nachmittag. Nach der zweiten Übung flog die Doppelpatrouille zurück nach Meiringen und startete um 15:44 Uhr in derselben Formation zu einem dritten Auftrag zurück ins Wallis. Der Doppelpatrouillenführer entschied sich dazu, die kürzeste Flugroute über die Grosse Scheidegg zu wählen. Erst beim Anflug dorthin bemerkte er jedoch, dass sich die Wetterlage wesentlich verschlechtert hatte. Er entschied nach dem Ausschluss von anderen Möglichkeiten relativ kurzfristig, via Wetterhorn zu fliegen, wo ein Durchkommen unter Sichtflugbedingungen möglich schien. Jedoch vermochte die Leistungserhöhung die Situation nicht mehr zu retten, sodass sich der Verbandsführer zum Abschied mit dem Schleudersitz entschied. Der erste Patrouillen-

DH-112 Venom Mk 4
Wellhornsattel, Grindelwald / Innertkirchen BE
(Koordinaten: 653650/166080)

flieger schaffte es, nach einigen Sekunden Flug durch die Wolken doch noch über die Grosse Scheidegg in den Raum Grindelwald zu gelangen. Auch der zweite Patrouillenführer konnte unter voller Leistung den Wellhornsattel ca. 100 bis 150m über der Krete überfliegen. Fw Hans Battaglia jedoch prallte als zweiter Patrouillenflieger nur rund drei Meter unter der Krete gegen den Felsen und fand dabei den Tod.²³⁵

GEDENKKREUZ

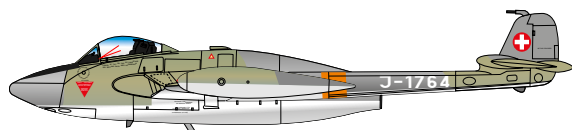
An der Unfallstelle auf der Krete des Wellhornsattels befindet sich heute ein Kreuz, das an den Unfall von Fw Hans Battaglia erinnert. Durch den unzugänglichen Standort markiert dieses Kreuz in unauffälliger Weise den Ort des Unglücks, ohne tatsächlich beachtet zu werden. Es ist ein Markstein in der unbekannten Topografie der Schweiz.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 653668 / 166108)

INSCHRIFT

«Hier fand am 12. Aug. 1971 Feldweibel Hans Battaglia
den Fliegertod»



DH-112 Venom Mk 4

LT MICHEL GUEX Dübendorf ZH

Lt Michel Guex (*1948)
Fl St 1



Gedenkstein für Lt Michel Guex, Flugplatz Dübendorf

DH-115 Vampire Mk 55 Trainer
Neben dem Flugplatz Dübendorf ZH (Koordinaten: 693050/250180)

9. SEPTEMBER 1971

Der Flugschüler von Lt Michel Guex erhielt am Vormittag des 9. September 1971 den Auftrag, ein enges Kurventraining durchzuführen sowie den Anflug auf Dübendorf zu üben. Nach diesen erfolgreich erfüllten Übungen wurde bei Dübendorf ein Akrobatikprogramm absolviert und schliesslich von Richtung Rapperswil her die Landung eingeleitet. Rund 200m nach dem Touchieren der Piste befahl der Fluglehrer seinem Schüler ein Durchstartmanöver. Gemäss Flugschüler verlief dieser Durchstart ordnungsgemäss, Lt Guex hatte während des Manövers keinerlei Bemerkungen dazu gemacht. Auf der Höhe des Pistenendes stellte der Flugschüler auf ca. 50m.ü.G. eine Explosion im Triebwerk und einen leichten Schlag fest. Der Fluglehrer öffnete daraufhin die obere Kabinendachverriegelung, wodurch klar wurde, dass ein Abschuss mit dem Schleudersitz folgen würde. Während sich der Flugschüler mit viel Glück retten konnte, öffnete sich der Fallschirm von Lt Michel Guex nicht richtig. Ihm wurde zum Verhängnis, dass die Abschüsse mit dem Schleudersitz

auf einer sehr geringen Höhe von weniger als 45 m.ü.G. erfolgten. Der Fluglehrer verstarb wenig später an seinen Verletzungen. Die technische Untersuchung hat ergeben, dass ein Ermüdungsbruch am Laderrad zur Zerstörung des Triebwerks geführt hatte.²³⁶

GEDENKSTEIN

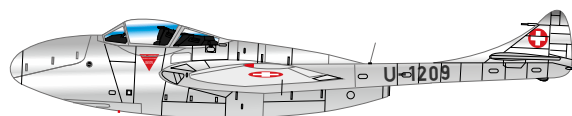
Zwischen der Unfallstelle und dem Ende der Piste wurde zwischen zwei Birken ein Gedenkstein zur Erinnerung an Lt Michel Guex aufgestellt. Ein Brunnen und eine Sitzbank laden an dieser Stelle neben einem Feldweg zum Innehalten ein. Ein kurzer Tagebucheintrag der Fliegerstaffel 1 vom 26. April 1975 verrät, dass der Gedenkstein durch die Staffelkameraden angebracht worden ist.²³⁷ Am Unfalltag selber findet sich ebenfalls ein Eintrag im Tagebuch, in welchem mit Bestürzung auf den Unfall hingewiesen wird. Ausserdem wird betont, dass Lt Guex der Staffel als treuer Kamerad immer in Erinnerung bleiben wird.²³⁸

STANDORT

In der Nähe der Unfallstelle, am nordöstlichen Rand des Flugplatzes Dübendorf ZH
(Koordinaten: 692794 / 250219)

INSCHRIFT

«Lt Michel Guex, Fliegerstaffel 1 / 9.9.1971»



DH-115 Vampire Mk 55 Trainer

WM JOSEPH BRÜLISAUER UND WM KURT ZIMMERLI Bürglen UR

Wm Joseph Brülisauer (*1949), Wm Kurt Zimmerli (*1947)
Fl St 11

Pilatus P-2-05
Hinterweissenboden, Bürglen UR (Koordinaten: 697300/195900)



Propeller für Wm Joseph Brülisauer und Wm Kurt Zimmerli, Bürglen

16. FEBRUAR 1972

Die beiden Piloten Wm Joseph Brülisauer und Wm Kurt Zimmerli sollten am Vormittag des 16. Februar 1972 von Dübendorf nach Emmen fliegen, um am Nachmittag einen Hunter-Flugdienst zu absolvieren. Wm Brülisauer pilotierte die P-2 und äusserte den Wunsch, den Überflug mit einem Geografieflug zu verbinden, was ihnen

bewilligt wurde. Die Piloten flogen über den Klausenpass und dem Nordabhang des Schächentals entlang. Im Kessel von Wissigboden kollidierte das Flugzeug in einer Linkskurve schliesslich mit dem Kabel der Luftseilbahn, die vom Wissigboden nach Chinzig Chulm führt. Die beiden Piloten wurden durch den anschliessenden heftigen Aufprall am Boden sofort getötet. Das Unfallgebiet war auf der Karte deutlich als rote Zone und somit als kabelverseucht eingezeichnet. Da die Höhe des Kabels auf 60m.ü.G. lag, führt der Unfallexperte die Unfallursache darauf zurück, dass die Mindestflughöhe und der seitliche Mindestabstand von Hängen nicht eingehalten worden waren.²³⁹

PROPELLER

In der Nähe der Unfallstelle steht heute zum Andenken an den Absturz ein Propeller mit einer kleinen Gedenktafel. Sie wurde von der Fliegerstaffel 11 erstellt und befindet sich versteckt vor den Blicken der Wanderer unter einer kleinen Felsformation. Auch dieses Denkmal ist demnach nicht in der Absicht erstellt worden, den hier Vorbeigehenden die Geschichte des Ortes zu erzählen und den Ort für die Öffentlichkeit zu markieren, sondern vielmehr dazu, ein persönliches Andenken an die beiden Piloten zu bewahren.

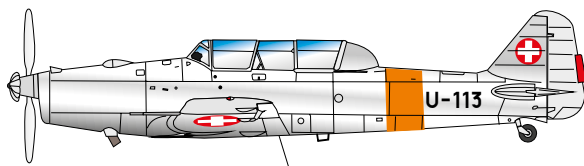
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 697214/196049)

INSCHRIFT

«Zu Ehren unserer Kameraden/Wm Brülisauer Josef/Wm Zimmerli Kurt/verunglückt am 16. Februar 1972/Fliegerstaffel 11»

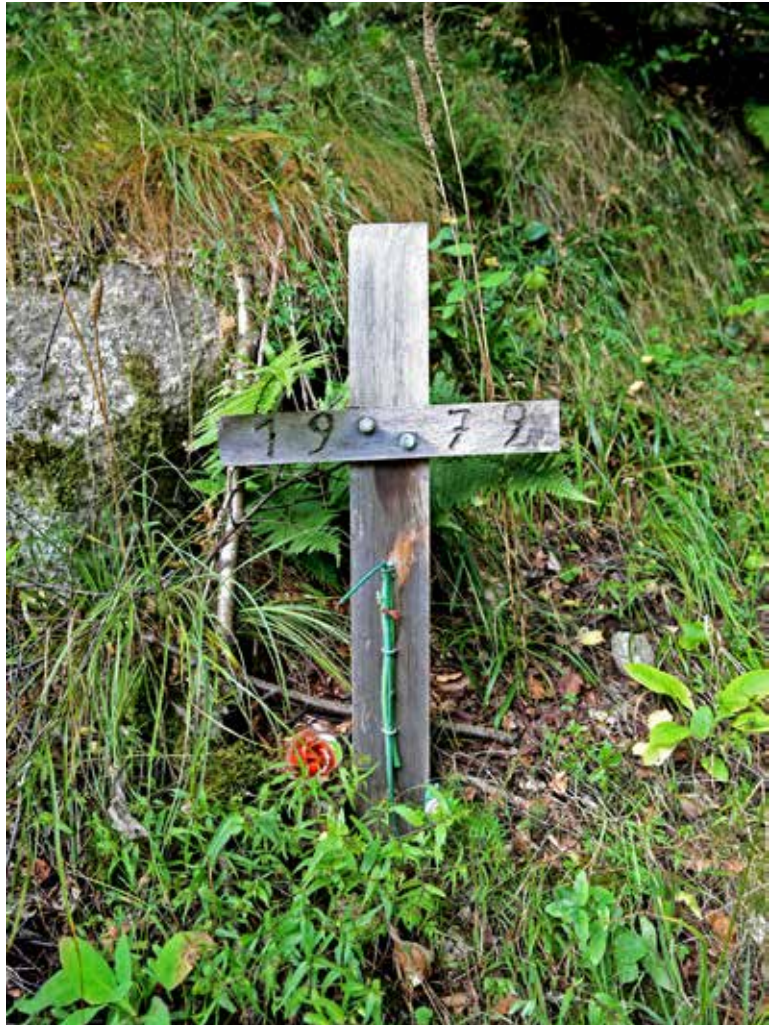


Pilatus P-2-05

FW JEAN-MICHEL FRITSCHI
Martigny-Combe VS

Fw Jean-Michel Fritschi (*1946)
Fl St 3

DH-112 Venom Mk 1
Ravoire, Martigny-Combe VS (Koordinaten: 569215 / 104550)



Gedenkkreuz für Fw Jean-Michel Fritschi, Ravoire

14. AUGUST 1972

Anlässlich eines Blindflugtrainings der Fliegerstaffel 3 im Gebiet Martigny flog Fw Jean-Michel Fritschi an dritter Position einer Dreierpatrouille. Gestartet wurde in Sion. Nach nur zwei Minuten Flugzeit meldete Fw Fritschi, dass die Kontrolllampe des Fahrwerks

aufleuchte. Der Patrouillenführer beauftragte Fritschi damit, die Geschwindigkeit zu drosseln und das Fahrwerk aus- und danach wieder einzufahren. Nachdem Fw Fritschi dies ausgeführt hatte, meldete er der Patrouille, dass er sie im Sichtfeld habe und zum Verband aufschliessen werde. 10 bis 15 Sekunden später kollidierte sein Flugzeug jedoch bei Ravoire mit einem Hang, wodurch der Pilot getötet wurde. Der Unfallexperte geht davon aus, dass der Pilot die Maschine unter dem Einfluss der Beschleunigung überzog und dadurch einen Strömungsabriss provozierte. Das Flugzeug geriet ausser Kontrolle und stürzte ab.²⁴⁰

GEDENKKREUZ

Ein Jahr nach dem Absturz stellten die Angehörigen von Fw Jean-Michel Fritschi an der Unfallstelle ein kleines Holzkreuz auf, auf dem einzig die Inschrift «1972» zu lesen ist.²⁴¹ Das Kreuz ist ca. drei Meter über dem Strassenrand in den Hang gesetzt worden und fällt nur auf, wenn man den Blick darauf lenkt. Allein durch die Angabe der Jahreszahl erzählt es jedoch weder vom Flugzeugabsturz, noch vom Opfer. Vermutlich wird es deshalb eher als Zeugnis eines Autounfalls interpretiert.

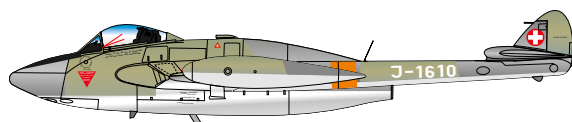
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 569134 / 104501)

INSCHRIFT

«1972»



DH-112 Venom Mk 1

LT ROLAND GYGAX

Wildberg ZH

Lt Roland Gygax (*1951)
Fl St 11



Gedenkstein für Lt Roland Gygax, Wildberg

7. APRIL 1976

Lt Roland Gygax erhielt am Vormittag des 7. April 1976 den Auftrag, in einer Dreierpatrouille eine Luftkampfübung über der Wolkendecke durchzuführen. Noch immer im Steigflug, auf einer Höhe von ca. 1500–1700m.ü.M., begann sich die Maschine von Lt Gygax langsam entlang der Längsachse nach links zu drehen. Sein Patrouillenflieger versuchte, ihn zwei Mal per Funk darauf aufmerksam zu machen. Das Rotationsmanöver entwickelte sich jedoch weiter bis in die Rückenlage. Der Hunter kollidierte schliesslich im Sturzflug mit dem Boden. Sowohl ein Beschlagen des Kabinendachs und der Instrumente als auch ein allfälliges medizinisches Problem werden im Unfallbericht als mögliche Ursachen angegeben. Auf die Frage, wie es möglich sei, dass ein Pilot in eine Messerlage beziehungsweise in die Rückenlage und in den Sturzflug gerät, ohne es zu bemerken, antwortet der fliegerische Expertenbericht folgendermassen: «Eine gefühlsmässige Wahrnehmung einer fein begonnenen Rollbewegung mit anschliessendem Uebergang in den Sturzflug ist im Blindflug

Hunter Mk 58
Staffel, Wildberg ZH (Koordinaten: 703900/253100)

ohne Sicht auf die Instrumente nicht möglich. Nur eine relativ flüssige Aenderung um eine der drei Flugachsen würde unser Gleichgewichtsorgan alarmieren.»²⁴²

GEDENKSTEIN

Am Rand des Feldes, auf dem die Maschine von Lt Roland Gygax abgestürzt ist, steht heute ein Gedenkstein, der von den Angehörigen initiiert worden ist. Eingeweiht wurde er ein Jahr nach dem Absturz zusammen mit Kameraden der Fliegerstaffel 11 und der *Patrouille Suisse*.²⁴³ Der Stein steht leicht versteckt unter Bäumen am Waldrand: Nur ein wachsames Auge vermag ihn von dem in einigen hundert Metern Entfernung vorbeiführenden Feldweg aus zu erblicken. An Lt Gygax wird als Pilot der Fliegerstaffel 11, des Überwachungsgeschwaders und als Mitglied der *Patrouille Suisse* erinnert. Das auf den Gedenksteinen oft verwendete Zeichen der Luftwaffe wird durch die symbolische Darstellung eines Formationsfluges ergänzt.

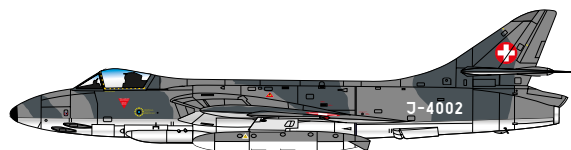
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 703988/253214)

INSCHRIFT

«Leutnant Gygax Roland/Pilot der Fliegerstaffel 11 im Überwachungsgeschwader/Mitglied der *Patrouille Suisse*/† 7. April 1976»



Hunter Mk 58

LT MAX HUBLER
Langenbruck BL

Lt Max Hubler (*1951)
Fl St 9



Gedenkstein für Lt Max Hubler auf dem Steinenberg, Langenbruck

6. OKTOBER 1976

Lt Max Hubler erhielt am Nachmittag des 6. Oktober 1976 den Auftrag, ein Tiefflugtraining zu absolvieren. Er flog gemäss Flugplan auf der vorgegebenen Tiefflugroute bis ins Gebiet des Unfallortes bei Langenbruck BL. Ein anderer Pilot aus Dübendorf, der ebenfalls mit einer Venom ein Training absolvierte, entdeckte das Flugzeug von Lt Hubler und versuchte, sich zu Übungszwecken hinter diesen zu setzen ohne entdeckt zu werden. Der zweite Pilot gab zu Protokoll, dass Lt Hubler in eine Messerfluglage links eindrehte – seiner ersten Einschätzung nach, weil er ihn wohl doch entdeckt hatte und ausweichen wollte. In der Folge flog Lt Hubler normal weiter und sank tiefer in das Gelände ab. Knapp vor einer Krette sah der zweite Pilot, wie Lt Hubler das Flugzeug wieder aufzog, dann nach rechts auf den Rücken drehte, kurz stabilisierte und ziemlich flüssig mit ca. 2 bis 3 g nach unten zog. Einen Moment später kollidierte Lt Max Hubler mit der Krette des Steinenbergs. Sowohl technische wie medizinische Ursachen konnten bei diesem Unfall ausgeschlossen werden. Es wird

DH-112 Venom Mk 1
Steinenberg, Langenbruck BL (Koordinaten: 625380 / 246450)



Die Absturzstelle ist heute noch subtil durch unterschiedlichen Waldwuchs erkennbar

vermutet, dass Lt Hubler die Topografie des Steinenbergs sowie seine eigene Fluglage, die Distanz zu den Hindernissen und die Rollgeschwindigkeit des Flugzeuges falsch eingeschätzt hatte.²⁴⁴

GEDENKSTEIN

An der Unfallstelle, zuoberst auf der Krite des Steinenbergs, steht ein Gedenkstein zur Erinnerung an Lt Max Hubler. Der Gedenkstein ist nicht einfach zu finden: Der Steinenberg muss zuerst über einen etwa 1,5 km langen, im Sommer stark überwucherten und offensichtlich kaum mehr begangenen Waldweg bestiegen werden. Am Ende des Weges führt ein Pfad in nordwestlicher Richtung durch dichtes Unterholz auf die Krite. Der Stein selber steht schliesslich an einer lichten Stelle. Vom Kloster Schöenthal aus, das sich zwischen Langenbruck und Steinenberg befindet, ist heute noch der unterschiedlich hohe Waldwuchs auf dem Steinenberg sichtbar, der von der Zerstörung des Waldes durch den Absturz zeugt. Auch dies kann als

eine Form von Denkmal gewertet werden, das auf natürliche Weise noch 40 Jahre nach dem Ereignis an den Absturz erinnert.

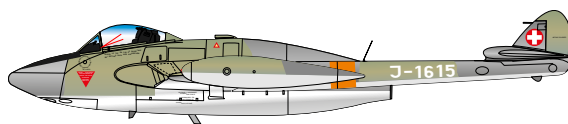
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 625298 / 246462)

INSCHRIFT

«Zur Erinnerung an den Militärpiloten Lt. Max Hubler / † /
6. Okt. 1976»



DH-112 Venom Mk 1

OBLT PAUL PLÜSS

Boltigen BE



Lärche, die am Unfallort für Oblt Paul Plüss gepflanzt worden ist, Boltigen

9. JUNI 1978

Oblt Paul Plüss führte am 9. Juni 1978 im Rahmen eines Luftkampf-Trainingskurses der Fliegerstaffel 9 seinen Doppelpatrouillenverband über Wolhusen und Spiez in Richtung Boltigen und Jaunpass, um auf diesem Flugweg defensive Luftkampfmanöver gegen einen Jäger (Hunter-Trainer) zu trainieren. Nach einem erfolgreich abgewehrten Angriff des Hunters im Gebiet Niederhorn bei Boltigen befahl Oblt Plüss, die Richtung des Marschfluges wieder einzunehmen und dazu eine 180° Linkskurve einzuleiten. Einer der Patrouillenflieger hatte den Eindruck, dass Oblt Plüss seine Kurve immer stärker sinkend flog und machte ihn am Funk darauf aufmerksam. Oblt Plüss setzte seinen Sinkflug jedoch ohne Anzeichen eines Kontrollverlustes oder einer Steuerreaktion über das Flugzeug fort und prallte schliesslich gegen den Talhang. Die Unfallursache konnte nicht mit Sicherheit eruiert werden, sie lag mit grosser Wahrscheinlichkeit im fliegerischen Bereich.²⁴⁵

Oblt Paul Plüss (*1941)
Fl St 9

DH-112 Venom Mk 1
Fäng, Boltigen BE (Koordinaten: 597925/163300)

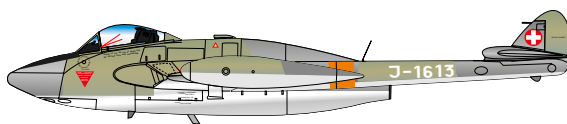
BAUM

Beim Besuch der Unfallstelle und im Gespräch mit einem Anwohner stellte sich heraus, dass am Ort des Aufpralls ein Denkmal steht, das nur ganz subtil auf sich aufmerksam macht und das nur durch gute Kenntnisse über die lokalen Baumbestände auffällt: Im Fichtenwäldchen, nur wenige Meter von der Strasse entfernt, steht eine einzelne, die anderen Bäume leicht überragende und in ihrer Färbung hellere Lärche. Diese ist gemäss dem Anwohner nach dem Unfall von den Angehörigen gepflanzt worden. Heute, fast 40 Jahre später, ist aus dem einst zarten Pflänzchen ein stattlicher Baum geworden. Jedoch verrät keine Hinweistafel den Grund, weshalb die Lärche dort steht. Die simple Existenz des Baumes zeugt an sich noch nicht von einem Flugunfall, der sich an dieser Stelle einst ereignet hat. Aber auch ohne diese explizite Aussage ist der Baum Realität und steht stramm an seinem zugewiesenen Ort. Für Angehörige und Anwohner ist er ein symbolisch aufgeladenes Zeichen des Gedenkens. Der Baum verkörpert eine einzelne, herausstechende Erinnerung, die – wie in einem Wald voller Unauffälligkeiten – nur ganz subtil auf sich aufmerksam macht und deren Bedeutung nur der Eingeweihte und Involvierte wirklich erfassen kann. Die Lärche ist ein Denkmal, das ganz persönlich wirkt, ein Eigenleben hat, sich entfaltet, wächst und irgendwann vergehen wird. Im Gegensatz zu den auf Permanenz und Dauerhaftigkeit getrimmten monumentalen Gedenksteinen versinnbildlicht es schon in seinem Wesen das Werden und Vergehen des Lebens.

STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 597811 / 163304)



DH-112 Venom Mk 1

OBLT JOSEF FÜRER
St. Stephan BE



Gedenkstein für Oblt Josef Fürer am Albristhubel

23. MÄRZ 1981

Am Vormittag des 23. März 1981 startete eine Patrouille der Fliegerstaffel 16 in Payerne zu einer formellen Luftkampfübung, bei der jeder Pilot je zwei Parcours als Zielflugzeug und als Jäger zu fliegen hatte. Wegen der relativ tiefen Wolkenuntergrenze konnte der Jäger allerdings nur horizontal manövrieren. Oblt Fürer absolvierte den Parcours zuerst als Zielflugzeug. Nach dem Wechsel zum Jäger flog Oblt Josef Fürer auf der rechten Seite des Zielflugzeuges, zog seine Maschine nach dem Passieren der Talmitte vor der Krette des Albristhorns in die Wolkendecke hinauf und stach nach einigen Sekunden in steiler Sinklage rund einen Kilometer nordwestlich des Albristhorns

Oblt Josef Fürer (*1949)
Fl St 16

Mirage III S
Albristhubel, St. Stephan BE (Koordinaten: 601100/150500)

wieder aus den Wolken heraus. Das Flugzeug schlug in diesem Sturzflug im Kessel südlich des Albristhubels auf. Die Ursache des Absturzes liegt vermutlich in einer fliegerischen Fehleinschätzung der Wolkendichte und des Geländes begründet.²⁴⁶

GEDENKSTEIN

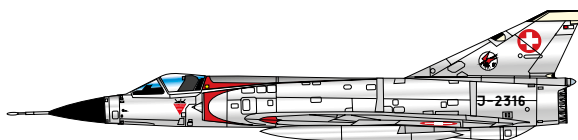
An einem Stein unter einer Tanne wurde bereits im Herbst 1981 durch die Staffelnkameraden eine Gedenktafel für Oblt Josef Fürer an der Unfallstelle angebracht. Die Installation der Tafel ist durch einen kurzen Bericht und Fotografien in der Staffelfchronik der Fliegerstaffel 16 festgehalten. Heute ist der Stein nicht mehr zu sehen, wenn man nicht aktiv unter der Tanne nach ihm sucht. Der Baum legt seine Äste als schützendes Dach um das Denkmal, auch führt kein Wanderweg direkt am Denkmalsort vorbei. Für die Staffel hat der Ort aber eine Bedeutung erhalten, die auch nach deren Auflösung noch zentral geblieben ist. Noch Jahre später haben die ehemaligen Staffelnkameraden die Unfallstelle mit dem Gedenkstein besucht – zuletzt im Jahr 2011.²⁴⁷ So dient der Stein sowohl der Ehrerbietung gegenüber dem Kameraden als auch der Markierung eines Ortes, der für die Staffel eine verbindende Funktion innehat.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 601582/150512)

INSCHRIFT

«Zum Gedenken an unseren Kameraden Josef Fürer/
Fliegerstaffel 16/23. März 1981»



Mirage III S

OBLT JÜRG SCHOBERTH

Quinto TI



Gedenkstein für Oblt Jürg Schoberth, Quinto

Oblt Jürg Schoberth (*1946)
Fl St 21

10. JULI 1981

Im Rahmen eines mehrtägigen Trainingskurses in Ambri mit Schwerpunkt Luftkampfausbildung erhielt Oblt Jürg Schoberth zusammen mit einem Patrouillenflieger den Auftrag, zwei Helikopter zu bekämpfen. Die Übung an sich verlief ohne Zwischenfälle. Weil Oblt Schoberth sein Flugzeug aufgrund Zeitdrucks mit weniger Treibstoff betanken liess als sein Patrouillenflieger, war er jedoch gezwungen, den Einsatzraum früher zu verlassen und alleine zum Flugplatz Ambri zurückzuflogen. Vor Oblt Schoberth meldete sich noch eine andere Hunter-Patrouille zur Landung an. Offensichtlich hatte der Unfallpilot zu diesen beiden Flugzeugen anfänglich noch keine Sichtverbindung, weshalb er eine etwas länger gezogene Landevolte flog. Kurz vor dem Aufrichten für den Endanflug touchierte das Flugzeug von Oblt Schoberth an einer bewaldeten Kante die Tannenspitzen und stürzte ab. Der Unfallbericht geht davon aus, dass die Kollision mit den Tannen eine Folge der Fehleinschätzung des Geländes sowie der Unachtsamkeit gegenüber

Hunter Mk 58
Catto, Quinto TI (Koordinaten: 700000/150600)

dem eigenen Gleitweg (möglicherweise während der Suche nach den vorausfliegenden Flugzeugen) war.²⁴⁸

GEDENKSTEIN

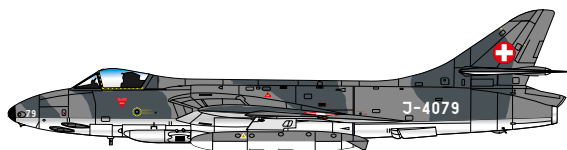
In der Nähe der Unfallstelle, an einem Waldweg gelegen, steht ein Gedenkstein für Oblt Jürg Schoberth. Es wurde ein gut sichtbarer Platz gewählt, um das Andenken an den Absturz und den Unfallpiloten zu bewahren und dieses auch der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Gedenkstein ist mit künstlichen Blumen drapiert und wird von einer kleinen Mauer im Hang gestützt. Ganz in der Nähe befindet sich an einem anderen Waldweg das Denkmal für Oblt Jörg Gantner und Wm Thomas Plattner (9. August 1983), die fast an derselben Stelle nur rund zwei Jahre später mit ihrem Flugzeug in den Wald stürzten.

STANDORT

An einem Waldweg in der Nähe der Unfallstelle
(Koordinaten: 700143/150589)

INSCHRIFT

«Oblt Jürg Schoberth / 1946 / Pilot der Fliegerstaffel 21 /
† 10. Juli 1981»



Hunter Mk 58

HPTM WALTER BISCHOFF UND
OBLT HANS-ULRICH SCHENKEL
Büsserach SO



Gedenkstein für Hptm Walter Bischoff und Oblt Hans-Ulrich Schenkel, Büsserach

20. AUGUST 1982

Anlässlich der *Armeemeisterschaften der Fliegertruppe* (AMEF) wurde Oblt Hans-Ulrich Schenkel gemeinsam mit einem Staffelpkameraden ein Flugauftrag erteilt, der aus einem Lastenflug und einem taktischen Tiefstflug mit einer Alouette III bestand. Der Auftrag war klar definiert: Es war vorgesehen, dass nach dem Lastenflugauftrag der taktische Tiefstflug zusammen mit Hptm Walter Bischoff als Kontrollpilot durchgeführt werden sollte. Die beiden Staffelpiloten teilten sich die Flugvorbereitungen untereinander auf, sodass Oblt Schenkel den Tiefstflug vorzubereiten hatte. Er übertrug die Flughindernisse auf die Karte 1:50 000 und hob – bis auf die Hochspannungsleitung, die später zum Unfall führen sollte – alle für den taktischen Tiefstflug relevanten Flughindernisse deutlich hervor. Nachdem Oblt Schenkel beim Abfliegen des Tiefstflug-Parcours die genannte Hochspannungsleitung über- oder unterflogen hatte, touchierte er beim Rückflug über die gleiche Strecke mit den Hauptrotorblättern und dem Rotorkopf deren

Hptm Walter Bischoff (*1941), Oblt Hans-Ulrich Schenkel (*1951)
Stab L Fl Geschw 25 / L Fl St 6

Alouette III
Birgel, Büsserach SO (Koordinaten: 607050/247800)

Erdleiterseil. Die beiden Piloten wurden beim Absturz getötet. Als Teilursache wird im Unfallbericht die schlechte Sicht aufgrund starken Regens angegeben.²⁴⁹

GEDENKSTEIN

Direkt am Waldrand unter den Bäumen befindet sich heute ein Gedenkstein, der an die beiden Piloten erinnert. Er steht an der Stelle, an der das Wrack des Helikopters zu liegen kam. Obschon sich zwischen dem Stein und dem in der Nähe vorbeiführenden Feldweg eine Weide befindet, ist der Stein gross genug, um von Passanten gesehen zu werden.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 607050/247800)

INSCHRIFT

«In Erinnerung an die beiden Piloten Walter Bischoff, 1941 und Tommy H.-U. Schenkel-Würmli, 1951. Sie verloren hier ihr junges Leben am 20. August 1982 beim Absturz ihres Helikopters anlässlich der Meisterschaften der Fliegertruppen»



Alouette III

ADJ UOF BERNHARD BITTIG UND PASSAGIERE DER FÜSILIERKOMPANIE I / 70 Urnäsch AR



Gedenkstein für das Unglück vom 21. Oktober 1982, Urnäsch

21. OKTOBER 1982

Angehörige der Füsilierkompanie I / 70 sollten am 21. Oktober 1982 für eine anschliessende Übung zum Teil mit Helikoptern von Rietbad zur Schwägalp transportiert werden. Dazu wurden vier Helikopter eingesetzt, die in je drei Flügen sechzig Infanteristen transportieren

Adj Uof Bernhard Bittig (*1940), Kpl Caspar Grass (*1950),
Sdt Bruno Colombo (*1961), Sdt Herbert Giacomuzzi (*1958),
Sdt Eduard Sutter (*1959), Sdt Markus Wagner (*1957)
L Fl St 2 / Füs Kp I / 70

Alouette III
Rossfall, Urnäsch AR (Koordinaten: 739200 / 237750)

sollten. Adj Uof Bernhard Bittig wurde vom Verbandschef beauftragt, vorher ein spezielles Kabelbriefing durchzuführen, da die Gegend als kabelverseucht gilt. Der Unfallpilot war dafür bekannt, dass er seine Flüge mustergültig vorbereitete und einen perfekt nachgeführten Kabelkartensatz besass. Die ersten beiden Flüge des Verbandes verliefen ohne Zwischenfall. Beim letzten Flug flog Adj Uof Bittig im Gegensatz zu den anderen drei Piloten jedoch weiter rechts und in einer tiefen Fluglage, wodurch das Bugrad ein Kabel beim «Rossfall» touchierte. Die heftige Bremsung führte schliesslich zum Überschlagen des Helikopters und zu dessen Absturz in den Wald. Dabei kamen alle sechs Insassen ums Leben.²⁵⁰

GEDENKSTÄTTE

Der damalige Grundbesitzer des Waldstückes hatte dem Infanterieregiment 28 nach dem Unfall eine zeitlich unbeschränkte Ermächtigung für die Platzierung eines Gedenksteines an der Unfallstelle erteilt. Im Februar 1984 wurden neben einem Gedenkstein mit einer Bronzetafel auch diverse Holzgeländer installiert, um die Gedenkstätte zu sichern, sowie eine Treppe aus Rundholzschwellen, ein Steg über den nahen Bach und ein Weidegatter. Der Zugang zum Gedenkstein erfolgte nur über die Weide der Alp Langfluh.

Auf Anraten von Angehörigen wurde die Gedenkstätte rund 13 Jahre nach dem Absturz durch den Waffenplatz Herisau saniert. Die Angehörigen der Unfallopfer wurden nach der Sanierung zu einer Gedenkfeier eingeladen. Nicht nur der Gedenkstein ist restauriert worden, auch der Pfad vom Waldrand bis zum Gedenkstein und der Holzsteg wurden erneuert. Es wurde beschlossen, den Waldweg einmal jährlich auf eine Breite von ca. 80 cm auszumähen.²⁵¹ Heute ist die Gedenkstätte wieder verlassen. Das Holzgeländer, die Treppen und der Weg vom Waldrand her führend sind zwar immer noch deutlich erkennbar. Auch der Gedenkstein ist noch gänzlich intakt und die Inschrift gut lesbar. Während aber früher an der weiter unten vorbeiführenden Strasse sowie am Waldrand jeweils ein Wegweiser auf die Gedenkstätte hingewiesen hat, ist der Aufstieg über die Wiese und der Eintritt in den Wald an der richtigen Stelle heute nicht

mehr ohne Vorwissen zu finden. Der Ort zeugt von der einstigen Sorge und Pflege, die dem Andenken an die Verunfallten zugetragen wurden. Heute ist er aber auch ein Symbol der Verlassenheit und des langsamen Verblässens von Erinnerungen.

STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 739283/237785)

INSCHRIFT

«Zum Gedenken an / Adj Uof Bernhard Bittig 1940 /
Mitr Kpl Caspar Grass 1950 / Mitr Markus Wagner 1957 /
Mitr Herbert Giacomuzzi 1958 / Mitr Eduard Sutter 1959 /
Mitr Bruno Colombo 1961 / L Fl St 2, Inf Rgt 28 / Füs Kp I / 70 /
Sie fanden hier den Tod beim Helikopterabsturz vom
21. Oktober 1982»



Alouette III

HPTM RUDOLF HOCHULI

Sigriswil BE

Hptm Rudolf Hochuli (*1947)
Fl St 11



Propeller für Hptm Rudolf Hochuli, Sigriswil

9. NOVEMBER 1982

Im Rahmen eines Doppeltrainingskurses des Fliegerregiments 3 hatte sich Hptm Rudolf Hochuli, Kommandant der Fliegerstaffel 11, für einen Nachteinsatz am Abend des 9. November 1982 eingetragen. Beim Flugauftrag handelte es sich um einen radargeführten Abfangeinsatz gegen ein dem Jägerpiloten unbekanntes Zielflugzeug. Sieben Minuten nach dem Start von Hptm Hochuli begann sein Angriff auf das Zielflugzeug. Er kreuzte dazu dessen Flugweg in einer Linkskurve. Der Pilot des Zielflugzeuges beurteilte dies als Beginn einer normalen Verfolgungskurve nach links. Aus der Sicht des Radarleitoffiziers war der Angriff aber negativ verlaufen, weshalb er einen zweiten Angriff auf das Zielflugzeug erwartete. Nur einige Minuten später ging bei der Polizei die Meldung eines Anwohners ein, dass ein Flugzeug abgestürzt sei. Mehrere Zeugen gaben anschliessend zu Protokoll, dass vor dem Absturz kein Motorenlärm, sondern einzig ein Zischen oder Sausen zu vernehmen war. Am wahrscheinlichsten ist, dass während der Verfolgungskurve ein Geschwindigkeitsverlust

F-5 E Tiger II
Ringoldswil, Sigriswil BE (Koordinaten: 619775/175520)

einsetzte, dem der Pilot durch Erhöhung der Leistung begegnete. Dabei trat wohl ein einseitiger Triebwerksausfall ein, worauf die Geschwindigkeit noch stärker abnahm, die Strömung abbrach und das Flugzeug in einen unkontrollierten Flugzustand geriet, den der Pilot nicht mehr zu retablieren vermochte.²⁵²

PROPELLER

An der Unfallstelle, am Rand einer Wiese, steht ein Propellerblatt mit einer Gedenktafel zur Erinnerung an Hptm Rudolf Hochuli. Das Denkmal wurde durch die Fliegerstaffel 11 zu Ehren ihres Kommandanten errichtet. Es befindet sich nicht an einer öffentlich gut zugänglichen oder frequentierten Stelle und stellt dementsprechend eine unauffällige Markierung des Ereignisortes dar.

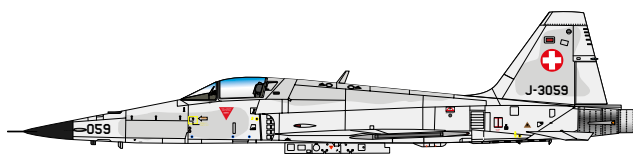
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 619775 / 175520)

INSCHRIFT

«Zu Ehren unseres Kommandanten / Hptm Hochuli Rudolf /
verunglückt am 9.11.1982 / Fliegerstaffel 11»



F-5 E Tiger II

OBLT JÖRG GANTNER UND WM THOMAS PLATTNER Faido TI

Oblt Jörg Gantner (*1946), Wm Thomas Plattner (*1960)
Fl St 7



Gedenkstein für Oblt Jörg Gantner und Wm Thomas Plattner, Quinto

9. AUGUST 1983

Infolge mangelnder Erfahrung der Jungpiloten mit Anflügen auf die verschiedenen Gebirgsflugplätze hatte der Kommandant der Flugwaffenbrigade 31 angeordnet, im Rahmen eines Trainingskurses solche Anflüge zu üben. Das Programm sah nach dem Start in Sion Abkippübungen und Umkehrkurven im Gelände vor sowie Normalvolten auf die Flugplätze Ambri, Ulrichen, Raron und Turtmann. Oblt Jörg Gantner (Fluglehrer) und Wm Thomas Plattner (Flugschüler) starteten um 9:00 Uhr in Sion und führten die Abkippübungen im Raum Gampel durch. Der Anflug auf Ambri erfolgte nicht wie vorgesehen auf 2300m.ü.M., sondern auf 1600m.ü.M. (600m.ü.G.), was einer Schlechtwettervolte entsprach. Nach einer Landekurve von ca. 160° bis 180° nach links drehte das Flugzeug plötzlich nach rechts und zerschellte wenige Sekunden später im Wald. Der Fluglehrer versuchte noch, sich mit dem Schleudersitz zu retten, der Fallschirm konnte sich jedoch nicht mehr rechtzeitig entfalten. Die Unfallursache liegt im fliegerischen Bereich. Die Schlechtwettervolte ist wahr-

Hunter T Mk 68
Fontanella, Faido TI (Koordinaten: 700270/150310)

Da stehen sie in voller Pracht. Ueber ihnen beugt sich der blaue Himmel, ein sanfter Wind lässt ihre Blätter tanzen.

Oben in der Hofstatt stehen die alten, unten in der Hofstatt stehen die jungen Obstbäume.

Eine grosse ausgereifte Krone, getragen von einem mächtigen Stamm, prägen die alten Bäume. Noch mit unklaren Umrissen zeigen sich die jungen Bäume. Doch ihr Holz das ist geschmeidig und gesund. Lange wird es nicht mehr dauern stehen auch sie ausgereift, auf gesundem festem Boden.

Ein Tag wie schon manch einer möchte man denken. Aber da ziehen unerwartet schwere, schwarze Gewitterwolken auf, ein barstiger Wind braust durch die Blätter, und ehe jemand die unerklärliche Situation erfassen kann zucken zwei Blitze wahllos in die Hofstatt nieder, und zerschmettern zwei Bäume. - Einer ganz oben in der Reihe, einer ganz unten in der Reihe.

Dunkelheit umhüllt die restlichen Bäume. Schon fallen die ersten, grossen, scharfkantigen Hagelsteine auf die Erde nieder. Das Unwetter lässt kein grünes Blatt an den Bäumen, zerschindet sie, bricht Aeste, lässt sie wanken. Fassungslos, hoffnungslos, hilflos, leer und im Innersten diese unheimliche Beklemmtheit.

Heute, sechzehn Monate danach. Die Wunden sind verwachsen, die Narben sind geblieben.

Gedenkschrift in der Chronik der Fliegerstaffel 7

scheinlich erst während dem Flug vom Fluglehrer angeordnet worden und stellt in diesem topografischen Gebiet hohe Anforderungen an den Piloten. Der Fluglehrer hat wohl zu spät bemerkt, dass der Anflugvektor zu einer Kollision mit dem Gelände führen würde und hat nicht rechtzeitig eingegriffen.²⁵³

GEDENKSTEIN

Das Denkmal für Oblt Jörg Gantner und Wm Thomas Plattner befindet sich nur rund 200m südöstlich vom Gedenkstein für Oblt Jörg Schoberth. Die Gedenktafel ist an einem Naturstein angebracht, ein Waldweg führt daran vorbei. Eine kleine Engelsfigur und eine Feder schmücken das Denkmal und zeugen davon, dass die Unfallstelle wohl auch heute noch zum Gedenken besucht wird.

In der Chronik der Fliegerstaffel 7 sind zwei Seiten dem Unfall und Andenken von Oblt Jörg Gantner und Wm Thomas Plattner

gewidmet. Es wird deutlich, dass der Verlust der beiden Kameraden die Staffel «brutal durchgeschüttelt» hat:

«[...] eine Zeitlang war schwer abzusehen, auf welchem Kurs sich die Kompassnadel wieder einpendeln würde. Aber dank intaktem Korpsgeist und im gegenseitigen Schulterschluss gelang es den Siebtern, ihre emotionale Vrille zu retablieren, bestärkt im Willen, die gemeinsame Sache weiterzuführen, für welche die beiden Kameraden ihr Leben lassen mussten.»²⁵⁴

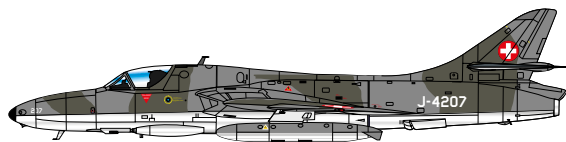
Dass ein solches Unglück innerhalb der Staffel tiefe Spuren und Narben hinterlässt, zeigt auch ein metaphorischer Text auf, der in der Staffelchronik abgedruckt worden ist.

STANDORT

An einem Waldweg in der Nähe der Unfallstelle, Quinto TI
(Koordinaten: 700248 / 150402)

INSCHRIFT

«Hier verunglückten am 9. August 1983 / Oblt Jörg Gantner
1946 / Wm Thomas Plattner 1960 / Piloten der Fliegerstaffel 7»



Hunter T Mk 68

FW HANSPETER STRICKER

Bonaduz GR



Gedenkstein für Fw Hanspeter Stricker, Rhäzüns

17. OKTOBER 1984

Fw Hanspeter Stricker sollte bei einer Erdkampfübung im Raum Reichenau eine Doppelpatrouille anführen, Fw Peter Zängerle war als zweiter Patrouillenführer vorgesehen. Geplant war, über dem Vorderrhein nördlich von Bonaduz Luftangriffe auf Eisenbahnbrücken

Fw Hanspeter Stricker (*1959), Fw Peter Zängerle (*1959)
Fl St 21 / Fl St 4

Hunter Mk 58, Hunter Mk 58A
Bonaduz GR (Koordinaten Kollisionsstelle: ca. 750000 / 186000)

zu simulieren. Die Verbandsformation und die zeitlichen Abstände der einzelnen Hunter zueinander wurden während des Angriffs und bis und mit Schussabgabe korrekt durchgeführt. Wegen der Topografie musste anschliessend ein steigendes Degagement in Richtung Sonne geflogen werden. Dabei flog der Hunter von Fw Stricker aus der Sicht von Fw Zängerle wohl nur knapp unter der Sonne und wurde damit für diesen praktisch unsichtbar. Dies hat Fw Zängerle offenbar dazu bewogen, seinen Patrouillenführer nicht zu kreuzen und zu unterfliegen, sondern eine Rechtskurve einzuleiten und einen vermeintlich gefahrlosen Kurs zu wählen. Dadurch verlor er den Doppelpatrouillenführer aber definitiv aus den Augen. Der Kollisionskurs erfolgte schliesslich dadurch, dass Fw Stricker ebenfalls eine Rechtskurve einleitete, um Richtung Thusis zu fliegen, Fw Zängerle nach seiner Rechtskurve jedoch eine weitausholende Linkskurve flog. Die beiden Hunter kollidierten in der Luft. Die Trümmer wurden auf einer Fläche von 400 × 2000m zerstreut. Bei der Talstation Rhäzüns-Feldis wurde das angrenzende Restaurant durch den Rumpf des Flugzeuges von Fw Zängerle durchschlagen.²⁵⁵ Am 12. November 2002 sollte die Seilbahn Rhäzüns-Feldis Oberst i Gst Beat Rüegger und Oberstlt Hans Eugster zum Verhängnis werden.

GEDENKSTEIN

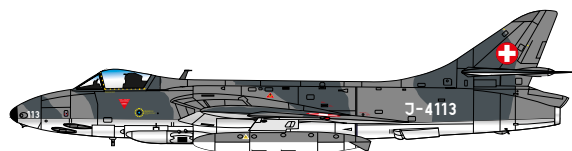
In der Nähe der Kollisionsstelle der beiden Hunter, neben einem Feldweg zwischen Bonaduz und Rhäzüns, steht ein Gedenkstein für Fw Hanspeter Stricker. Wie schon beim Denkmal für Hptm Walter Wagner (25. März 1944) wird auch hier nur ein Pilot mit dem Gedenkstein geehrt. An Fw Peter Zängerle erinnert kein Denkmal. Die Gemeinde Rhäzüns vermutet, dass der Gedenkstein von den Angehörigen von Fw Stricker erstellt worden ist.

STANDORT

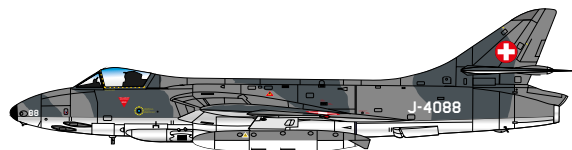
In der Nähe der Kollisionsstelle, Rhäzüns GR
(Koordinaten: 749934 / 185383)

INSCHRIFT

«Fw Hanspeter Stricker / 1959 / Pilot der Fliegerstaffel 21 /
† 17. Oktober 1984»



Hunter Mk 58A

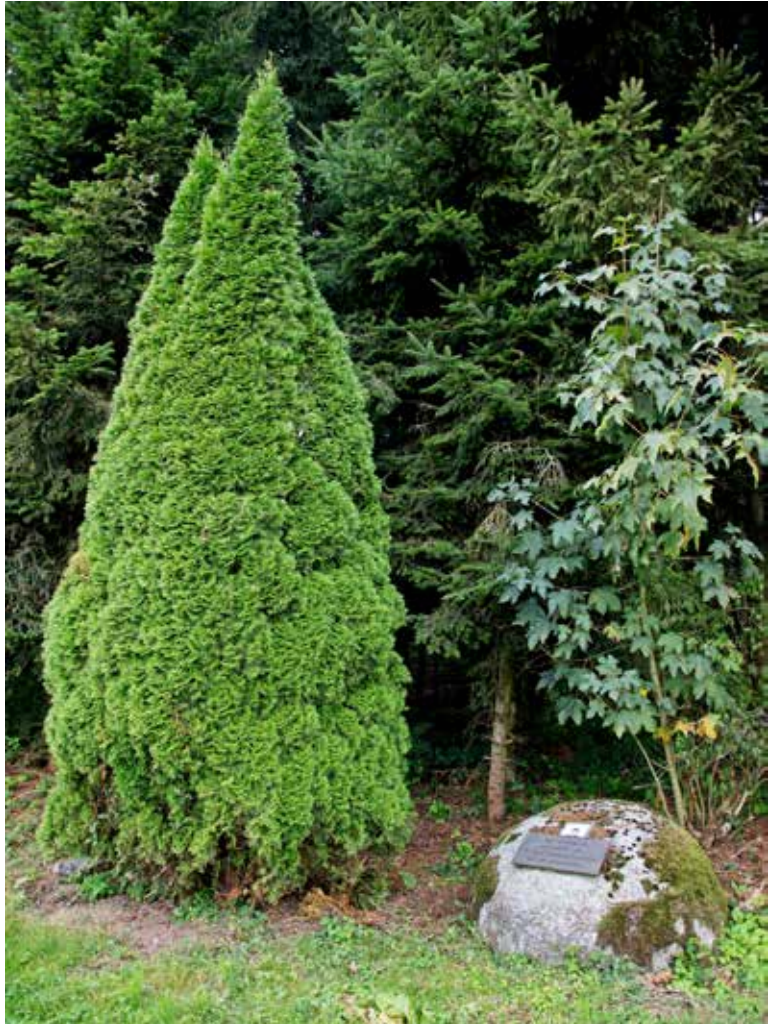


Hunter Mk 58

FW WILLY HAUDENSCHILD
Emmen LU

Fw Willy Haudenschild (*1960)
Fl St 7

Hunter Mk 58
Nördlich des Flugplatzes Emmen LU (Koordinaten: 665350/216650)



Gedenkstein für Fw Willi Haudenschild, Emmen

11. JANUAR 1985

Für sein individuelles Training hatte Fw Willy Haudenschild am 11. Januar 1985 zwei Schiessflüge auf der Axalp mit Start und Landung in Emmen geplant. Die Sicht war an diesem Tag stark eingeschränkt, im Flachland herrschten Blindflugbedingungen.

Die erste Schiessübung und der Rückflug verliefen planmässig. Fw Haudenschild meldete sich zum Anflug an, der unter den gleichen schwierigen Bedingungen erfolgen würde wie der Start. Bis zu einer Distanz von 5,5 km verlief der Anflug völlig normal. Danach begann der Hunter abzusinken und nach eingeleiteter Korrektur rechts abzuweichen. Etwa 1,8 km vor der Piste fragte der Radar-Operator nach, ob die Landepiste in Sicht sei, was der Pilot mit «negativ, overshoot» verneinte. Wenig später prallte das Flugzeug nahe eines Waldes auf dem Boden auf. Die Absturzstelle liegt rund 600 m seitlich der Pistenachse und rund ein Kilometer vom Pistenanfang entfernt. Gemäss Unfallbericht weist einiges auf einen Blindflugkoller hin und somit auf eine massive Desorientierung beim Landeanflug. Wahrscheinlich verliess sich der Pilot bei Blindflugbedingungen nach der Entscheidung zum Durchstarten doch auf seine Sicht, was bei der verschneiten Landschaft wohl zu enormen Sichttäuschungen geführt hat.²⁵⁶

GEDENKSTEIN

Am Waldrand bei der Unfallstelle steht heute ein Gedenkstein, der durch die Familie von Fw Willy Haudenschild noch im Unfalljahr aufgestellt worden ist. Der Sohn des Landwirtes, auf dessen Land der Stein steht, hat daneben später eine Konifere gesetzt. Der Stein stammt aus der Region, auf ihm wurde eine Gedenktafel sowie ein Porträtfoto des Unfallpiloten angebracht. Die Familie ist in den darauffolgenden Jahren teilweise mehrmals pro Jahr vorbeigekommen, um den Gedenkort zu besuchen.²⁵⁷

Wie bereits an den Unfall von Oblt Jörg Gantner und Wm Thomas Plattner eineinhalb Jahre zuvor erinnern in der Chronik der Fliegerstaffel 7 auch zwei Seiten an Fw Willy Haudenschild. Mit dem Tod von Fw Haudenschild hat die Staffel innert kurzer Zeit drei Kameraden verloren:

«Eine gewaltige Belastung, auch für jeden einzelnen. Fragen über Fragen standen im Raum und verlangten nach Antworten. Und es brauchte schon auch gutentwickelte Verdrängungsmechanismen, um dort, wo die Kameraden gescheitert waren, weiterzukämpfen, meist hart an der Grenze zur eigenen Überforderung, ohne die Ursachen für ihr Scheitern zu kennen. Aber gemeinsam ist den Siebthern die Überwindung auch dieses Tiefs gelungen. Man rückte sich näher; man spürte deutlicher, dass man und wie man aufeinander angewiesen ist, und der Umgang mit Begriffen wie Anforderung und Überforderung oder Sicherheit und Risiko gewann zweifellos an Realitätsbezug.»²⁵⁸

Die Pflege der Kameradschaft gewann in dieser Zeit bei der Fliegerstaffel 7 an Bedeutung, und zwar sowohl zur Verarbeitung der beiden Unfälle als auch zum «Bestehen der militärischen Aufgabe angesichts der sich kontinuierlich öffnenden Schere zwischen der potentiellen Bedrohung und den eigenen Mitteln und Möglichkeiten.»²⁵⁹

STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 665377 / 216639)

INSCHRIFT

«Hier verunglückte am 11. Januar 1985 / Fw Willy Haudenschild
1960 / Pilot der Fliegerstaffel 7»



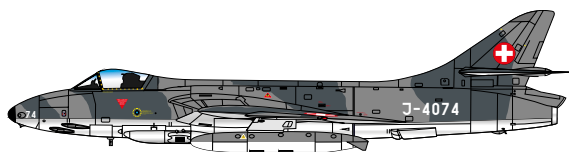
Reissleine des Fallschirms der Unglücksmaschine

TRÜMMERTEIL

Nach der Räumung der Trümmerteile durch die Armee hat ein Anwohner die Reissleine des Fallschirms von Fw Willy Haudenschild im Wald entdeckt und bis heute als Statthalter von Erinnerungen an das Ereignis im Wohnzimmer aufbewahrt.

STANDORT

Bei Privatpersonen in der Nähe der Unfallstelle



Hunter Mk 58

SAMUELE KARRER

Lavizzara TI

Samuele Karrer (*1953)
Mechaniker BAMF



Gedenktafel für Samuele Karrer, Lavizzara

13. JULI 1987

Bei einem Lastentransport-Einsatz sollte am 13. Juli 1987 Holz und anderes Material auf die Alpe di Piatto geflogen werden. Nach den getätigten Transportflügen mussten die Transportnetze ins Tal zurückgeflogen werden. Dazu landete der Pilot auf der dafür vorbereiteten Fläche neben der Alphütte in unebenem Gelände. Als der Mechaniker Samuele Karrer die Lage des Helikopters am Boden kontrollierte, wurde er vom laufenden Hauptrotor am Kopf getroffen. Er war gerade dabei, ein teilweise aufgerolltes Transportnetz herbeizuschleppen und hat wohl das Gefälle des Geländes und die Lage des Rotors falsch eingeschätzt. Der Mechaniker des *Bundesamtes für Militärflugplätze* (BAMF) wurde durch den Schlag sofort getötet.²⁶⁰

GEDENKTADEL

An der Unfallstelle, etwas unterhalb der Alpe di Piatto, befindet sich auf einem grossen Felsen eine Gedenktafel für Samuele Karrer. Diese wurde gemäss dem Besitzer der Hütte anlässlich einer kleinen Feier

Alouette III
Alpe di Piatto, Lavizzara TI (Koordinaten: 690800/146900)

und in Anwesenheit von Angehörigen und Kameraden des Flugplatzes Lodrino im Jahre 1987 oder 1988 eingeweiht. Die Stelle ist sehr unzugänglich und abgelegen und wird von Wanderern und Berggängern kaum frequentiert.

STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 690826 / 146909)

INSCHRIFT

«In ricordo di Samuele Karrer / «Sami» / 16. XII. 1953 / † / 13. VII. 1987»



Alouette III

OBLT ANDRÉ SILVESTRI

Bedretto TI

Oblt André Silvestri (*1958)
Fl St 3



Gedenkstein für Oblt André Silvestri,
Bedretto

Hunter Mk 58A
Oberes Bedrettotai, Bedretto TI (Koordinaten: 676000/146600)

20. OKTOBER 1989

Der Primärauftrag von Oblt André Silvestri am 20. Oktober 1989 lautete, im Raume Limpachtal gemeinsam mit einem Patrouillenführer ein Ziel am Boden mit fiktivem Waffeneinsatz zu bekämpfen. Als Sekundärauftrag wurde eine Wetterrekognoszierung am Nufenenpass erteilt, um zu beurteilen, ob der Pass mit einem Hunter unter Sichtflugbedingungen überquerbar sei. Beim Rekognoszierungsflug interpretierte der Patrouillenführer die Wetterlage auf dem Nufenen vorerst positiv, sah dann aber, dass die Wolkendecke doch zu tief hing. Er meldete Ambri, dass die Patrouille umkehren werde und leitete dazu eine Umkehrkurve ein. Die meteorologischen und topografischen Verhältnisse erschwerten eine klare Positionierung im Gelände. Der Patrouillenführer erkannte aber, dass er sich sehr nahe am Boden befand, weshalb er sein Flugzeug – unter gleichzeitigem Aufrufen von Patrouillenflieger Oblt Silvestri per Funk – aufrichtete. Oblt Silvestri hatte jedoch bereits, als er die Nähe zum Gelände



Der Gedenkstein über dem Bedrettal

erkannt hatte, den Abschuss mit dem Schleudersitz ausgelöst. Dazu musste er die Hände von den Steuer- und Leistungselementen nehmen, wodurch diese in die neutrale Stellung zurückgesetzt wurden. Als Folge davon sank das Flugzeug ab. Das Kabinendach des Hunters vermochte sich noch zu trennen, jedoch erfolgte der Abschuss des

Sitzes zeitgleich mit dem flachen Aufprall des Flugzeuges am Hang. Oblt André Silvestri fand dabei den Tod.²⁶¹

GEDENKSTEIN

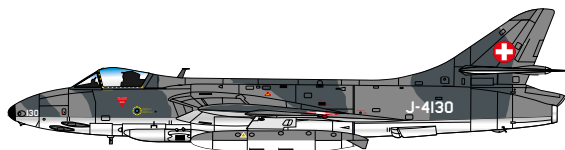
Ein paar Monate nach dem Unfall besuchte die Fliegerstaffel 3 den Unglücksort und platzierte etwas erhöht von dem in der Nähe vorbeiführenden Wanderweg einen Gedenkstein für Oblt André Silvestri. Der Stein ist vom Wanderweg aus im steinigen Gelände fast nicht erkennbar, auch wenn er sich in Form und Farbe deutlich vom restlichen Felsmaterial abhebt. Dass das Denkmal nicht an den Wanderweg gesetzt worden ist, deutet darauf hin, dass auch dies ein stilles und persönliches Zeichen sein soll, das über dem Bedrettotale thront und den Ort des Geschehens markiert. Für die Information der Wanderer ist er nicht gedacht.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 675745 / 146515)

INSCHRIFT

«† / 20-10-89 / Oblt André Silvestri / Pino / Fliegerstaffel 3»



Hunter Mk 58A

OBLT DANIEL ROMAN UND OBLT KASPAR WILHELM Bagnes VS



Gedenktafel für Oblt Daniel Roman und Oblt Kaspar Wilhelm beim Lac de Chanrion

7. MÄRZ 1990

Am Nachmittag des 7. März 1990 startete eine PC-7 mit Oblt Daniel Roman auf dem vorderen und Oblt Kaspar Wilhelm auf dem hinteren Sitz von Sion nach Payerne (direkter Überflug). Die Piloten wählten jedoch nicht den kürzesten Weg. So hielt sich die Besatzung nur sechs Minuten vor der vorgesehenen Landung in Payerne noch im Gebiet des Gletschers d'Otemma in einer Entfernung von mehr als 100 km zum Zielflugplatz auf. Eine dort durchgeführte Vrilte konnte mangels ausreichender Höhe nicht mehr retabliert werden. Beide Piloten kamen beim Absturz ums Leben. Aus fliegerischer Sicht ist der Unfall auf eine Fehleinschätzung zurückzuführen: Für die Retablierung aus einer normalen Linksvrille mit sechs vollen Umdrehungen wäre eine grössere Höhe nötig gewesen als das Flugzeug beim Vrillenstart aufwies.²⁶²

Oblt Daniel Roman (*1964), Oblt Kaspar Wilhelm (*1962)
FI St 11 / FI St 18

Pilatus PC-7
Lac de Chanrion, Bagnes VS (Koordinaten: 595345 / 087124)

GEDENKTAFEL

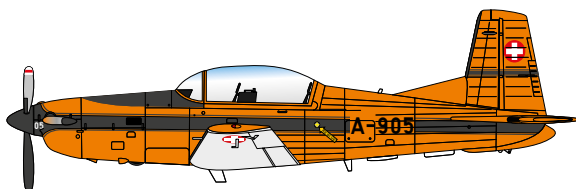
An der Unfallstelle, am Ufer des Lac de Chanrion, ist an einem Felsen eine kleine Gedenktafel montiert, die an die beiden Militärpiloten erinnert. Am selben Stein befindet sich noch eine weitere Gedenktafel sowie ein Kreuz. Die Tafel wurde 1991 von der Fliegerstaffel 18 erstellt und zusammen mit den Opferfamilien und den Staffelmkameraden vor Ort eingeweiht.²⁶³ Zwei weitere, von der Form her identische Gedenktafeln wurden später für Oblt Michel Moor (15. Oktober 1990) und für Maj Karl Heinzelmann und Hptm Andrea Martinoli (7. April 1998) angefertigt.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 595374/087148)

INSCHRIFT

«Im Gedenken an Oblt Roman Daniel, Fl St 11 / Oblt Wilhelm Kaspar, Fl St 18 / 7. März 1990»



Pilatus PC-7

OBLT MICHEL MOOR

Naters VS



Gedenktafel für Oblt Michel Moor bei der Oberaletschhütte

15. OKTOBER 1990

Oblt Michel Moor startete am Nachmittag des 15. Oktobers 1990 in Sion als Patrouillenführer zu einem Tiefflug im Gebirge. Im zweiten Patrouillenflugzeug saßen ein Flugschüler und dessen Fluglehrer. In einer Höhe von unter 3000 m.ü.M. flog die Patrouille von Südosten in den Kessel des Oberaletschgletschers ein. Da die Krete am Talende aber wolkenverhangen und der Durchflug versperrt war, mussten die Flugzeuge umkehren. Beide leiteten dazu eine Linkskurve ein. In der Mitte des Gletschers, nach ungefähr zwei Dritteln der Kurve, meldete Oblt Moor «Je fais reverse» und drehte nach rechts ab, worauf er mit dem Gletscher am Osthang des Nesthorns kollidierte. Dem Fluglehrer des zweiten Patrouillenfliegers gelang es knapp, die Umkehrkurve zu vollenden.²⁶⁴

GEDENKTAFEL

Wie schon für Oblt Daniel Roman und Oblt Kaspar Wilhelm ist auch das Denkmal für Oblt Michel Moor eine schlichte Gedenktafel, die

Oblt Michel Moor (*1962)
Fl St 18

Hawk Mk 66
Östlich des Nesthorns, Naters VS (Koordinaten: 639000 / 140650)

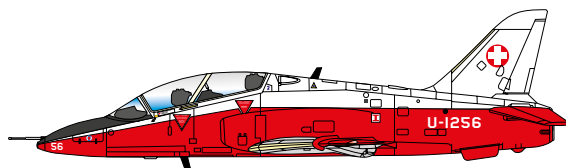
von der Fliegerstaffel 18 an einem Felsen befestigt worden ist. Sie befindet sich hinter der Oberaletschhütte, rund 2.5 km Luftlinie vis-à-vis der Unfallstelle. Das Denkmal wurde also explizit nicht direkt am Ort des Geschehens platziert, wo es niemand sehen würde, sondern an einem von Wanderern und Berggängern frequentierten Ort in der Nähe, wodurch es eine gewisse Öffentlichkeit erhält. Neben der Tafel für Oblt Moor hängt auch hier noch eine andere Gedenktafel, die wohl an einen Unfall von zwei Berggängern am Fusshörner 1942 erinnert.

STANDORT

Bei der Oberaletschhütte in der Nähe der Unfallstelle
(Koordinaten: 641147 / 141617)

INSCHRIFT

«Im Gedenken an Oblt Moor Michel, Fl St 18/ 15. Oktober 1990»



Hawk Mk 66

OBLT DANIEL SCHOCH

Sainte-Croix VD



Der Gedenkstein für Oblt Daniel Schoch nach seiner Restaurierung, Sainte-Croix

20. MÄRZ 1997

Anlässlich eines Trainingskurses in Dübendorf hatte Oblt Daniel Schoch am Nachmittag des 20. März 1997 im Tiefflug und mit Hilfe der Bordkamera einen Rekognoszierungsflug von selbst zu wählenden Objekten am Boden zu absolvieren. Oblt Schoch plante, über Stäfa,

Oblt Daniel Schoch (*1962)
Fl St 3

Mirage III RS
Les Praises, Sainte-Croix VD (Koordinaten: 529010/187540)



Der Gedenkstein vor der Restaurierung

Oensing, Granges, Val de Travers, Buttes, Echallens, Lac de Gruyère und Wiggen wieder zurück nach Dübendorf zu fliegen. Nach seinem Einflug ins Val de Travers verschwand er jedoch vom Radar. Der letzte Zeuge sah ihn auf einer Höhe von ca. 300m.ü.G. in den Nebel verschwinden. Bei Les Praises in Ste-Croix kollidierte Oblt Schoch mit dem Boden. Im Moment des Aufpralls hatte die Mirage nur eine Geschwindigkeit von 370 km/h und einen Sinkwert von 16.8 m/s. Ein technischer Defekt am Flugzeug wird im Unfallbericht als Unfallursache eher ausgeschlossen. Vielmehr vermutet der fliegerische Experte, dass der Pilot bei seiner Suche nach einem freien Flugweg die Geschwindigkeit unbewusst stark gedrosselt hat.²⁶⁵

GEDENKSTEIN

Auf die Initiative des damaligen Kommandanten der Fliegerstaffel 3 wurde an der Absturzstelle im Sommer des Unfalljahres in Anwesenheit von Kameraden und Angehörigen ein Gedenkstein für



Restaurierung des Gedenksteines

Oblt Daniel Schoch eingeweiht. Der Stein wurde mit Absicht nicht an dem etwas unterhalb vorbeiführenden Weg platziert, weil er für jene gedacht sein soll, die Oblt Schoch kannten, vom Unfallort wissen und deshalb explizit zum Gedenken den Ort aufsuchen.²⁶⁶ Rund zwanzig Jahre nach dem Unfall wurde der Gedenkstein wiederum auf die Initiative des früheren Staffelkommandanten mit Säure und Hochdruckreiniger vor Ort restauriert. Heute ist die Inschrift wieder

gut lesbar. Der gereinigte Stein mit neu eingehauchtem Leben zeugt davon, dass die Erinnerungen nach wie vor wach gehalten werden.

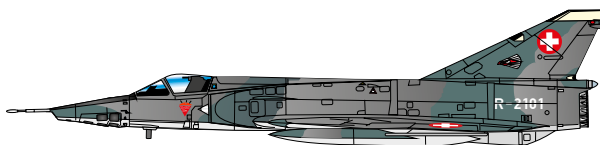
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 529005 / 187375)

INSCHRIFT

«En souvenir de Plt Daniel Schoch / décédé en mission le 20.03.1997 /
«Zorro» l'escadrille 3 ne t'oublie pas»



Mirage III RS

HPTM BRUNO EBNETER MIT PASSAGIEREN

Boltigen BE



Gedenkstein für das Unglück vom 12. November 1997, Boltigen

12. NOVEMBER 1997

Von Payerne kommend flog Hptm Bruno Ebneter am 12. November 1997 mit vier Passagieren an Bord über Wimmis durch das Simmental in Richtung St. Stephan. Über Boltigen flog die PC-6 eine Linkskurve Richtung Hang, richtete sich wieder auf, touchierte mit dem rechten Flügel eine Baumgruppe, drehte sich um 90° im Uhrzeigersinn und schlug auf dem Boden auf. Das Flugzeug ging nach einigen Minuten in Flammen auf. Zwar konnten zwei der Passagiere vorher von herbeigeeilten Zivilpersonen noch aus dem Wrack gezogen werden, jedoch kamen beim Unfall alle Insassen ums Leben. Die Witterungsverhältnisse waren zum Unfallzeitpunkt in der Region Boltigen sehr schlecht. Niederschläge (Schneeregen) und tiefliegende Wolkenfetzen schränkten die Sicht erheblich ein. Um nach St. Stephan zu gelangen, war das Simmental zum Unfallzeitpunkt aufgrund der Wetterlage der einzige überhaupt mögliche Flugweg. Der Entscheid, dies zu wagen, oblag dem Piloten. Die definitive Unfallursache konnte jedoch nicht festgestellt werden.²⁶⁷

Hptm Bruno Ebneter (*1951), Kpl Markus Gugger,
Kpl Tobias Jost, Fl Sdt Daniel Baldinger, Fl Sdt Pablo Iguini
LT St 7/LT Kp 7/LT Stabskp 7

Pilatus PC-6 Turbo Porter
Ägerti, Boltigen BE (Koordinaten: 596745/164055)

GEDENKSTEIN

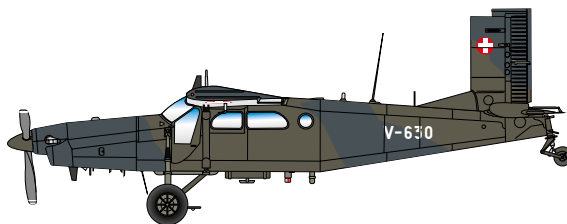
Genau ein Jahr nach dem Unfall wurde an der Absturzstelle eine Gedenkfeier organisiert. Bereits im April 1998 ist vor Ort ein Gedenkstein gesetzt worden. Zwischen der Bäuertgemeinde Boltigen und dem Kommando Lufttransport Abteilung 7 wurde eine Vereinbarung getroffen, dass das Denkmal unbefristet an der Stelle bleiben darf. Der Gedenkstein ist von einem Feldweg aus sichtbar, er befindet sich jedoch einige Meter davon entfernt und getrennt durch eine Wiese. Bei der Besichtigung des Denkmals berichtete der damalige Augenzeuge Heinz Burri von der Rettung der zwei Passagiere aus dem Wrack und erzählte, dass er selber durch diese Aktion Brandverletzungen davongetragen hatte. Die Erinnerung an den Unfall ist vor Ort nicht nur im Gedenkstein festgehalten, sie lebt auch in der Bevölkerung und den Augenzeugen von Boltigen weiter. In den Jahren nach dem Unfall wurde der Stein ab und zu von Angehörigen besucht und mit Kerzen und Blumen umgeben. Heute sind diese Zeichen verschwunden.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 596720 / 164068)

INSCHRIFT

«Im Gedenken an den Flugunfall unserer Kameraden am
12. November 1997 / Hptm Bruno Ebnetter / Kpl Tobias Jost /
Kpl Markus Gugger / Sdt Daniel Baldinger / Sdt Pablo Iguini /
LT Abt 7 / LT St 7»



Pilatus PC-6 Turbo Porter

MAJ KARL HEINZELMANN UND
HPTM ANDREA MARTINOLI
Lens VS



Gedenktafel für Maj Karl Heinzelmann und Hptm Andrea Martinoli in der
Bibliothek am Guisanplatz

7. APRIL 1998

Am 7. April 1998 hatten Maj Karl Heinzelmann als Pilot und
Hptm Andrea Martinoli als Passagier in der Rolle des Einzuweisenden
sowie ein Austauschpilot der US Navy mit einem zweiten Flugzeug im

Maj Karl Heinzelmann (*1956), Hptm Andrea Martinoli (*1971)
Fl St 16/Fl St 18

F/A-18 D Hornet
Südöstlich des Hotels Chetseron, Lens VS (Koordinaten: 601900/130300)

Raum der Berner Alpen Abfangübungen durchzuführen. Für eine der Übungen stellten sich die beiden Flugzeuge in einer Distanz von rund 28 km bereit, wobei dem F/A-18 von Maj Heinzelmann und Hptm Martinoli die Rolle des Jägers zukam. Nach einer Linkskurve und einer simulierten Schussabgabe leitete Maj Heinzelmann einen relativ aggressiven Kurvenwechsel ein. In Rückenlage erfolgte eine Geschwindigkeitserhöhung, in deren Folge das Flugzeug in eine steile Sinkfluglage geriet. Eine Sekunde vor dem Aufprall am Boden betätigte Hptm Martinoli noch den Schleudersitz, beide Piloten verstarben jedoch auf der Stelle. Die Geschwindigkeit der Maschine war zuletzt beinahe im Überschallbereich. Der Aufprall war derart heftig, dass die Trümmerteile durch die erfolgte Explosion bis zu 1000m von der Unfallstelle weggeschleudert wurden. Nach Auffassung des fliegerischen Experten liegt die Unfallursache in einer räumlichen Desorientierung des Piloten. Als fliegerische Massnahme wurde nach dem Unfall die Einführung eines Flugsimulators geprüft, der Extremsituationen mit Sinnestäuschungen möglichst realistisch nachbilden kann.²⁶⁸

GEDENKTAFEL

Bei der Unfallstelle hing einige Jahre lang eine kleine Gedenktafel an einem Felsen am Wanderweg vom Restaurant Chetseron nach Crans. Ihre Form und die Art der Inschrift ist identisch mit den beiden Gedenktafeln für Oblt Daniel Roman und Oblt Kaspar Wilhelm (7. März 1990) und für Oblt Michel Moor (15. Oktober 1990). Wilhelm, Moor und Martinoli gehörten alle der Fliegerstaffel 18 an, welche die drei Tafeln gestiftet hat. Heute befindet sich die Gedenktafel nicht mehr vor Ort. Weil sie beschädigt worden war, hat sie in der Bibliothek am Guisanplatz ein neues Zuhause gefunden. Dort hing sie eine Zeit lang im nicht öffentlich zugänglichen Kopierraum. Heute befindet sie sich im Kulturgüterraum Dufour im Tiefenmagazin der Bibliothek am Guisanplatz in Bern und ist noch mehr aus dem öffentlichen Raum verschwunden. Durch die Umplatzierung der Tafel in das Archiv der Bibliothek hat das Denkmal zwei wichtige Funktionen verloren: Die Markierung der Unfallstelle und das Gedenken an die Piloten im öffentlichen Raum.

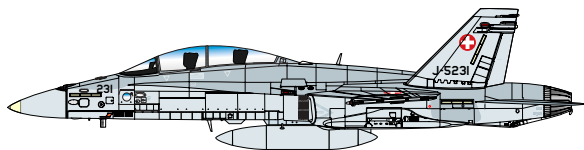
Neben dem Denkmal, das von der Fliegerstaffel 18 organisiert worden ist, hat auch die Fliegerstaffel 16 ihrem Staffelmitglied Maj Karl Heinzelmann eine Art von Denkmal gesetzt, indem sie ein kurzes Gedenkschreiben mit einem Porträtfoto in der Staffelchronik aufgeführt hat.²⁶⁹

STANDORT

Tiefenmagazin der Bibliothek am Guisanplatz, Bern BE
(Koordinaten: ca. 601846/200906)

INSCHRIFT

«Im Gedenken an Maj Heinzelmann Karl, Fl St 16/
Hptm Martinoli Andrea, Fl St 18/7. April 1998»



F/A-18 D Hornet

HPTM URS BLÖCHLINGER

Oberuzwil SG

Hptm Urs Blöchlinger (*1962)
Zfl St 12



Gedenkstein für Hptm Urs Blöchlinger, Bichwil

14. OKTOBER 1998

Den Piloten und Bordoperatoren der Zielflugstaffel 12 wurde am 14. Oktober 1998 der Auftrag erteilt, die Stellungen der Rekrutenschule der mittleren Flab im Raume Uzwil–Flawil mit simulierten Angriffen zu beüben. Eine PC-9-Patrouille sollte die Feuerleitgeräte angreifen und dabei von einem weiteren PC-9 mit einem VISTA 5-Störer (Radar-Störsender) mit elektronischen Massnahmen unterstützt werden. Die Dreierformation schloss sich in der Region Oberuzwil zusammen und klärte die Angriffsziele zu dritt auf. Nach ca. zwei Angriffen stellte sich die Patrouille zum letzten Angriff bereit. Das Ziel war zuerst nicht sichtbar, tauchte dann aber hinter einem Hügel auf. Der Angriffsverlauf des Patrouillenführers Hptm Urs Blöchlinger verlief normal. Der Patrouillenflieger folgte nur zwei Sekunden später. Nach dem Aufrichten sah dieser das Führungsflugzeug jedoch nicht mehr, brach den Angriff ab und degagierte nach oben. Weil sich Hptm Blöchlinger in der Zwischenzeit aber in eine Position oberhalb des Patrouillenfliegers bewegt

Pilatus PC-9
Bichwil, Oberuzwil SG (Koordinaten: 728503/253658)

hatte, kam es zur Kollision. Der Patrouillenführer stürzte mit seinem Flugzeug ab und fand den Tod, während der Patrouillenflieger in Altenrhein notlanden konnte und unverletzt blieb.²⁷⁰

GEDENKSTEIN

Die Zielflugstaffel 12 hat an der Unfallstelle einen kleinen Gedenkstein für Hptm Urs Blöchlinger gesetzt. Er steht neben einem Feldweg in der Wiese und markiert die Stelle, an der Trümmerteile der Maschine geborgen worden sind.

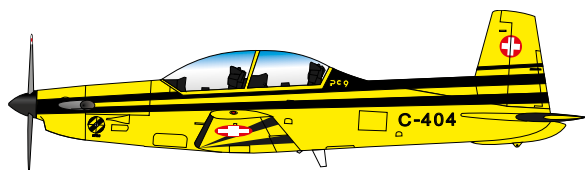
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 728523 / 253628)

INSCHRIFT

«Im Gedenken an unseren Fliegerkameraden Hptm. Urs Blöchlinger / Zielflugstaffel 12 / 14. Oktober 1998»



Pilatus PC-9

MAJ TONI GASSER MIT PASSAGIEREN DES GRENZWACHTKORPS Delémont JU

Maj Toni Gasser (*1949), Fw Marcel Schöni,
Wm Alain Ducommun, Kpl Dominique Meyer
Stab Fl Br 31/GWK

Alouette III
Grand Brunchenal, Delémont JU (Koordinaten: 589290/248256)



Gedenkstätte für die Opfer des Unglücks vom 25. Mai 2001, Delémont

25. MAI 2001

Am Vormittag des 25. Mai 2001 startete Maj Toni Gasser in Payerne, um in Bure vier Angehörige des Grenzwachtkorps zu einem Grenzüberwachungsflug abzuholen. Auf dem für die Vorbereitung des Fluges verwendeten Kartenmaterial war das spätere Unfallkabel

eingetragen. Nach dem Aufladen der Passagiere betrug die Flughöhe ca. 100 bis 200 m.ü.G., spätestens in der letzten Phase vor dem Unfall jedoch nur 55 m.ü.G. (Höhe des Kabels). Durch diese tiefen Flughöhen sollte aus einsatztaktischen Gründen wohl verhindert werden, dass der Helikopter von der Grenze her gesehen werden kann. Nach zwölfminütiger Flugzeit erfolgte schliesslich die Kollision mit den unteren beiden Drähten der Telefonleitung neben dem Bauernhof «Grand Brunchenal». Es ist anzunehmen, dass der Pilot das Kabel unterflog und mit dem Hauptrotor eines der Kabel streifte. Die eigentliche Kollision erfolgte mit grosser Wahrscheinlichkeit erst mit dem Heckrotor, wodurch der Draht zerrissen wurde, sich um den Heckrotor wickelte und diesen vom Helikopterrumpf trennte. Alle vier Insassen fanden durch den Absturz den Tod.²⁷¹

GEDENKSTÄTTE

Das Grenzwachtkorps hat einige Monate nach dem Unfall am Absturzort die Errichtung einer Gedenkstätte angestossen. Geplant wurde sie im Einverständnis mit den betroffenen Angehörigen und mitfinanziert von der Luftwaffe. Unweit des Bauernhofs «Grand Brunchenal» wurde ein mit einer Tafel versehener Gedenkstein auf Steinplatten platziert. Er ist eingefasst von einem hölzernen Geländer und umgeben von Blumentöpfen. Ausserdem wurde neben den Gedenkstein ein Baum gepflanzt. Eine Sitzbank lädt zum Verweilen und Gedenken ein. Eine ursprünglich in der Projektskizze entworfene Treppe zum Denkmal hin wurde allerdings nicht realisiert: «Cette solution est considérée comme disproportionnée et donne un aspect trop monumental.»²⁷² Etwas oberhalb der Gedenkstätte führt ein Weg in den Wald hinein. Von dort ist das Denkmal gut sichtbar, jedoch ist die Strasse abgesehen von den Anwohnern oder gelegentlichen Besuchern kaum befahren.

STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 589288 / 248285)

INSCHRIFT

«A la mémoire des 4 victimes du tragique accident d'hélicoptère du
25.5.2001 / Alain Ducommun / Tony Gasser / Dominique Meyer /
Marcel Schöni»



Alouette III

HPTM JEAN-YVES MUSY MIT PASSAGIEREN Randogne VS



Gedenktafel für die Opfer der Unglücks vom 12. Oktober 2001, Randogne

12. OKTOBER 2001

Anlässlich eines Doppel-Trainingskurses sollte Hptm Jean-Yves Musy am 12. Oktober 2001 einen Transportauftrag durchführen. Am Morgen herrschte in Payerne Bodennebel, weshalb ein Nebelstart-Verfahren durchgeführt wurde. Danach flog Hptm Musy über der Nebelschicht nach Onnens FR, um den Heliwart Fl Sdt Stefano Guidotti an einem nebelfreien Standort aufzunehmen. In Kandersteg wurden die Passagiere Adj Uof Heinz Wulschleger und Wm Bruno Järmann abgeholt. Von Kandersteg begaben sich die vier zum Schiessplatz Wyssberg ob Lenk, wo Hptm Musy in zwei Transportflügen die für eine Truppe vorbereiteten Rucksäcke mit Lunchpaketen auf eine Kiste oberhalb des Zielgeländes beförderte. Nach weiteren Aufträgen tankte der Pilot in Sion auf und startete um 13:40 Uhr wieder in Richtung Schiessplatz Wyssberg, wo ab 14:30 Uhr Shuttle-Transporte von Material und Truppen ins Tal vorgesehen waren. Hptm Musy wählte für den Rückflug nach Wyssberg die Route über den Col des Outannes und die Plaine Morte, jedoch in niedriger

Hptm Jean-Yves Musy (*1971), Fl Sdt Stefano Guidotti (*1968),
Adj Uof Heinz Wulschleger (*1945), Wm Bruno Järmann (*1953)
LT St 1/LT Kp 1/Instr Ausb Absch 13/Kdo FWK Region 3

Alouette III
Sex Mort, Randogne VS (Koordinaten: 604550/135250)

Flughöhe. Beim Sex Mort touchierte der Hauptrotor schliesslich das sehr schlecht markierte und wegen dem gesprenkelten Felshintergrund wohl erst im letzten Moment sichtbare Stahlseil der Lawinensprenganlage. Der Helikopter stürzte ab und riss die Besatzung in den Tod. Nach dem Unfall wurde das Kabel mit orangen Sichtkugeln versehen.²⁷³

GEDENKTAFEL

An der Unfallstelle wurde von der Luftwaffe, dem Festungswachkorps und dem Heer eine Gedenktafel angebracht, die in ihrer Gestaltung identisch ist mit derjenigen für den Unfall von Maj Toni Gasser wenige Monate zuvor. Die Tafel ist an einem Felsen befestigt und von einem vorbeiführenden Wanderweg aus sichtbar. Sie hebt sich aber farblich nur schwer vom Felsen ab und ist nicht ganz einfach zu erkennen.

STANDORT

An der Unfallstelle
(Koordinaten: 604483 / 135303)

INSCHRIFT

«A la mémoire des 4 victimes de l'accident d'hélicoptère du
12.10.2001 / Stefano Guidotti / Bruno Järmann / Heinz Wullschleger /
Jean-Yves Musy»



Alouette III

OBERST I GST BEAT RÜEGGER UND OBERSTLT HANS EUGSTER Bonaduz GR



Gedenkstätte für Oberst i Gst Beat Rüegger und Oberstlt Hans Eugster, Bonaduz

12. NOVEMBER 2002

Am Nachmittag des 12. November 2002 startete Oberst i Gst Beat Rüegger in Buochs zu einem Trainingsflug nach Samedan und zurück. Als Passagier führte er Oberstlt Hans Eugster mit. Auf dem Rückweg von Samedan kollidierte das Flugzeug bei Rhäzüns in tiefer Flughöhe mit einem Trag- und einem Hilfsseil der Seilbahn Rhäzüns-Feldis. Dadurch wurde ein Stück des rechten Flügels und des Seitenruders abgetrennt. Nach der Kollision flog die Maschine rund drei Kilometer weiter über Bonaduz hinaus, bevor es im Gebiet Farsch südlich der Bahnlinie am Waldrand abstürzte. Beide Insassen kamen dabei ums Leben.²⁷⁴

GEDENKSTÄTTE

Ein Jahr nach dem Absturz wurde an der Unfallstelle in einer würdigen Einweihungsfeier eine Gedenkstätte angelegt. Diese wurde auf Initiative der Angehörigen und unter Mithilfe der betroffenen Fliegerabteilungen gestaltet. Der Hang am Waldrand

Oberst i Gst Beat Rüegger (*1954), Oberstlt Hans Eugster (*1960)
Kdt Fl Rgt 2 / Kdt Flpl Abt 10

Pilatus PC-7
Nördlich von Bonaduz GR (Koordinaten: 749800 / 187580)

ist mit Steinen befestigt. Davor steht auf geebnetem Boden ein Gedenkstein mit einer eingelassenen Gedenktafel. Drapiert wird der Stein mit Pflanzentöpfen, Schmetterlingen und Engelsfiguren. Hier befindet sich also nicht nur ein einfacher Gedenkstein mit Inschrift, sondern eine grössere, bepflanzte Anlage, die allem Anschein nach noch immer besucht und gepflegt wird.

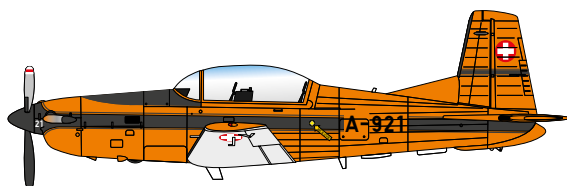
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 749837 / 187562)

INSCHRIFT

«Oberst i Gst Beat Rüegger / Kdt Fl Rgt 2 / *7.10.1954 / † 12.11.2002 /
Oberstl Hans Eugster / Kdt Flpl Abt 10 / *4.1.1960 / † 12.11.2002»



Pilatus PC-7

HPTM STEFAN JÄGER UND VOLKER LANG

Alpnach OW



Gedenkstätte für Hptm Stefan Jäger und Volker Lang am Lopper

23. OKTOBER 2013

Am Nachmittag des 23. Oktober 2013 erhielt eine Patrouille der Fliegerstaffel 11 mit einer doppelsitzigen F/A-18 für den Leader Hptm Stefan Jäger und einer einsitzigen F/A-18 für den Wingman den Auftrag, ab Meiringen einen Navigationsparcours via Lungern –

Hptm Stefan Jäger (*1975), Volker Lang (*1959)
Fl St 11/FAI

F/A-18 D Hornet
Am Lopper, Alpnach OW/Stansstaad NW
(Koordinaten: 666130/202490)

Alpnach–Buochs in den nachfolgenden Arbeitsraum durchzuführen. Dort waren luftpolizeiliche Abfangübungen geplant. Hptm Stefan Jäger hatte als Passagier Volker Lang, Chef der Sektion Flugmedizin im Fliegerärztlichen Institut (FAI), an Bord. Der Einzelstart verlief ohne Probleme. Über dem Brünig wurde die Patrouillenformation erstellt. Gegen Alpnach hin sank die Wolkendecke jedoch ab und verspernte in der Region Stansstad den Talausgang. Weil der Weiterflug in diese Richtung unter Sichtflugbedingungen nicht mehr möglich war, leitete Hptm Jäger eine Umkehrkurve nach links ein. Der Wingman flog das Manöver mit, bis er einen Wolkenfetzen erwischte, den Sichtkontakt zum Leaderflugzeug verlor und sich für einen *Emergency Climb-out* (Aufrichten des Flugzeuges und Wechsel in den Steigflug unter Instrumentenflugregeln) entschied. Das Leaderflugzeug führte die Umkehrkurve weiter und kollidierte schliesslich mit der Südostflanke des Loppers, unmittelbar über dem Eisenbahntunnel. Beide Insassen wurden beim Aufprall getötet.²⁷⁵

GEDENKSTÄTTE

Bei der Unfallstelle am Lopper erinnert eine kleine, am Felsen angebrachte Gedenktafel an das Unglück. Gestiftet wurde sie von den Kameraden der Fliegerstaffel 11 und des FAI. In einer kleinen Felsnische unterhalb der Tafel wurden Kerzen und Engelsfiguren hingestellt. Ein Weg führt hinauf zum Bahntrasse – auch dort sowie an der Strasse unterhalb der Gedenktafel finden sich kleinere und grössere Zeichen der Erinnerung an das Unglück.

Es ist nicht nur und vielleicht nicht einmal in erster Linie die Gedenktafel, die diese Unfallstelle markiert. Auch die ganz persönlichen Gegenstände verweisen auf das Unglück und fungieren als eigene symbolisch aufgeladene Denkmäler. Sie sind Ausdruck der Anteilnahme und des Bedürfnisses, den Ort des Geschehens in einen Ort des Gedenkens zu verwandeln. Der Weg von der Strasse bis zum Bahntrasse ist durch die zahlreichen Zeichen der Erinnerung bis heute – ähnlich der Unfallstelle für Oberst i Gst Beat Rüegger und Oberstlt Hans Eugster – eine würdige und lebendige Gedenkstätte geblieben.

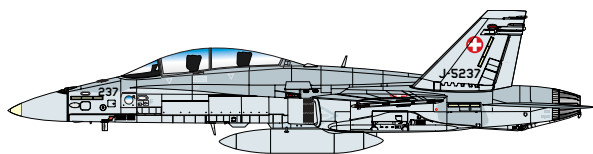
STANDORT

An der Unfallstelle

(Koordinaten: 666185 / 202457)

INSCHRIFT

«Im Andenken an Stiwi und Volker / 23.10.2013 / Eure Kameraden»



F/A-18 D Hornet

VERSCHWUNDENE DENKMÄLER

Neben den noch existierenden Denkmälern gibt es auch solche, die im Laufe der Zeit wieder entfernt worden sind oder die heute derart überwuchert und verwittert sind, dass man sie nicht mehr sieht. Auch diese «verschwundenen» Denkmäler sind im Verzeichnis im Anhang des Buches aufgeführt. Von diesen Denkmälern sind meist nur spärliche Angaben über ihren Standort oder ihr Aussehen bekannt. Im Folgenden sollen sie denn auch nur kurz allgemein erwähnt und beschrieben werden.

Von drei Denkmälern verlieren sich die Spuren gänzlich. Sie wurden aus unbekannten Gründen entfernt, ihre frühere Existenz ist aber eindeutig überliefert: Das eine ist eine Gedenktafel, die neben dem Flugplatz Meiringen an einem Häuschen angebracht und «den im Aktivdienst gefallenen Kameraden» gewidmet war. Sie erinnerte an die beiden Abstürze von Oblt Gustav Nipkow am 26. Juni 1942 und von Oblt Fritz Brenzikofer am 7. Juli 1944. Beide verunglückten Piloten waren Angehörige der Fliegerkompanie 9, welche die Tafel erstellt hat. Sicher ist, dass das Denkmal mindestens bis ins Jahr 2005 am erwähnten Schuppen hing. Danach ist die Tafel jedoch spurlos verschwunden.²⁷⁶ Das zweite Denkmal war eine Gedenktafel, die gegenüber der Bahnstation *Eigergletscher* an den Vampire-Absturz von Lt Alfred Marti und Kpl Walter Holzner am 22. September 1971 erinnert hat. Eingeweiht wurde sie am 26. Juni 1974 von der Fliegerstaffel 1 im Rahmen einer Gedenkfeier zusammen mit den Angehörigen der Besatzung. Auch diese Tafel ist heute unerklärlicherweise nicht mehr vor Ort.²⁷⁷ Das dritte Denkmal ist ein Holzkreuz, das in Emmen nach dem Unfall von Oblt Eugen Graf am 20. Januar 1970 während Jahren am Unfallort stand. Heute ist die Gegend überbaut und das Kreuz wurde entfernt. Von wem und wann, ist jedoch auch hier nicht bekannt.²⁷⁸



Gedenktafel für die Fl Kp 9 neben dem Flugplatz Meiringen

Auch die Existenz von zwei weiteren Denkmälern ist zwar überliefert, und wahrscheinlich befinden sich diese auch immer noch vor Ort. Wegen dichter Bewaldung, schwer zugänglichem Gelände oder aufgrund von ungenauen Standortangaben konnten sie aber nicht mehr aufgefunden werden: Im Falle des Absturzes von Wm Thomas Hofer am 3. Februar 1973 beim Silsersee kam ein Hinweis von einer Anwohnerin, dass bei der Unfallstelle ein Gedenkstein errichtet worden sei. Im Bundesarchiv findet sich auch ein Dokument, das besagt, dass die Fliegerstaffel 3 eine Gedenktafel am Unfallort angebracht hat, welche die Familie nach dem Unfall immer wieder besuchte.²⁷⁹ Obwohl die Autorin zwei Mal vor Ort war, um die Stelle abzusuchen, konnte das Denkmal nicht mehr gefunden werden. Auch die Familie von Wm Rolf Ettlin hatte nach dessen Unfall am 20. Mai 1969 beim Oeschinensee eine Gedenktafel angebracht. Weil der genaue Standort aber wohl nicht mehr bekannt war oder die Tafel vom Felsen abgebrochen ist, hatte die Familie das Denkmal später nicht mehr gefunden.²⁸⁰

Es gibt auch Denkmäler, von denen überliefert ist, dass sie später von den Angehörigen selber wieder abgeräumt wurden: So zum Beispiel die Gedenkstätte für Oblt Fridolin Wicki, der am 28. November 1963 mit seiner Venom in Düdingen abgestürzt ist. Der Unfallort wurde von der Familie ähnlich einer Grabstätte gestaltet und jedes Jahr besucht. Ein Gedenkstein mit Inschriftentafel sowie ein Holzkreuz und Blumen markierten den Ort. Nachdem das Kreuz morsch geworden war, wurde die Gedenkstätte von der Familie abgeräumt.²⁸¹ Auch eine Gedenktafel an der Unfallstelle von Adj Uof Ruggero Bassi, der am 12. April 1972 mit einer Venom in Wimmis abgestürzt ist, wurde später von Familienangehörigen wieder entfernt, nachdem der Ort mehrmals pro Jahr von der Mutter des Piloten besucht worden war.²⁸²

Zu anderen Denkmälern existieren, abgesehen von Hinweisen von Einzelpersonen, keine gesicherten Angaben. So hat in der Nähe des Flugplatzes Lausanne-Blécherette anscheinend ein mit einem Fliegeremblem geschmückter Gedenkstein an den Absturz von Oblt Robert Favre am 23. Juni 1931 erinnert. Ein ehemaliger Pilot meint sich zu erinnern, diesen Gedenkstein gesehen zu haben. Die Suche nach dem Denkmal verlief jedoch ergebnislos.²⁸³ Ähnlich verhält es sich mit einem Gedenkstein, der angeblich westlich des Flugplatzes Alpnach für die zivilen Opfer der Kollision vom 5. Mai 1989 zwischen einer PC-7 und einem zivilen Motorflugzeug errichtet worden ist. Die Autorin und zwei ehemalige Mitarbeitende der Luftwaffe haben das Gelände vor Ort mehrmals intensiv abgesucht, aber auch hier scheint das Denkmal verschwunden, ohne Spuren hinterlassen zu haben. Es ist durchaus möglich, dass der Gedenkstein heute vom Dickicht überdeckt ist, oder dass das nahegelegene Kieswerk den Stein versetzt oder entfernt hat.²⁸⁴ Ein spezielles Denkmal, das wohl dem Lauf der Natur zum Opfer gefallen ist, ist ein Kreuz, das während den Aufräumarbeiten nach dem Unfall von Oblt Hans-Ulrich Amman vom 1. Mai 1968 in einen Baumstrunk geschnitzt worden ist. Heute zeugt im Wald von Aesch LU nichts mehr von dem Unfall: Die Baumstrünke sind verfallen und das geschnitzte Kreuz ist verschwunden.²⁸⁵

Gemäss der gängigen Praxis der Grabräumung wurden auch grössere Grabmäler im Verlauf der Zeit wieder weggeräumt, so zum Beispiel das Grabmal, das am 21. März 1941, ein Jahr nach dem Unglückstag von Maj Jean Köhli, auf dem Friedhof Kallnach durch die *Union Motocycliste Suisse* enthüllt worden ist. Darauf war ein Flugzeug im Sturzflug modelliert.²⁸⁶



Gedenktafel für Maj Jean Köhli neben dem Flugplatz Meiringen

Auch einige der im vorherigen Kapitel dokumentierten Denkmäler sind im Laufe der Zeit deplatziert worden.²⁸⁷ Sie sind «am Ort» verschwunden und an anderer Stelle wieder installiert worden. Deren Spur ist zwar noch nachvollziehbar, aber auch sie wurden ihrem ursprünglich zugeschriebenen Platz entrissen. Die Verschiebung von Denkmälern wirft die Frage auf, wie sehr diese mit ihrem jeweiligen

Ort verwurzelt sind. Wird einem Denkmal durch die Verschiebung nicht eine ihm inhärente Funktion entzogen, nämlich diejenige der Markierung des historischen Ortes? Verliert eine Gedenktafel nicht sogar ihren Sinn, wenn sie beispielsweise wie diejenige für Maj Karl Heinzelmann und Hptm Andrea Martinoli (7. April 1998) von der Unfallstelle in den nicht-öffentlichen Kopierraum und später in das Archiv der Bibliothek am Guisanplatz transferiert wird? Dass ein Gedenkort verschwindet oder verschoben wird, ist kein häufiges Ereignis und wenn, dann eines, das sich in der Regel konfliktreich abspielt. Denn Denkmäler gehören – einmal erstellt – der Öffentlichkeit oder zumindest einem bestimmten Kollektiv. Im Falle der entfernten Denkmäler für die Luftwaffenunglücke wird aber deutlich, dass es sich dabei in erster Linie um sehr persönliche Denkmäler handelt, über deren Existenz oder Nichtexistenz die Angehörigen und Kameraden selber entscheiden. Zwar stehen sie im öffentlichen Raum, die meisten werden aber nicht erstellt, um der Öffentlichkeit einen Ort der Sinnstiftung oder einen Bezugsort zu schenken, sondern um die eigenen Erinnerungen fassbarer zu machen. Es geht um das Festhalten der Erinnerung in materieller oder kultureller Form. Es geht um die Externalisierung, um das «aus sich heraus setzen» und Teilen von Erinnerungen. Diese bestehen dadurch zumindest potenziell dauerhaft weiter und der Gefahr des Vergessens wird durch Fixierung entgegengewirkt. Aber selbst ein auf Dauer angefertigtes Denkmal ist nicht davor gefeit, abgerissen zu werden. Die Orte werden nach einer gewissen Zeit nicht mehr regelmässig aufgesucht. Denn so wie die Erinnerungen mit der Zeit verblassen und so wie die Zeit gewisse Wunden heilt, so lässt wohl auch das Bedürfnis nach einem solchen Gedenkort nach.

SCHLUSSBETRACHTUNGEN

Seit den ersten Unglücken gehören Denkmäler, die an Abstürze, Abschüsse und Unfälle in der Schweizer Militäraviatik erinnern, zur Kultur und zur Geschichte der fliegenden Truppe. Die vorliegende Dokumentation dieser Gedenkorte zeigt eine Vielgestaltigkeit an Formen und Symbolen und ein breites Spektrum an Stiftern. Die Denkmäler sind Statthalter unterschiedlicher Aussagen und die Umstände ihrer Entstehung sind vielfältig. Sie haben unterschiedliche Bezüge zu ihren jeweiligen Standorten und immer sind sie geprägt durch ihre Entstehungsepochen. Und doch gibt es gewisse Eigenheiten, Merkmale und Spezifika, die sich auch über die Jahre hinweg immer wieder manifestieren und verbindende Glieder zwischen einzelnen Luftwaffendenkmälern darstellen.

Im Sinne einer Zusammenfassung sollen im Folgenden die eingangs gestellten Fragen beantwortet werden: Wer hat zu welchen Zeiten Denkmäler für Luftwaffenunglücke errichtet? Wo befinden sich diese Gedenkorte? Welche Formen haben sie angenommen? Und welche Erinnerungen werden durch sie überliefert? Die Veränderungen und Konstanten im Laufe der Zeit sollen festgehalten und ein Panorama über die Entwicklungen der Denkmäler erstellt werden. Dabei wird Wert darauf gelegt, dass auch die Ausnahmen innerhalb gewisser Entwicklungen erwähnt werden, gerade weil jedes Denkmal schliesslich individuell gestaltet worden ist, und weil dieser Vielfalt Rechnung getragen werden sollte.

ANZAHL DER DENKMÄLER

Über die Jahre ist deutlich zu erkennen, dass – im Verhältnis zur Anzahl der tödlichen Unfälle – immer mehr Denkmäler zur Erinnerung an die Verunglückten erstellt worden sind. Während in den Anfängen der Militäraviatik nur für zehn bis zwanzig Prozent der Unglücke ein Denkmal gesetzt worden ist, erinnert heute ein solches an jeden einzelnen tödlichen Unfall des 21. Jahrhunderts. Gründe dafür gibt es mehrere: Die Angehörigen der Schweizer Fliegerabteilung entschieden relativ bald nach den ersten Abstürzen, dass sie die Piloten und Beobachter vielmehr kollektiv durch das Steinadlerdenkmal in Dübendorf ehren wollen, anstatt an jedem Unfallort ein Denkmal

zu platzieren. Hinzu kommt, dass die meisten der früh errichteten Denkmäler grössere Projekte waren, die von Komitees oder Gemeinden getragen wurden, hohe Kosten verursachten und einen beachtlichen zeitlichen Aufwand bedeuteten. Auch scheint es nachvollziehbar, dass einem seltenen Ereignis eher ein spezieller Platz im Gedächtnis zugestanden wird als einem, das öfter vorkommt. Je weniger Abstürze zu verzeichnen waren, desto eher wurde also ein Denkmal gestiftet. Wie ein Gespräch mit dem Patrouillenflieger des 1960 verunglückten Oblt Rudolf Hofer beispielsweise zeigte, wurde in jenen Jahren die Planung eines Denkmals durch die betroffene Fliegerstaffel 9 gar nie diskutiert. Man kehrte wie gewohnt in den fliegerischen Alltag zurück, zu dem auch die Erfahrung und der Umgang mit Abstürzen und Unfällen gehörte. Und nicht zuletzt war es wohl auch der Lauf der Zeit, der das Errichten von Denkmälern erst nach und nach zu einer Tradition werden liess. Die Konvention musste erst geschaffen und als solche wahrgenommen werden. Die Staffeln errichten heute auch deshalb Denkmäler, weil sie um deren Existenz bei anderen Unfallorten wissen. Die Etablierung der Luftwaffendenkmäler zeigt sich auch jetzt wieder in den Plänen der betroffenen Staffeln, für die beiden Unglücke im Jahr 2016 zwei neue Denkmäler zu erstellen.

Ein Blick auf die Anzahl der Denkmäler in den verschiedenen Jahren soll jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass einige davon erst viele Jahre nach den eigentlichen Unglücken erstellt worden sind. Diese widerspiegeln denn auch den gesellschaftlichen Geist ihrer jüngeren Entstehungszeit und nicht etwa derjenigen Epoche, an die das Denkmal erinnert. Dass Denkmäler erst viel später errichtet werden, kann viele Gründe haben. Beispielsweise verspüren einzelne Personen aus Betroffenheit und Interesse das Bedürfnis, den tödlich Verunglückten in ihrer Region eine – wenn auch späte – Ehre zu erweisen und damit eine als Lücke empfundene Leerstelle in der kollektiven Erinnerung zu füllen und zu korrigieren.²⁸⁸ Oder die Zeit scheint erst später reif, um gewisse Ereignisse wieder in Erinnerung zu rufen und in einen aktuellen Kontext zu setzen. So schien es beispielsweise aufgrund zu vermeidender Provokationen gegenüber

dem Deutschen Reich erst nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahr 1950 möglich, die im Jura abgeschossenen Offiziere Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli zu ehren und auf dem Gedenkstein eine das Deutsche Reich anklagende Symbolik zu verwenden. 2010 konnte auf dem Chasseral ein neues Denkmal für die Abschüsse im Zweiten Weltkrieg in aktuelle Diskussionen rund um die Erneuerung der Armee eingebettet werden. Und die Brauerei Rugenbräu nutzte den glimpflich ausgegangenen Absturz von Fw Rolf Schneeberger 50 Jahre später mit einer imposanten Erinnerungsfeier und grosser Medienpräsenz auch für eigene Werbezwecke.

STIFTER

Die ersten Denkmäler, die an Unglücke der Fliegerabteilung und der Fliegertruppe erinnern, wurden meist von Komitees oder Interessengruppen initiiert und getragen. Häufig waren auch Teile der Armee an der Organisation der Denkmäler für die gefallenen Kameraden beteiligt, sei es durch finanzielle, logistische oder konzeptionelle Unterstützung oder durch die Präsenz hoher Militärs an den Einweihungsfeiern.²⁸⁹ Mit der Zeit übernahmen allmählich die Staffeln als die kleinen familiären Verbände die Organisation der Denkmäler. Heute sind sie es hauptsächlich, die für die Erstellung der Denkmäler und für deren Platzierung vor Ort die nötigen Mittel verfügbar machen. Die Art der Gestaltung eines Denkmals lässt durchaus Rückschlüsse auf die Stifter zu: Grössere Organisationen oder Komitees haben in der Regel monumentalere Objekte hervorgebracht, die mit Symbolen beladen sind. Diejenigen, die von Angehörigen oder Kameraden erstellt worden sind, sind eher still und unscheinbar. Während Aussagen wie «an unsern Staffelnkameraden» oder «zu Ehren unseres Kommandanten» sowie die Erwähnung der betroffenen Fliegerstaffeln auf den Denkmälern erwähnt sind, finden sich nirgends ähnliche Inschriften von Familienangehörigen. Diese treten dadurch – mit Ausnahme der Tochter von Wm André Ruchat – nicht explizit als Stifter in Erscheinung. Es ist jedoch kaum vorstellbar, dass die Angehörigen bei der Konzeption der Denkmäler nicht mit einbezogen worden sind. In vielen Fällen ist deren Anwesenheit und Involvement zumindest bei den Einweihungsfeiern nachgewiesen.

Wie bereits erwähnt, haben Privatpersonen in den letzten Jahren auch immer wieder einzelne Denkmäler restauriert oder gänzlich neu erstellt, die an mittlerweile mehrere Jahrzehnte zurückliegende Unglücke erinnern. Von den vier Denkmälern in der Region des Pfäffikersees sind zwei in den Jahren 2014 und 2016 initiiert worden. Im Emmental erinnern drei neue Denkmäler an die dortigen Unglücke der Jahre 1946, 1950 und 1964. Auf dem Pizzo di Röd wurde erst rund dreissig Jahre nach dem Absturz von Oblt Hans Zweiacker eine Gedenktafel errichtet. Und im Kanton Appenzell Innerrhoden hatte ein Augenzeuge des Absturzes von Kpl Hans Giger und Lt Emanuel Brühlmann rund 65 Jahre später das Bedürfnis, dieses Ereignis festzuhalten.

Auch Gemeinden haben immer wieder zur Errichtung von Denkmälern auf ihrem Gemeindegebiet angestossen. Typische Beispiele dafür sind die Strassennamen für Oblt Oskar Bider, Hptm Décio Bacilieri und KKdt Adolf Hanslin. Die Gemeinde Langenbruck hat sogar weitere Denkmäler für Oblt Bider erstellt, um ihn ins Gemeindebild zu integrieren. Ausserdem gründete die Gemeinde Muotathal nur wenige Tage nach dem Unglück der Fliegerkompanie 10 im Jahr 1938 ein Komitee zur Schaffung eines Denkmals. Und ähnlich verhält es sich mit der Korporation Greppen, deren Mitglieder an einer Sitzung nach dem Unglück von Kpl Jean-Charles Noverraz im Jahr 1950 das Bedürfnis geäussert haben, an der Absturzstelle auf ihrem Korporationsgebiet einen Gedenkstein zu errichten.

VORGEHEN UND EINWEIHUNGSFEIERN

Auch das Vorgehen bei der Erstellung von Denkmälern hat sich über die Jahre verändert. Für einige der frühen Gedenkort sind Gelder gesammelt, Wettbewerbe lanciert und Künstler engagiert worden, um eine eindrückliche und geeignete Symbolik zu erschaffen.²⁹⁰ Wettbewerbe durchzuführen und Geld zu sammeln hiess auch, dass die Denkmäler durch das Volk geschaffen, getragen und legitimiert werden sollten. Gleichzeitig bedeutete dies, dass es mitunter Jahre dauern konnte, bis ein solches Denkmal fertiggestellt wurde. Heute

sind es die Flieger- oder Lufttransportstaffeln, die in der Regel die Organisation und Realisierung eines Denkmals übernehmen. Die Herstellung der Gedenktafeln ist nicht mehr Teil einer von der Öffentlichkeit getragenen Erinnerungszeremonie, sondern wird pragmatisch im kleinen Kreise abgewickelt. So steht ein Denkmal heute denn auch meist bereits innerhalb eines Jahres nach dem Unglück am Ort des Geschehens.

Wenn auch nicht immer, so wurden die Denkmäler doch sehr oft anlässlich einer Gedenkfeier eingeweiht. Die Gestaltung dieser Feiern, die Ansprachen oder die Anzahl und Art der Gäste lassen auch auf die Absichten der Stifter und die dem Denkmal zugewiesene Funktion schliessen. In ihnen liegt denn auch das Potenzial, Medienaufmerksamkeit zu erlangen, Debatten aufzuwerfen und das Denkmal in der Gegenwart – in gegenwärtigen Diskursen – zu positionieren. Auch wenn das Denkmal nach dessen Einweihung auf sich alleine gestellt vor Ort steht und nichts mehr von der Gestaltung der Feier zeugt, so lohnt es sich doch, diesen Kontext der Errichtung – sofern bekannt – mit in die Interpretation des Denkmals einzubeziehen. Gerade die frühen Denkmäler wurden gerne anlässlich von aufwändigen Gedenkfeiern eingeweiht. Die Medien berichteten ausführlich darüber, Vertreter von Militär, Gemeinden, Kantonen und Bund nahmen neben den Angehörigen daran teil.²⁹¹ Selbst die Beerdigungen waren keine privaten Angelegenheiten, sondern wurden begleitet von Trauerprozessionen von Volk, Militär und Verwaltung. Die «Helden der Lüfte» sollten geehrt, ihr Einsatz fürs Vaterland gelobt werden. Spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg waren diese grossen Gedenkfeiern in der Regel jedoch Geschichte.²⁹² Bald ging der Zeitgeist in eine andere Richtung: Pompöse Denkmaleinweihungen und eine symbolreiche Verherrlichung von Militärpiloten sind heute nicht mehr zeitgemäss. Nicht nur die Medien und Teile der Bevölkerung würden ein aufwändiges Auftreten kritisieren, ein solches entspricht auch nicht mehr dem Bedürfnis von Angehörigen und Kameraden, welche die Denkmäler errichten. Denn das Gedenken soll persönlich sein, Denkmäler können subtil wirken und sie können gar an Orte gesetzt werden, an denen kaum jemand vorbeikommt. Die frühere

strategische Platzierung der Denkmäler und die minutiöse Auswahl der Symbolik ist heute einer stillen Würdigung gewichen. An den Einweihungsfeiern nehmen ausgewählte Angehörige oder Kameraden in einer überschaubaren Zahl teil.

Jedoch betrifft diese Entwicklung nur die Denkmaleinweihungen, die direkt anlässlich eines Ereignisses von Angehörigen und Kameraden organisiert worden sind. Die Gedenkfeiern, die erst viele Jahre nach dem eigentlichen Ereignis organisiert wurden, unterliegen anderen Regeln: So sind die Einweihungsfeiern der Denkmäler, die in der Umgebung des Pfäffikersees, im Emmental oder auch auf dem Chasseral vor nicht allzu langer Zeit erstellt worden sind, durchaus im grösseren Rahmen gestaltet worden. Zwar steht auch in diesen Fällen die Ehrung der Verunglückten im Zentrum. Jedoch geht es dabei nicht nur um das persönliche Gedenken von Angehörigen und Freunden, sondern auch darum, die Bevölkerung und die Behörden auf die Militäraviatik und den damit verbundenen Einsatz des Lebens für die Öffentlichkeit aufmerksam zu machen und den eigenen Anlass auch in den Medien dokumentiert zu wissen. Es wurden denn auch namhafte Persönlichkeiten an diese Feiern eingeladen, Unfallberichte vorgetragen (oder im Falle der Jubiläumsfeier der Brauerei Rugenbräu gar inszeniert) und die Unfälle in ihren historischen Kontext gesetzt. Als Rahmenprogramm werden gerne Überflüge von aktuellen oder historischen Militärflugzeugen organisiert. Die zeitliche Distanz zum Unglück scheint eine festlichere Stimmung zu rechtfertigen. Gerade am Beispiel des Denkmals auf dem Chasseral wird deutlich, dass Einweihungsfeiern und Ansprachen den Denkmälern spezifische Zusatznoten verleihen können – in diesem Falle die Bezugnahme auf aktuelle Diskussionen rund um die Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen –, die alleine durch die Inschrift und die Gestaltung des Denkmals noch nicht ersichtlich werden.

STANDORTE

Denkmäler können zwar auch ohne Ort sein, etwa wenn es sich dabei um ein Buch, ein Lied oder einen Film handelt. Einem Monument liegt jedoch immer auch die Wahl seiner Position in der Landschaft

zugrunde. Bereits bei der Realisierung des allerersten Luftwaffen-
denkmals diskutierten die Stifter über dessen Standort. Nach dem
ersten Absturz in der Fliegerabteilung am 4. Juni 1915
(Lt Moritz Vollenweider und Kpl Hans Probst) wurde zuerst
beschlossen, an der Unglücksstelle einen Gedenkstein zu errichten.
Ein solcher hätte auch am zweiten Unfallort von Lt Marcel Lugin
zu stehen kommen sollen. Man hat sich aber damals anders
entschieden, denn:

«Wahrscheinlich wird unsere Waffe früher oder später noch andere liebe
Kameraden in der Ausübung ihrer Pflicht verlieren. Statt dass wir allen
diesen Verstorbenen an der jeweiligen Unglücksstelle unsere Sympathien
durch einen Stein oder ein anderes Zeichen beweisen, einigte man sich,
für alle gemeinsam ein Denkmal machen zu lassen, und es auf dem
Flugplatze, auf dem Felde, woran sich die Haupteinrichtungen aller Flieger
knüpfen, zu errichten.»²⁹³

Mit wenigen Ausnahmen sind die späteren Denkmalstifter letztlich
doch wieder zurückgekehrt zur alten Idee, am jeweiligen Unfallort
ein Denkmal zu errichten. Die Wahl des Standortes ist jedoch stark
davon abhängig, welche Absicht hinter dem Denkmal steht und
welche Aussage ein solches machen soll. So ist selbst am oder in der
Nähe des Unglücksortes der konkrete Standort des Denkmals noch
nach unterschiedlichen Präferenzen wählbar: In den meisten Fällen
sind die Denkmäler bewusst an einen viel frequentierten Ort in der
näheren Umgebung des Unfallortes gesetzt worden. Die Gedenktafel
für Oblt Michel Moor hätte beispielsweise auch im unzugänglichen
Gelände bei der Unfallstelle platziert werden können, so wie etwa
das Gedenkkreuz für Fw Hans Battaglia. Es wurde von der Staffel 18
jedoch explizit an einen von Berggängern hin und wieder
besuchten Ort, 2,5 km von der Unfallstelle entfernt, angebracht.²⁹⁴
Es gibt aber auch Denkmäler, die eben gerade nicht an einem
Wegesrand stehen, sondern etwas abseits. Entweder, weil die
Markierung der exakten Absturzstelle stärker gewichtet wird als die
Sichtbarkeit des Denkmals, oder weil dieses explizit als ruhiger, etwas
abseits stehender Gedenkort für die Angehörigen und Kameraden

gedacht ist und so einen persönlichen Charakter beibehalten soll.²⁹⁵

So wie das Steinadlerdenkmal in Dübendorf befinden sich auch noch weitere Denkmäler losgelöst von den Unfallstellen. Gerade diejenigen, die an mehrere Unglücke erinnern, stehen an einem Ort, der für das Kollektiv der Verunglückten als zentral betrachtet wird, meist auf einem ehemaligen oder noch aktiv genutzten Militärflugplatz. Die Grabmäler stehen selbstredend auf einem Friedhof und die von Gemeinden errichteten Monumente an zentralen Plätzen im Gemeindebild. Strassennamen befinden sich dort, wo eine neue Strasse hinzukam oder eine alte ohne grossen Aufruhr umbenannt werden konnte. Die Denkmäler für die beiden Flugpioniere Oblt Oskar Bider und Hptm Max Cartier, die von der Fliegerabteilung gestiftet worden sind, stehen gut sichtbar in Gemeinden, in denen die Pioniere gewirkt und ihre Spuren hinterlassen haben.

Einige Denkmäler standen ursprünglich an oder in der Nähe der Absturzstelle, wurden später jedoch verschoben, beispielsweise weil sie Bauarbeiten am Ort behinderten.²⁹⁶ Im Idealfall geht mit der Verschiebung eines Denkmals bloss der Verlust des ihm ursprünglich zugewiesenen Ortes einher. Die Gedenktafel für Maj Karl Heinzelmann und Hptm Andrea Martinoli, die heute im Archiv der Bibliothek am Guisanplatz aufbewahrt wird, hat durch den Verlust ihres Standortes in der Öffentlichkeit jedoch auch ihre ganze Funktion verloren. Die Tafel wurde zum passiven Kulturgut und Zeugen einer Erinnerungskultur degradiert, während sie vor nicht langer Zeit noch aktiv gerade diese Erinnerungskultur verkörpert hatte. Die Gedenktafel für Oblt Gustav Nipkow und Oblt Fritz Brenzikofer neben dem Flugplatz Meiringen ist sogar ganz verschwunden, ohne Spuren zu hinterlassen.

Für die Angehörigen scheint der Unfallort und dessen Besichtigung von besonderer Bedeutung zu sein. So begab sich beispielsweise Anna Ruchat auf der Suche nach ihrem Vater zum Flugplatz Meiringen und spürte, dass dieser Besuch für sie wesentlich war. Und die Angehörigen von Oblt Rudolf Hofer stellten das Gesuch, den

abgelegenen Unfallort mit Hilfe der Fliegertruppe besuchen zu dürfen. Die Markierung des Ortes, an dem sich die Tragödie abspielte, scheint gerade für die Hinterbliebenen bedeutend, als sollten die bösen Geister von dort vertrieben werden. Hin und wieder wird diese räumliche Markierung auch mit dem Ausdruck «hier verunglückte» (o. ä.) in der Inschrift festgehalten.

Die simple und unauffällige Bezeichnung des Ereignisortes ist denn auch eine bedeutende Funktion der jüngeren Luftwaffendenkmäler. Sie sollen für diejenigen da sein, die sie erstellt haben und die von ihnen wissen. Es geht um das Heraussetzen und Verkörpern von Erinnerung. Um das Schaffen eines Objektes, das als Statthalter und Träger von Erinnerungen dient und um die Gestaltung eines Ortes, der Zuflucht bietet und den man mit dem verunglückten Menschen in Verbindung bringt. Ob dieser Ort nun möglichst abgelegen und persönlich oder zugänglich und öffentlich gewählt wird: Das Bedürfnis nach diesem Zufluchts- und Gedenkort nimmt mit der Zeit ab, die Trauer lässt nach oder wandelt sich. Das zeigen zumindest die Spuren der Zeit an den Gedenkort. So kann es vorkommen, dass ein Denkmal nach einigen Jahren wieder weggeräumt oder vergessen, überwuchert und sich selbst überlassen wird. Wenn Erinnerungen und Trauer nach einigen Generationen im Familiengedächtnis verblassen, dann verliert auch ein Denkmal mit der Zeit an persönlichem Bezug und Relevanz. Dann verändert sich eine Gedenkstätte (Ort) zu einem Denkmal (Objekt). Das augenfälligste Beispiel hierfür ist die einstige Gedenkstätte in Urnäsch für den Helikopterabsturz im Jahr 1982, die heute überwuchert und zu einem vergessenen Ort verkommen ist. Manchmal wird ein solcher Ort von aufmerksamen Anwohnern weiter gepflegt, sei es aus eigener Betroffenheit oder als Dienst am Verstorbenen. Und manchmal verlieren sich die Spuren im Unterholz.

GESTALTUNG

Eine grosse Veränderung zwischen früheren und neueren Luftwaffendenkmälern hat sich in der Formen- und Symbolsprache vollzogen: Im Vergleich zu späteren Zeiten sind die frühen Denkmäler deutlich

symbolträchtiger und monumentaler gestaltet worden. So verweisen die Palmwedel auf den Grab- bzw. Gedenksteinen von Lt Louis Pagan und Lt Walter Flury auf ewiges und siegreiches Leben. Sie stehen für Triumph, wenn auch im Angesicht des Todes. Das Symbol des Adlers als König der Lüfte und Sinnbild für Stärke, Fokussierung und Erhabenheit findet sich auf mehreren früheren Denkmälern: auf dem Steinadlerdenkmal in Dübendorf, auf dem Denkmal für Oblt Adrien Guex auf dem Gotthard oder auf dem Grabmal von Oblt Oskar Bider in Langenbruck. Auch das Denkmal von Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli ist zwar mit einem Adler geschmückt, dieser symbolisiert in diesem Falle jedoch das Deutsche Reich.²⁹⁷ «L'Aviation» und die Skulptur im Stadtpark von Solothurn sowie die Ikarus-ähnliche Gestalt auf dem Grabmal für die Gebrüder Rickenbacher auf dem Friedhof Lotzwil scheinen allesamt bereit zum Sprung und Flug durch die Lüfte. Für den einen mögen sie Bereitschaft und Wille zur Aufopferung symbolisieren. Für den anderen stehen sie für den jahrtausendealten Wunsch nach dem Fliegen. Letzteres liegt auch der Skulptur für Oblt Oskar Bider auf der kleinen Schanze in Bern zugrunde. Das Sinnbild der «gebrochenen Flügel» steht wiederum für Verwundbarkeit, die Fragilität von Luftfahrzeugen und das Ausgeliefertsein an die Technik.²⁹⁸ Die meisten der frühen Denkmäler waren also nicht nur simple Gedenksteine oder Gedenktafeln, sie waren gestaltet als künstlerische Objekte.

Der Inbegriff der früheren Monumentalität ist das Denkmal zum Andenken an das Unglück der Fliegerkompanie 10 in Muotathal. Nicht nur wurde das eigentliche Denkmal eingebettet in eine umfassende, parkähnliche Anlage, es ist an sich bereits wuchtig gestaltet: Die mehrere Meter hohe Stele als Träger der Inschrift ist ergänzt durch eine Menschengestalt, welche die Arme erschreckt und abwehrend gegen den Himmel erhebt. Die Gemeinde Muotathal hat sich mit der Gedenkstätte einen dauerhaften Beitrag zur eigenen Identität geschaffen, deren materielle Manifestierung noch heute ganz offensichtlich zum Gemeindebild gehört.

So wie das Denkmal in Muotathal sind auch andere Denkmäler Teil einer Gedenkstätte. Entweder werden diese Orte von der Gemeinde oder – wie das Denkmal für Hptm Max Cartier in Olten – vom Flugplatz unterhalten und gepflegt und dienen ähnlich einer Parkanlage zum Verweilen. Oder sie werden – wie im Falle der jüngeren Denkmäler – von den Angehörigen noch immer besucht, als Ort des Gedenkens verwendet und durch Blumen oder kleine Erinnerungsstücke lebendig gehalten. Denkmäler sind Objekte, Gedenkstätten sind Orte.

In wenigen Fällen werden die zu erinnernden Ereignisse auch in expliziten Bildern dargestellt. Das Denkmal für Lt Walter Flury in Miécourt zeigt einen in Flammen stehenden Ballon, und auf dem Gedenkstein für Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli in Porrentruy wird die gefallene Besatzung in den Fängen des deutschen Adlers dargestellt. Stark simplifiziert ist in drei Denkmälern rund um den Pfäffikersee der Flugzeugabsturz durch ein nach unten geneigtes Flugzeug abgebildet. Dass es sich beim zu erinnernden Ereignis um einen Absturz eines Militärfliegers handelt, wird auf den meisten Denkmälern jedoch durch Nennung der betroffenen Staffel oder durch das Emblem der Luftwaffe deutlich.

Zwischen den 1950er- und 1970er-Jahren wurden fünf Denkmäler als Gedenkkreuze gestaltet. Diese sind alle nachweislich oder mit grosser Wahrscheinlichkeit von den Familienangehörigen initiiert worden.²⁹⁹ Ausserdem sind zwischen den 1950er- und 1980er-Jahren sechs Denkmäler in Form von Flugzeugpropellern errichtet oder mit Propellern geschmückt worden. Diese wiederum sind mehrheitlich durch die oder in Zusammenarbeit mit den Staffeln erstellt worden.³⁰⁰ Die Rolle des Verstorbenen als Familienmitglied wird hier durch ein christliches Symbol ausgedrückt, während sich die Rolle als Staffelmakamerad durch ein fliegerisches Symbol manifestiert. Die Stifter stammen denn auch aus einer unterschiedlichen Erfahrungs- und Lebenswelt des Verunglückten: Die Angehörigen besetzen dessen zivilen Lebensraum und die Staffel sein militäraviatisches Tätigkeitsfeld.

In den letzten 35 Jahren sind – mit Ausnahme des Buches und Dokumentarfilms «Volo in Ombra» – ausschliesslich Gedenksteine oder Gedenktafeln erstellt worden, die nicht zu viel an Information und nicht zu viel an interpretierbarer Symbolgewalt aufzeigen, sondern das frühere Monumentale gegen das Bescheidene ausgetauscht haben. Die Steine und Tafeln können zwar durchaus Teil einer Gedenkstätte sein, die mit Blumen und kleinen Andenken geschmückt ist und durch diese Zeichen lebendig erscheint. Sie bleiben in der Form und Symbolik jedoch prunklos. Je jünger die Denkmäler werden, desto stiller, unscheinbarer und unbekannter werden sie in der Regel also. Zwei Ausnahmen, die auch in mehr oder minder jüngerer Zeit besondere künstlerische Ausprägungen aufweisen, sind das Grabmal für KKdt Adolf Hanslin, das mit einem nachdenkenden, kauernenden Menschen und einer Eule mit Schwert die Charakteristika des Verunglückten umschreiben soll, sowie das Luftwaffendenkmal in Payerne, welches einerseits mit Materialien und Symbolen die Stärke und Geradlinigkeit der Luftwaffe darstellt und andererseits durch die Inschrift durchaus auch die Verwundbarkeit der fliegenden Truppe erwähnt.

INSCHRIFTEN

Auch die Inhalte der Inschriften sind vielfältig, allerdings zeigt sich dort keine konkrete Entwicklung in eine bestimmte Richtung über die Jahre hinweg. So führen ältere wie jüngere Denkmäler teilweise nur die Namen der Verunglückten und die Unfalldaten auf. Und es gibt sowohl jüngere als auch ältere Inschriften, welche die Unfälle etwas ausführlicher beschreiben.

Im Gegensatz zu dessen Gestaltung ist die Inschrift des Denkmals in Muotathal für die Fliegerkompanie 10 beispielsweise erstaunlich bescheiden gehalten. Vermutlich wurde vorausgesetzt, dass man weiss, auf welches Ereignis dieses Denkmal Bezug nimmt. Die Installation der erklärenden Tafel vor dem Denkmal und der Ausbau der Anlage zu einer eigentlichen Gedenkstätte erfolgten erst Ende der 1970er-Jahre, als die Erinnerungen wieder aufgefrischt werden mussten. Ähnliches ist beim Denkmal für Hptm Max Cartier in Olten

zu beobachten, das anfänglich nur dessen Namen, Lebensdaten und Funktion aufgeführt hatte. Die ausführliche Tafel unter der alten Inschrift stammt erst von 1978 und auch hier wurde bei der Restaurierung des Denkmals – als es anscheinend noch einmal ein Bedürfnis wurde, Olten mit dem Flugpionier Cartier zu verbinden – die Umgebung als Gedenkstätte mit Bänken und Blumen gestaltet. Die Inschriften auf den Denkmälern für Oblt Oskar Bider hingegen sind bis heute äusserst knapp gehalten. Der Name reicht anscheinend aus, um die Bedeutung des Pioniers zu errahnen.

Einige ältere Inschriften atmen jedoch deutlich den damaligen Zeitgeist und würden heute so kaum mehr eingemeisselt oder aufgemalt werden. So ist das Denkmal für Oblt Adrien Guex auf dem Gotthard nicht nur sehr monumental gestaltet, die Inschrift ehrt und erinnert auch ausführlich und mit viel Pathos an die Leistungen des Piloten. Ähnlich verhält es sich mit den Grabmälern für Lt Rodolfo Meuli in Lugano sowie für Lt Louis Pagan in Genf. Zwar gibt es auch später noch Inschriften, die dem Vorbeigehenden etwas ausführlichere Informationen über die Umstände des Unglücks mitteilen – besonders die Inschriften der Denkmäler, die erst später von Privatpersonen erstellt worden sind. Jedoch sind diese deutlich nüchterner gehalten. Sie erwähnen beispielsweise den Typ des abgestürzten Luftfahrzeuges, den durchgeführten Auftrag oder einen Kurzbeschreibung des Unfallherganges. Auffällig ist hierbei, dass dieselben Stifter bei mehreren Denkmälern ähnliche Inschriften verwenden.³⁰¹

Die allermeisten Inschriften der Luftwaffendenkmäler sind jedoch kurz und simpel gehalten: Sie führen die Namen der Verunfallten mit Angaben des militärischen Grades und der Staffelnzugehörigkeit, das Unfalldatum und zuweilen auch die Geburtsdaten des Verunglückten auf. Manchmal wird die Inschrift mit den Worten «im Gedenken an» (o. ä.) eingeleitet. Eher selten wird auch spezifisch erwähnt, dass es sich um einen Flugunfall bzw. einen «accident d'hélicoptère» gehandelt hat. Dies wird aber auch implizit durch die bereits erwähnten Symbole der Luftwaffe und durch die Staffelnzugehörigkeit deutlich und gelegentlich werden die Verunglückten als Piloten, Kameraden

oder Kommandanten bezeichnet. Auf einigen eher älteren Denkmälern wird erwähnt, dass das Unglück «in Ausübung der Pflicht» oder «im Dienste des Vaterlandes» (o. ä.) erfolgt ist und der Verunglückte somit sein Leben für die Öffentlichkeit bzw. die Bevölkerung gelassen hat. Seinem Tod wird dadurch eine gewisse Sinnhaftigkeit zugeschrieben.³⁰² Die Denkmäler für KKd Adolf Hanslin sind jedoch die letzten, die dieses Pflichtbewusstsein und die Opferbereitschaft explizit hervorheben. Wie weiter oben bereits erwähnt worden ist, führen einige Inschriften auch eine Ortsangabe auf und bezeichnen nicht nur durch ihre Präsenz, sondern auch mit den Worten «hier verunglückte...» (o. ä.) den Ort des Geschehens. Den geringsten Informationsgehalt weist das Gedenkkreuz für Fw Jean-Michel Fritschi auf, auf dem einzig das Unfalljahr aufgeführt ist.

Abgesehen von den mit Inschriften und deutlichen Formen gestalteten und geplanten Denkmälern gibt es auch einige, die ohne Inschriften nur implizit und subtil und nur für Eingeweihte ein Denkmal darstellen. So bleiben Erinnerungen beispielsweise auch an Überresten hängen, die aufbewahrt werden.³⁰³ Ein ähnlicher Statthalter von Erinnerungen kann auch ein Baum sein, der als Symbol des Lebens und als Gegenpol zur Endgültigkeit des Todes gepflanzt worden ist, so wie im Falle von Oblt Paul Plüss. Damit jedoch auch ein Vorbeigehender ein Denkmal einordnen kann, braucht ein solches in der Regel ein Minimum an Erklärung und Inschrift. Denn den symbolischen und emotionalen Wert eines Trümmerstücks oder eines Baumes ohne Erklärung errahnt nur der eingeweihte Betrachter.

Im Falle der Denkmäler, die an mehrere Unglücke erinnern, spezifizieren die Inschriften in aller Regel den Kreis der Erinnerten und führen diese entweder einzeln namentlich oder als Kollektiv auf. Eine Ausnahme bildet das Denkmal in Payerne, das nicht explizit erwähnt, für wen es gedacht ist. Der Interpretationsspielraum ist sowohl in der Gestaltung als auch in der Inschrift sehr weit gehalten. Dieser Spielraum wird durch den Standort des Denkmals vor dem *Musée Clin d'Ailes* sowie durch das Emblem der Luftwaffe jedoch wieder deutlich eingeschränkt und minimiert.

ABSICHTEN

Inschriften wie auch die Gestaltung oder die Ortswahl eines Denkmals werden von den Stiftern jeweils aus vielen Möglichkeiten ausgewählt. In dieser Auswahl zeigt sich denn auch die Stossrichtung und die Aussage eines Denkmals. Es scheint so, als ob sich die in den letzten Jahrzehnten etablierte Konvention, ein Denkmal für die Verunglückten zu errichten, auch auf die Inschriften, die Gestaltung und den Standort der Denkmäler ausgewirkt hat: Schlicht gestaltete Gedenksteine und Gedenktafeln tragen einfache und knappe Inschriften und stehen am Unfallort. Die grosse Mehrheit der Luftwaffendenkmäler entspricht dieser Gestaltung. Sie sind Zeichen der Verbundenheit, der Freund- und Kameradschaft. Sie sind Versprechen, dass die erinnerten Personen nicht vergessen werden. Sie sind Ehrenmäler, welche die verunglückten Armeeangehörigen für ihre Leistungen, ihren Einsatz und ihre Opferbereitschaft ehren. Und selbst wenn sie dies nicht explizit aussprechen, so wird durch die Symbolsprache doch deutlich, dass diese Menschen im Einsatz für die Allgemeinheit gestorben sind.

Denkmäler können durchaus auch eine kritische oder gar anklagende Haltung annehmen und als Mahnmäler auf Missstände hinweisen oder Schuld zuweisen. Die meisten der Luftwaffendenkmäler haben jedoch nicht den Anspruch und nicht die Aufgabe, kritisch zu sein. Sie wollen dem Betrachter keine Ursachen für das Unglück mitteilen, keine Schuldigen finden. Aber sie wollen den Ort markieren, an dem sich das Unglück zugetragen hat und sie sind Ausdruck des Bedürfnisses, die Trauer darüber mit dem Betrachter zu teilen. Dies zeigt auch das Denkmal für die drei Knaben in Unterägeri, die offensichtlich nicht, wie die Armeeangehörigen, für ihre Leistungen geehrt werden. Es geht hier aber auch nicht um Schuldzuweisung oder um die Darstellung des Unglücks an sich (die erläuternde Tafel kam erst viel später dazu), sondern um das einfache Andenken an die Knaben.³⁰⁴ Das Sprichwort «geteiltes Leid ist halbes Leid» passt in diesem Sinne vielleicht ganz gut zu den Denkmälern, die an einzelne Verunglückte erinnern.

Einige wenige Denkmäler haben jedoch auch eine mahnende Funktion. So wurde das Steinadlerdenkmal auch als Mahnmal dafür interpretiert, dass die fragilen Luftfahrzeuge mit der gebotenen Vorsicht geflogen und unterhalten werden müssen. Deutliche Mahnmäler sind auch das Buch und der Dokumentarfilm «Volo in Ombra», die an den Umständen Kritik üben, die möglicherweise zum Unfall von Wm André Ruchat geführt haben. Das Buch, das als Grundlage des Filmes diente, ist auch das einzige Denkmal, welches ganz explizit von einem Familienangehörigen des Verunglückten erstellt worden ist. Abgesehen von diesen beiden Beispielen wird jedoch nicht an den Vater oder Ehemann erinnert, sondern an den Kommandanten oder Kameraden. Es sind militärische Denkmäler, die mehrheitlich mit militärischen Symbolen bestückt sind.

Ein kleiner Unterschied in der Erinnerungskultur ist zwischen «Unfällen» und «Abschüssen» zu erkennen. Nicht so sehr in und auf den Denkmälern selbst, abgesehen von der Erwähnung, dass es sich beim Erinnerten um einen Abschuss handelt, sondern vielmehr in Bezug auf die Einweihungsfeiern der Denkmäler. Das Gedenken an die Gefallenen im Krieg beinhaltet durch die Pflichterfüllung fürs Vaterland noch eine verstärkte Sinnggebung als dies sonst bei den übrigen Unfällen und Abstürzen der Fall ist. So hat beispielsweise KKdt Arthur Moll vorgeschlagen, die Luftkämpfer Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli auf das Denkmal in Ambri aufzunehmen. Die Errichtung des Denkmals auf dem Chasseral für die Luftkämpfer im Jura erhielt medial ein grosses Echo und wurde eingebettet in eindrucksvolle Ansprachen gewichtiger Persönlichkeiten. Und der Gedenkstein für Oblt Paul Treu wurde kürzlich renoviert und mit einer neuen, informativen Tafel ergänzt. Die Erinnerung an die Luftkämpfer wurde jeweils speziell gehalten. Sie lässt sich auch heute noch aktivieren, um auf die Notwendigkeit der Luftwaffe im Verteidigungsfalle hinzuweisen und patriotischen Opferwillen und Pflichterfüllung zu unterstreichen.

Die Absichten hinter den Denkmälern sind andere, je nachdem, wer sie erstellt hat. Von Kameraden und Angehörigen werden sie in

erster Linie als ein Zeichen der Erinnerung an einen geliebten Menschen betrachtet. Es geht dabei gar nicht so sehr darum, dass die grosse Öffentlichkeit die Denkmäler zu Gesicht bekommt, sondern, dass die Bezugspersonen des Verunglückten den Ort als Gedenkort nutzen können. Sie wissen um die Markierung der Stelle und haben so einen Statthalter der Erinnerung und der Trauer nach aussen getragen und an den Ort des Geschehens gesetzt. Die umfangreicheren Organisationskomitees zeigen neben der Ehrerbietung und der Erinnerung an den Menschen in der Regel auch das Bedürfnis, eine konkrete Botschaft nach aussen zu tragen. Das Luftwaffendenkmal in Payerne symbolisiert die Geradlinigkeit und Präzision der fliegenden Truppe. Das Steinadlerdenkmal in Dübendorf zeigt Stolz und Erhabenheit. Das Denkmal auf dem Chasseral verweist auf die Bedeutung der Militäraviatik in rauen Zeiten, und das Denkmal für Oblt Adrien Guex auf dem Gotthard versinnbildlicht die Unverzichtbarkeit des Einsatzes fürs Vaterland. Die Gemeinden wiederum möchten sich mit den Denkmälern eine eigene Identität verschaffen und verbinden die Gemeindegeschichte mit dem Ereignis. Interessierte Einzelpersonen versuchen, ihre Umgebung mit Geschichte und Geschichten zu bestücken und Korrekturen anzubringen, wo das Fehlen eines äusseren Zeichens als Mangel empfunden wird.

Festzuhalten ist auch, dass nicht die Katastrophen an sich im Zentrum stehen. Der Fokus liegt nie auf der Tragödie, diese wird nicht pathetisch ausgeschlachtet. Sondern es sind die verunglückten Menschen, an die erinnert wird. Zwar werden zum Teil gewisse Angaben zum Unfall auf dem Denkmal aufgeführt, jedoch nicht, um damit Aufsehen zu erregen. In den Einweihungsfeiern für die Denkmäler, die an länger zurückliegende Unfälle erinnern, werden diese Unfallhergänge jedoch gerne vorgetragen und umschrieben. Es geht auch um die Faszination an der Fliegerei, darum, zu verstehen, wie und dass diese Unfälle geschehen. Fakten helfen – gerade bei weiter zurückliegenden Ereignissen – beim Erinnern.

Die Unbekanntheit der meisten Luftwaffendenkmäler hängt eng mit deren Standort zusammen. Aber auch damit, wie viel Aufmerksamkeit deren Einweihung erhalten hat und ob die Stifter die Denkmäler in erster Linie für sich beanspruchen. Der Lauf der Zeit trägt schliesslich das Seinige dazu bei: Denkmäler fügen sich immer mehr in das Landschaftsbild ein und werden zu einer einfachen Wegmarke, sodass sie scheinbar aus dem Blickfeld und der Aufmerksamkeit der Anwohner verschwinden – ein Phänomen, das schon der österreichische Schriftsteller Robert Musil 1927 beobachtet hatte: «Das Auffallendste an Denkmälern ist nämlich, dass man sie nicht bemerkt». ³⁰⁵ Menschen laufen an Tafeln und Steinen vorbei, ohne sie zu beachten, «man empfindet sie gleich einem Baum als Teil der Strassenkulisse und würde augenblicklich verwirrt stehen bleiben, wenn sie eines Morgens fehlen sollten: aber man sieht sie nie an». ³⁰⁶

Wie nun müsste ein Denkmal sein, um den ihm inhärenten Anspruch zu erfüllen, sein Gegenüber zum Nachdenken oder Innehalten zu animieren («Denk mal!«)? Es braucht Aufmerksamkeit und Interesse von Seiten des Vorbeigehenden und es braucht eine gewisse Präsenz des Denkmals. Es muss gewissermassen beiderseits gesehen werden wollen. Nur so kann es dem Betrachter seine Geschichte erzählen, kann es seine Funktion als Statthalter von Gedanken und Trauer ausüben. Nur wer mit offenen Augen durch die Landschaft geht, kann die Wegmarken in der Topografie der Schweiz auch als materiell manifestierte Erinnerungen erkennen. Denn Denkmäler sind Geschichtenerzähler und Brücken zwischen Vergangenheit und Gegenwart, zwischen Freund und Feind, zwischen Fremd und Eigen, zwischen dort und hier.

ANHANG

ANMERKUNGEN

Die Quellen sowie Zeitungsartikel werden direkt in den Anmerkungen angegeben. Sekundärliteratur wird in der Bibliografie gesondert aufgeführt.

EINLEITUNG

- 1 Personenbezeichnungen werden aus Gründen der besseren Lesbarkeit wie hier nur in der männlichen Form verwendet, schliessen aber immer auch die weibliche Form mit ein.
- 2 Es wurden nur diejenigen Denkmäler erfasst, die bis zum 1. April 2017 errichtet worden sind.
- 3 Vgl. Halbwachs 1967; Nora 2005; Nora 1984-1992; Assmann, A. 2014; Assmann, A. 2004; Assmann, A. 2003; Assmann, J. 1988.
- 4 Vgl. Meyer 2015.
- 5 Vgl. Kreis 1994; Kreis 2013; Weigand 2001; Kuhn 2014; Hobi 2006.
- 6 Vgl. Wyler 1990; Schweizer Luftwaffe 2013.
- 7 Vgl. Rutschmann 1989; Rihner, undatiert.
- 8 Vgl. Brotschi 2014.
- 9 Vgl. Külling/Hildebrand/Lovisa 2008.
- 10 Einige dieser Denkmäler, deren (einstige) Existenz zwar bekannt ist, die heute aber nicht mehr aufgefunden werden können, werden im dritten Teil des Hauptkapitels behandelt.
- 11 Musil 1936, S. 87.

FUNKTION UND BEDEUTUNG VON DENKMÄLERN

- 12 Halbwachs 1967, S. 2.
- 13 Ebd. S. 73.
- 14 Nora 1990, S. 7.
- 15 Ebd.
- 16 Ebd. S. 27.
- 17 Vgl. Assmann, A. 2004, S. 47.
- 18 Assmann, A. 2014, S. 34.
- 19 Vgl. Assmann, A. 2004, S. 47.
- 20 Vgl. Weigand 2001, S. 204f.
- 21 Vgl. Hobi 2006, S. 125; Weigand 2001, S. 204–207.

- 22 Auch Grabmäler werden in dieser Dokumentation als Denkmäler betrachtet, sofern sie einen gewissen Grad an künstlerischer Ausprägung aufweisen, Bezug nehmen auf die Fliegertätigkeit des Verstorbenen und über eine lange Dauer Bestand haben. Die kleinen persönlichen Grabstätten werden jedoch nicht behandelt.
- 23 Beispiel aus: Kuhn/Ziegler 2014, S. 7f. Die Granatenhülle steht in einem alten Holzhaus im Dorfkern von Kippel im Walliser Lötschental neben dem Steinofen und wurde offenbar vom oder für den Soldaten als Erinnerungstück in Handarbeit bemalt. Es ist ein Stück materialisierte Erinnerung an die Dienstzeit am Gotthard, das über die Jahre aufbewahrt worden ist und seinen angestammten Platz im Haus behalten hat.
- 24 Beispiele hierfür wären: Gedenkstätte für die Fl Kp 10 in Muotathal SZ (27. August 1938); Gedenkstätte für Adj Uof Bernhard Bittig und die fünf Passagiere in Urnäsch AR (21. Oktober 1982); Gedenkstätte für Oberst i Gst Beat Rüegger und Oberstlt Hans Eugster in Bonaduz GR (12. November 2002).
- 25 Kreis 1994, S. 131.
- 26 Ebd.

CHRONOLOGIE DER GESCHICHTE DER SCHWEIZER LUFTWAFFE

- 27 Wo keine genaueren Angaben gemacht werden, basiert die Chronologie der Geschichte der Schweizer Luftwaffe auf den zwei Werken Wyler 1990 und Schweizer Luftwaffe 2013.
- 28 Bezüglich weiteren Pionierleistungen der schweizerischen Aviatik, siehe: Dollfus 1963.
- 29 Die ersten Schweizer Militärflieger waren: Edmond Audemars, Oskar Bider, Ernest Burri, Alfred Comte, Albert Cuendet, François Durafour, René Grandjean, Marcel Lugin und Agénor Parmelin. Die ersten acht Flugzeuge waren: Ein Farman-Doppeldecker, zwei Blériot-Eindecker, ein Morane-Eindecker, ein Grandjean-Eindecker, zwei L.V.G.-Doppeldecker und ein Aviatik-Doppeldecker.
- 30 Siehe dazu Kapitel Steinadlerdenkmal (Kollektivdenkmal).
- 31 Siehe dazu Kapitel Lt Walter Flury (7. Oktober 1918), Kapitel Oblt Oskar Bider (7. Juli 1919), Kapitel Oblt Adrien Guex (7. August 1927), Kapitel Hptm Max Cartier (24. Januar 1928) oder Kapitel Fliegerkompanie 10 (27. August 1938).
- 32 Befehl des Waffenchefs der FF Truppen betr. Organisation von Flab Detachementen, Dübendorf 27.8.39, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#14230-1*, Az. 06.H.4.b.4.e, Kommando Flieger und Fliegerabwehr, 1939–1945.
- 33 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Lt Hans Schärli (6. August 1937).
- 34 Rihner, undatiert: S. 29–30.
- 35 Siehe dazu Kapitel Lt Rudolf Rickenbacher (4. Juni 1940) sowie Kapitel Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli (8. Juni 1940).
- 36 Vgl. Rutschmann 1989, S. 256.

- 37 Befehl von General Henri Guisan, 20.6.1940, zitiert in: Rutschmann 1989, S. 256.
- 38 Vgl. Rihner, undatiert S. 165.
- 39 Vgl. Die Truppenordnung 1951 (TO 51), hrsg. von der Interessengemeinschaft «Schweizerische Armee 1949», 1953, S. 9.
- 40 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Organisation des Heeres (Truppenordnung), 30.6.1960, in: Bundesblatt 29, 21.7.1960, S. 321–388, hier S. 327.
- 41 Ebd. S. 336.
- 42 Vgl. Lewis, Peter/Gunti, Peter/Borgeaud, Oliver: Militärflugplatz Autobahn, in: SkyNews.ch, Oktober 2010, S. 4–9.
- 43 Vgl. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Konzeption der Armee in den neunziger Jahren (Armeeleitbild 95), 27.1.1992, in: Bundesblatt 8, 3.3.1992, S. 850–1015, hier S. 948–951.
- 44 Vgl. Verordnung der Bundesversammlung über die Organisation der Armee, 4.10.2002. <<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20010468/index.html#a5>> [Stand: 13.4.2017].
- 45 Vgl. Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS): Information über die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges, 22.2.2017. <<http://www.vbs.admin.ch/de/verteidigung/sicherung-luftraum/nkf.html>> [Stand: 13.4.2017].
- 46 Für die beiden tödlichen Unfälle vom 29. August 2016 und 28. September 2016 werden in nächster Zeit ebenfalls Denkmäler durch die Staffeln erstellt werden.

DENKMÄLER FÜR ABSTÜRZE, ABSCHÜSSE UND UNFÄLLE IN DER SCHWEIZER MILITÄRAVIATIK

- 47 Diese Zahl schliesst neben den Angehörigen der Luftwaffe auch Zivilpersonen und Angehörige anderer militärischer Verbände ein, die durch Unfälle im Zusammenhang mit militärischen Luftfahrzeugen verunglückt sind.
- 48 Wo die fliegerischen oder technischen Gutachten aufschlussreich sind, wurden auch diese als Ergänzung beigezogen.
- 49 Ineichen, Markus: Die Laszive am Rotbach, in: Seetaler Brattig, 2009, S. 35–37, hier S. 35f.
- 50 Schenkungs-Urkunde für die Freiplastik von den Donatoren an das Eidg. Militär-Departement, Emmenbrücke 25.4.1947.
- 51 Vgl. Information der Direktion der Militärflugplätze an den Chef der Ausbildung der FF Trp, Dübendorf 5.7.1945, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5465A#1981/178#1950*, Az. 63, Denkmäler/Einweihungen, 1940–1949. Weitere Informationen von Stefan Scheuteri (Stab/Logistik LW Flugplatzkommando Emmen), E-Mail-Korrespondenz vom 11.11.2016. Die älteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flugplatzes Emmen nannten die Statue intern auch «Frau Meierhans» oder «Frau Meier». Weshalb, ist unklar.
- 52 Vgl. De Saint-Exupéry 1939.
- 53 Vgl. Clin d'Ailes. Le Musée Clin d'Ailes. Historique. <http://www.clindailes.ch/mca_historique.html> [Stand: 13.4.2017].
- 54 Aero-Club Suisse: Die Einweihung des schweizerischen Fliegerdenkmals in Dübendorf, in: Bulletin 8, August 1916, S. 115–116, hier S. 115.
- 55 Ebd.

- 56 Ebd.
- 57 Siehe dazu Kapitel Oblt Oskar Bider (7. Juli 1919).
- 58 Vgl. Anfrage der Eidgenössischen Flugplatzdirektion an die Kdt der Fliegergeschwader 1–5, Dübendorf 1.12.1920, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5465A#1981/178#1956*, Az. 63, Fliegerdenkmal Dübendorf, 1917–1924.
- 59 Theodor Real, zitiert in: Wetter, Ernst: Unsere Militärlaviatik 1914 bis 1918, in: Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift 137, 1971, S. 623–630, hier S. 628.
- 60 Vgl. Real, Theodor: Erinnerungen an die Anfänge der Schweizerischen Militärlaviatik, in: Aero Revue 1, Januar 1940, S. 2–7, hier S. 5.
- 61 Aero-Club Suisse: Die Einweihung des schweizerischen Fliegerdenkmals in Dübendorf, in: Bulletin 8, August 1916, S. 115–116, hier: S. 116.
- 62 Das Gedicht wurde veröffentlicht in: Wyler 1990, S. 74. Da das Gedicht unbekannt und höchstwahrscheinlich keinem Kollektiv symbolisch bedeutsam ist, wird es hier nicht als eigenes Denkmal gewertet.
- 63 Vgl. Brief von Walter Dürig an den Direktor des Amtes für Bundesbauten, Dübendorf 27.8.1979, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5465A#1981/178#1956*, Az. 63, Fliegerdenkmal Dübendorf, 1917–1924. Weitere Informationen von Walter Dürig (Kdt LW a D), E-Mail-Korrespondenz vom 21.11.2016.
- 64 Informationen von Bruno Morgenthaler (Kdt UeG a D), E-Mail-Korrespondenz vom 14.3.2017. Die Informationen basieren auf dem UeG-Jahresbericht von 1943.
- 65 Vgl. Befehl für die offizielle Feier 50 Jahre UeG, Dübendorf 11.11.1991, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5471-02#2003/97#40*, Az. 037.921, 50 Jahre UeG 7.9.1991, 1991–1991.
- 66 Siehe dazu Kapitel Fliegerkompanie 10 (27. August 1938).
- 67 Morgenthaler 2006, S. 269.
- 68 Vgl. Abschuss durch Schweizer Flab, in: Warbird. <<http://warbird.ch/wb-events/abschuss-durch-schweizer-flab/>> [Stand: 13.4.2017].
- 69 Rihner, undatiert, S. 115.
- 70 Vgl. Brief von Arthur Moll an Kdt Flpl Rgt 3, 24.7.1979, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1994/190#491*, Az. 580.1, Allgemeines, 1979–1984.
- 71 Vgl. Kelterborn 2013, S. 84.
- 72 Siehe dazu Kapitel Oblt Adolf Schoch und Lt Louis Pagan (8. März 1918) sowie Kapitel Hptm Max Cartier (24. Januar 1928).
- 73 Vgl. Hug 1990, S.2.
- 74 Informationen von Franz Blatter (Sachbearbeiter Logistik, Flugplatzkommando Meiringen), E-Mail-Korrespondenzen vom 22.11.2016 und vom 1.2.2017.
- 75 Der Gedenkstein für Hans Hutter wird in der Dokumentation nicht einzeln beschrieben, da er nicht unmittelbar mit dem Flugdienst in Verbindung steht. Koordinaten des Denkmals: Ca. 646975/172698.
- 76 Siehe dazu Kapitel Wm Felix Sauter (6. Februar 1963).
- 77 Die Beschreibungen dieser Unfallhergänge basieren auf: Brotschi 2014.
- 78 Vgl. Feser, Paul: Für ein Solothurner Fliegerdenkmal, in: Grenchner Tagblatt 59, 11.3.1964.
- 79 Vgl. Moritz, Claudia: Im Fokus: der Flugpionier Theodor Borrer, in: Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift 8, 2013, S. 59.

- 80 Vgl. Sollberger, Peter: Solothurner Fliegerdenkmal eingeweiht, in: Solothurner Zeitung, 18.11.1968, S. 11.
- 81 Siehe dazu Kapitel Fliegerkompanie 10 (27. August 1938) sowie Kapitel Lt Alberto Regazzi (12. August 1942).
- 82 Siehe dazu Kapitel Fliegerkompanie 10 (27. August 1938).
- 83 Vgl. Brief von Maj Peter Brotschi an den Kdt LW, Grenchen 27.8.2008, der Autorin vorliegend.
- 84 Brief von Maj Peter Brotschi an den Gemeindeamman von Nods, Grenchen 18.9.2009, der Autorin vorliegend.
- 85 Rede von KKdt Markus Gyga anlässlich der Einweihungsfeier des Denkmals auf dem Chasseral, 2.6.2010, der Autorin vorliegend.
- 86 Rede von Jürg Stüssi-Lauterburg anlässlich der Einweihungsfeier des Denkmals auf dem Chasseral, 2.6.2010, der Autorin vorliegend.
- 87 Vgl. Urner 1998.
- 88 Über die Herkunft und den ehemaligen Standort der Tafel konnte das Flieger Flab Museum in Dübendorf keine genaueren Angaben machen.
- 89 Siehe dazu Kapitel Lt Rudolf Rickenbacher (4. Juni 1940), Kapitel Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli (8. Juni 1940) und Kapitel Oblt Paul Treu (5. September 1944).
- 90 Vgl. Unfallbericht Rickenbacher, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15943*, Az. 07.A.3.d.5.b, Rickenbacher, H., Oblt, mit D-3801 Nr. J-45, am 5.5.1945 bei Payerne, 1933–1945.
- 91 Vgl. Rentsch, Herbert: Er war das erste Opfer, als am Schweizer Himmel der Krieg ausbrach, in: Berner Zeitung, 31.5.2015. <<http://www.bernerzeitung.ch/schweiz/standard/Er-war-das-erste-Opfer-als-am-Schweizer-Himmel-der-Krieg-ausbrach-story/27578587>> [Stand: 13.4.2017].
- 92 Vgl. Rentsch 2006, S. 213.
- 93 Vgl. Unfallbericht Pagan/Schoch, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15823*, Az. 07.A.3.d.5.b, Fliegerunfälle im Aktivdienst 1914–1918, 1914–1918.
- 94 Vgl. Tilgenkamp 1941/1942, S. 283.
- 95 Der Kampf gegen Ballons, in: Solothurner Zeitung, 9.10.1918, S. 1.
- 96 Vgl. Hildebrandt 2008, S. 209.
- 97 Vgl. Solothurn. Zum Tode Leutnant Flurys, in: Solothurner Zeitung, 24.10.1918, S. 3.
- 98 Ebd.
- 99 Vgl. De Weck 1993, S. 321.
- 100 Vgl. Tilgenkamp 1941/1942, S. 283.
- 101 Vgl. Souvenir confédéral, in: Le Quotidien Jurassien, 18.10.1993, S. 8.
- 102 Das Gedicht wurde veröffentlicht in: De Weck 1993, S. 323. Da das Gedicht unbekannt und höchstwahrscheinlich keinem Kollektiv symbolisch bedeutsam ist, wird es hier nicht als eigenes Denkmal gewertet.
- 103 Vgl. Kucera, Andrea: «Le Fritz» gibt sein Comeback, in: Neue Zürcher Zeitung, 8.9.2016. <<https://www.nzz.ch/schweiz/aktuelle-themen/soldatenstatue-le-fritz-gibt-sein-comeback-ld.115524>> [Stand: 13.4.2017].
- 104 De Weck 1993, S. 321.
- 105 Vgl. Renati 1991.

- 106 Oskar Bider, in: Neue Zürcher Zeitung, 13.7.1919, S. 6.
- 107 Vorbericht von Oberstlt Mylius an die Generalstabsabteilung Operationssektion, Basel, 9.7.1919, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15758-6*, Az. 07.A.3.a.5, Handakten von Oberstlt Mylius [Vertreter des Unterstabschefs für Flugwesen] betr. das Militärflugwesen und Zivilflugwesen, 1918–1921.
- 108 Eine Quellensammlung findet sich in: Dettwiler-Riesen 2016.
- 109 Vgl. dazu: Programm der Gedächtnisfeier zum 20. Todestag von Oskar Bider, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5465A#1981/178#1953*, Az. 63, 20-jährige Gedenkfeier des Todestages unseres Chefpiloten Oblt. Bider in Langenbruck, 1939; Fliegerfest in memoriam Oskar Bider, in: Aero Revue 8, August 1963, S. 473; Döös, Gabriela: Oskar Bider, der Flugpionier, in: Aero Revue 10, 1991, S. 42–44; 100 Jahre Alpenflug. Programmheft, hrsg. von der Gemeinde Langenbruck, Langenbruck 2013.
- 110 Vgl. nieuport.ch, 2016. <<http://www.nieuport.ch/>> [Stand: 13.4.2017].
- 111 Vgl. IG Bider-Hangar, 2013. <<http://www.biderhangar.ch/home.htm>> [Stand: 13.4.2017].
- 112 Vgl. Reichen, Johannes: Belpmoos verliert Bider-Hangar an Baselland, in: Berner Zeitung, 12.11.2015. <<http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Belpmoos-verliert-BiderHangar-an-Baselland/story/25579182>> [Stand: 13.4.2017].
- 113 Vgl. Aufruf zur Spende durch die Eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf, 7.8.1920, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5465A#1981/178#1954*, Az. 63, Oscar Bider-Denkmal, Bern, 1920–1924.
- 114 Vgl. Wälchli 1987, S. 165.
- 115 Das Denkmal für Oskar Bider, in: Aero Revue, 5.11.1924, S. 537.
- 116 Das Denkmal für Oskar Bider, in: Aero Revue, 5.11.1924, S. 537.
- 117 Vgl. Wälchli 1987, S. 164.
- 118 Vgl. Haas 2008, S. 7. Siehe dazu auch Kapitel KKdt Adolf Hanslin (22. Februar 1971).
- 119 Die Strassennamen werden im Verzeichnis der Denkmäler im Anhang als einzelne Denkmäler aufgeführt.
- 120 Vgl. Unfallbericht Mauerhofer, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15834*, Az. 07.A.3.d.5.b, Mauerhofer, H., Lt, mit DH-3 535, am 29.9.1936 in Unter-Aegeri, 1926. Josef Wildpret wird auf dem Denkmal als Josef Wilpert aufgeführt. Im Todesregister der Gemeinde ist der verunglückte Knabe jedoch unter dem Namen Wildpret eingetragen, vgl. dazu Brotschi 2014, S. 32.
- 121 Vgl. Brotschi 2014, S. 37.
- 122 Vgl. Faessler, Andreas: Ein Zeichen für zu früh erloschenes Leben, in: Zuger Zeitung, 8.11.2016. <<http://www.zugerzeitung.ch/hingeschaut+-+unbekannte+zuger+fundst%FCcke./Ein-Zeichen-fuer-zu-frueh-erloschenes-Leben;art9648,885898>> [Stand: 13.4.2017].
- 123 Gemeinde Unterägeri: «Dem Dorf ein Gesicht geben»: Ortskundlicher Weg Unterägeri. <<http://www.unteraegeri.ch/de/ueberuns/portrait/ortskundlicherweg/>> [Stand: 13.4.2017].
- 124 Vgl. Unfallbericht Guex, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15836*, Az. 07.A.3.d.5.b, Guex, A., Oblt, mit Fokker D-7 Nr 627, am 7.8.1927 auf Gotthard-Hospiz, 1927.
- 125 Ein Gedenkstein für den Flieger Guex, in: Neue Zürcher Zeitung, 18.8.1927, S. 1.
- 126 Vgl. Autorità, sportivi e villeggianti all'inaugurazione del Monumento al I. tenente Guex, in: Corriere del Ticino, 3.8.1929.

- 127 Die Beschreibung dieses Unfallherganges basiert auf: Brotschi 2014, S.36. Das Unfalldossier für den Unfall von Hptm Max Cartier ist im Bundesarchiv nicht mehr auffindbar.
- 128 Vgl. Die Enthüllung des Cartier-Gedenksteins in Olten, in: Aero Revue 7, Juli 1930, S. 170.
- 129 Vgl. Max Cartier-Gedenkflug der SG Olten, in: Aero Revue 3, 1978, S. 166.
- 130 Vgl. Unfallbericht Scheller, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15857*, Az. 07.A.3.d.5.b, Scheller, R., Lt, mit DH-5 Nr. 452, am 24.5.1934 am Stanserhorn, 1932–1934.
- 131 Brief des Chefarztes der Fliegertruppen an den Waffenchef der FF Trp, Dübendorf 10.8.1937, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15865*, Az. 07.A.3.d.5.b, Schärlig, H., Lt, mit DH-5 Nr. 467, am 6.8.1937 bei Wettingen, 1937.
- 132 Vgl. Unfallbericht Fl Kp 10, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15869*, Az. 07.A.3.d.5.b, Flugunfall in den Schwyzerbergen (Heuberg und Drusberg) am 27.8.1938, 1931–1944.
- 133 Neben den hier aufgeführten Denkmälern erinnert auch ein Denkmal auf dem Flugplatz Ambri und eine Gedenktafel beim Eingang zum zivilen Flugplatz Locarno an das Unglück. Siehe dazu Kapitel Fliegerkompanie 10 und Flugplatzabteilung 8 (Kollektivdenkmal) sowie Kapitel Locarneser Militärpiloten (Kollektivdenkmal).
- 134 Aufruf zur Spende durch den Gemeinderat Muotathal, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15869*, Az. 07.A.3.d.5.b, Flugunfall in den Schwyzerbergen (Heuberg und Drusberg) am 27.8.1938, 1931–1944.
- 135 Wettbewerb zur Erlangung von Modellen für ein Fliegerdenkmal im Muotathal, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15869*, Az. 07.A.3.d.5.b, Flugunfall in den Schwyzerbergen (Heuberg und Drusberg) am 27.8.1938, 1931–1944.
- 136 Brief von Augusto Giacometti an den Bundespräsidenten, Zürich 24.3.1939, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15869*: Flugunfall in den Schwyzerbergen (Heuberg und Drusberg) am 27.8.1938, 1931–1944.
- 137 Einweihung des Fliegerdenkmals in Muotathal, in: Zeitung unbekannt. Aufbewahrt in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15869*: Flugunfall in den Schwyzerbergen (Heuberg und Drusberg) am 27.8.1938, 1931–1944.
- 138 Vgl. Programm für den Besuch des KFLF bei den Gemeindebehörden von Muotathal, Bern 6.6.1979, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1994/190#491*, Az. 580.1, Allgemeines, 1979–1984.
- 139 Vgl. Kälin, Benno: Rosen vom Himmel zu Ehren der sieben Flugzeugopfer in Muotathal, in: Bote der Urschweiz, 22.8.1998, S. 1.
- 140 Vgl. Einladungen zu den Stiftjahrzeiten, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5465A#1981/178#1952*, Az. 63, Errichtung eines Denkmals im Muotathal für die verunglückte Staffel des Hptm. Bacilieri, 1938–1953.
- 141 Informationen von Tiziano Ponti (Kdt Flpl LOC a D), persönliches Gespräch am 7.1.2016 auf dem Flpl LOC und E-Mail-Korrespondenz vom 31.3.2017.
- 142 Informationen von Boris Comazzi (Flpl LOC), E-Mail-Korrespondenzen vom 16.12.2016 und vom 23.12.2016.
- 143 Vgl. Martinet 2013, S. 129.
- 144 Übersetzung: «Flieger, wenn du das Muotathal überquerst, nimm diese Rosen mit, es sind rote Rosen, um sich der gebrochenen Flügel unserer Tessiner zu erinnern, Flieger!»

- 145 Informationen von Esther Martinet (Autorin), persönliches Gespräch am 24.10.2016 in Pfäffikon ZH. Trümmer-Identifikation durch Andrea Lareida (ehemaliger Konservator Flieger Flab Museum Dübendorf), 10.4.2016.
- 146 Vgl. Unfallbericht Rolaz, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15873*, Az. 07.A.3.d.5.b, Rolaz, G.A., Lt, mit C-35 Nr. C-128, am 5.7.1939 bei Seegräben, 1938–1939.
- 147 Sturzenegger, Walter: Eine Gedenkstätte nicht nur für Militärflieger, in: Zürcher Oberländer/Anzeiger von Uster, 8.7.2014, S. 5.
- 148 Vgl. Rihner, undatiert, S.30.
- 149 Rapport des Patrouillenführers über den Alarmstart vom 4.6.40, Ort unbekannt, 5.6.1940, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15882*, Az. 07.A.3.d.5.b, Rickenbacher, R., Lt, mit Me-109-Jumo Nr. J-310, am 4.6.1940 bei Boécourt, 1935–1940.
- 150 Unfallbericht Rickenbacher, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15882*, Az. 07.A.3.d.5.b, Rickenbacher, R., Lt, mit Me-109-Jumo Nr. J-310, am 4.6.1940 bei Boécourt, 1935–1940.
- 151 Letzte Nachrichten. Luftkampf über dem Jura, in: Der Bund, 5.6.1940.
- 152 Vgl. Unfallbericht Meuli, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15884*, Az. 07.A.3.d.5.b, Meuli, R., Lt, mit C-35 Nr. C-125, am 8.6.1940 bei Pruntrut, 1936–1946.
- 153 L'hommage discret rendu aux deux aviateurs tombés en Ajoie, in: L'Ajoie, 13.7.2016, S.2.
- 154 Vgl. Einladungsschreiben von Giuseppe Chiattonne an den Oberstdivisionär Hans Bandi, Lugano 13.05.1941, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15884*, Az. 07.A.3.d.5.b, Meuli, R., Lt, mit C-35 Nr. C-125, am 8.6.1940 bei Pruntrut, 1936–1946.
- 155 Übersetzung: «Flieger-Leutnant Rodolfo Meuli, abgeschossen durch fremdes Geschoss, stürzte auf ungebrochene (unverletzte) Grenzen, als achtsamer Wachmann des Vaterlandes. Die Familie ehrt ihn im Schmerz, das Vaterland präsentiert ihn den künftigen Generationen.»
- 156 Unfallbericht Pilloud, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15896*, Az. 07.A.3.d.5.b, Pilloud, F., Lt, mit D-3800 Nr. J-63, am 13.11.1941 am Pfäffikersee, 1936–1952.
- 157 Vgl. Aeberli, Malte: Gedenkstein für den letzten Absturzpiloten, in: Zürcher Oberländer/Anzeiger von Uster, 7.3.2016, S. 2.
- 158 Vgl. Unfallbericht Schneider, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15898*, Az. 07.A.3.d.5.b, Schneider, H., Lt, mit C-35 Nr. C-147, am 23.3.1942 in Eigental, 1938–1942.
- 159 Vgl. Unfallbericht Regazzi, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15904*, Regazzi, A., Lt, mit D-3800 Nr. J-36, am 12.8.1942 bei Hertenstein, 1939–1942.
- 160 Siehe dazu Kapitel Locarneser Militärpiloten (Kollektivdenkmal).
- 161 Unfallbericht Lauer, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15907*, Az. 07.A.3.d.5.b, Lauer, M., Lt, mit D-3802 Nr. J-174, am 21.9.1942 bei Ottenhausen, 1937–1954.
- 162 Vgl. Sturzenegger, Walter: Die toten Piloten vom Pfäffikersee, in: Tages-Anzeiger, 8.2.2012. <<http://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/region/Die-toten-Piloten-vom-Pfaeffikersee/story/22228627>> [Stand: 13.4.2017].

- 163 Vgl. Unfallbericht Deschenaux, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15919*, Az. 07.A.3.d.5.b, Deschenaux, J., Kpl, mit D-3800 Nr. J-12, am 25.8.1943 bei Bobenhausen-Riedt (Pfäffikersee), 1939–1943.
- 164 Informationen von Esther Martinet (Autorin), persönliches Gespräch am 24.10.2016 in Pfäffikon ZH.
- 165 Vgl. Unfallbericht Gehring, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15927*, Az. 07.A.3.d.5.b, Gehring, G., Lt, mit D-3800 Nr. J-65, am 28.12.1943 zwischen Lodrino und Biasca, 1941–1944.
- 166 Informationen von Zeitzeugen und Zeugen zweiter Generation, persönliches Gespräch am 7.10.2016 in Osogna TI. Organisiert wurde das Gespräch durch den ehemaligen Luftwaffenmitarbeiter Ivo Caprara.
- 167 Vgl. Unfallbericht Gehring, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15927*, Az. 07.A.3.d.5.b, Gehring, G., Lt, mit D-3800 Nr. J-65, am 28.12.1943 zwischen Lodrino und Biasca, 1941–1944.
- 168 Siehe dazu Kapitel Fliegerkompanie 10 (27. August 1938).
- 169 Vgl. Unfallbericht Wagner, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15931*, Az. 07.A.3.d.5.b, Wagner, W., Hptm, mit C-3603 Nr. C-465, am 25.3.1944 auf dem Brünig, 1933–1955.
- 170 Vgl. Katholische Arbeiter/innen-Bewegung Lungern 1997, S. 73.
- 171 Vgl. Unfallbericht Treu, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15934*, Az. 07.A.3.d.5.b, Treu, P., Oblt, mit Me-109 E Nr. J-378, am 5.9.1944 bei Neuaffoltern, 1936–1946.
- 172 Vgl. Unfallbericht Fl St 12, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15953*, Az. 07.A.3.d.5.b, Flugunglück in der Gegend von Guttannen am 16.3.1946, 1944–1947.
- 173 Vgl. verschiedene Dokumente betreffend Gedenkstein für die Fl St 12, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5465A#1981/178#1950*, Az. 63, Denkmäler/Einweihungen, 1940–1949.
- 174 Vgl. Unfallbericht Zweiacker, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15954*, Az. 07.A.3.d.5.b, Zweiacker, H., Oblt, mit Me-109 G Nr. J-713, am 29.5.1946 in der Gegend des Pizzo di Rodi, 1937–1954.
- 175 Vgl. Bergung der Ueberreste von Oblt. Zweiacker, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15954*, Az. 07.A.3.d.5.b, Zweiacker, H., Oblt, mit Me-109 G Nr. J-713, am 29.5.1946 in der Gegend des Pizzo di Rodi, 1937–1954.
- 176 Informationen von Renato Buzzi (Modellfluggruppe Lugano), persönliche Gespräche am 8.10.2016 in Curio und am 18.10.2016 auf dem Pizzo di Röd.
- 177 Die genauen Koordinaten werden aufgrund der noch vor Ort vorhandenen Trümmerteile nicht bekannt gegeben.
- 178 Unfallbericht Hablützel, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15957*, Az. 07.A.3.d.5.b, Hablützel, E., Kpl, mit Me-108 Nr. A-204, am 7.8.1946 bei Trubschachen, 1945–1947.
- 179 Neuenschwander, Pedro: Gedenkfeier für einen Fliegerunfall der Schweizer Armee von 1946, in: Wochen-Zeitung, 11.8.2016, S. 2. Weitere Informationen von Hans-Peter Tschanz (Initiator des Denkmals), persönliches Gespräch am 11.8.2016 in Schüpbach.
- 180 Vgl. Unfallbericht Giger, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E27#1000/721#15977*, Az. 07.A.3.d.5.b, Giger, H., Kpl, mit C-3603 Nr. C-462, am 12.5.1948 bei Oberegg/Heiden, 1944–1948.

- 181 Vgl. Eggenberger, Peter: Gedenkstein erinnert an Absturz, in: Tagblatt, 27.3.2013. <<http://www.tagblatt.ch/ostschweiz/stgallen/rheintal/Gedenkstein-erinnert-an-Absturz;art169,3349767>> [Stand: 13.4.2017].
- 182 Unfallbericht Baer, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1000/906#230*, Az. 534.03, Flugunfall mit Flugzeug Mustang P.51, Nr. J-2028, vom 24.3.50 bei Heimenschwand nördlich Thun. Gänzliche Zerstörung des Flugzeugs. Tod des Piloten: Oblt. Baer Albert, Fl.St.21, 1950.
- 183 Vgl. Unfallbericht Noverraz, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1000/906#231*, az. 534.03, Flugunfall mit Flugzeug P-2-06, Nr. U-107 vom 10.5.60 am Rigi. Gänzliche Zerstörung des Flugzeugs. Tod des Piloten: Kpl. Noverraz Jean-Charles, Fl.S.1a/50, 1950.
- 184 Vgl. Protokoll der Korporationsverwaltung Greppen, Traktandum 5, 16.5.1950.
- 185 Vgl. Unfallbericht Good, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1000/906#233*, Az. 534.03, Flugunfall mit Flugzeug D-3801, Nr. J-108, vom 22.8.50 bei Aesch am Hallwilersee. Gänzliche Zerstörung des Flugzeugs. Tod des Piloten: Lt. Good Reinhold, Fl.St.15, 1950.
- 186 Vgl. Unfallbericht Nauer, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1000/909#221*, Az. 534.03, Flugunfall mit Flugzeug C-3603, Nr. C-470, am 19.8.53 bei Piotta. Gänzliche Zerstörung des Flugzeugs. Tod des Piloten: Oblt. Nauer Jacques, ZFK, 1953.
- 187 Vgl. Unfallbericht Schmucki, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1000/910#195*, Az. 534.03, Flugunfall mit Flugzeug P-51, Nr. J-2048, am 2.3.54 bei Wangen/SZ. Gänzliche Zerstörung des Flugzeugs. Tod des Piloten: Lt. Schmucki Kurt, Fl.St.21, 1954.
- 188 Informationen vom Grundstückbesitzer, Telefongespräch vom 13.2.2017.
- 189 Vgl. Unfallbericht Bünter, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1000/911#240*, Az. 534.03, Flugunfall mit Flugzeug DH-100, Nr. J-1148 am 9.8.55 bei Tifers. Gänzliche Zerstörung des Flugzeugs. Tod des Piloten: Fw. Bünter Gerhard, Fl.St.14, 1955.
- 190 Vgl. Jungo, Anton: Schreckensminuten im Tiferser Oberdorf, in: Freiburger Nachrichten, 9.8.2005, S. 3. Weitere Informationen vom Grundstückbesitzer, persönliches Gespräch am 19.09.2016 in Tifers FR.
- 191 Vgl. Unfallbericht Tanner, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1970/303#226*, Az. 534.03, Wm Tanner Peter 35, 1960.
- 192 Vgl. Unfallbericht Hofer, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1970/303#223*, Az. 534.03, Oblt Hofer Rudolf 24, 1960.
- 193 Vgl. Das «ewige» Eis gibt seine Geheimnisse preis, in: Südostschweiz, 15.8.2012. <<http://www.suedostschweiz.ch/vermishtes/das-ewige-eis-gibt-seine-geheimnisse-preis>> [Stand: 13.4.2017].
- 194 Vgl. Gesuch des Kdt. Fl.St.9 betr. Flug mit Frau Hofer, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1970/303#223*, Az. 534.03, Oblt Hofer Rudolf 24, 1960.
- 195 Informationen von Gerhard Fritschi (damaliger Patrouillenflieger von Oblt Rudolf Hofer), persönliches Gespräch am 15.06.2016 in Winkel ZH. Von den 24 Absolventen beider Fliegerschulklassen, die der Patrouillenflieger Gerhard Fritschi besucht hatte, verunglückten je vier während ihrer aktiven Staffelzeit.
- 196 Die genauen Koordinaten werden aufgrund der noch vor Ort vorhandenen Trümmerteile nicht bekannt gegeben.
- 197 Unfallbericht Ruchat, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1970/303#225*, Az. 534.03, Wm Ruchat André 36, 1960.
- 198 Ruchat 2012, S. 23.

- 199 Ebd. S. 53.
- 200 Ebd. S. 52.
- 201 Ebd. S. 84.
- 202 Ebd. S. 70f.
- 203 Ebd. S. 92.
- 204 Ebd. S. 91.
- 205 Vgl. Ebd. S. 72f.
- 206 Ebd. S. 66f.
- 207 Unfallbericht Ruchat, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1970/303#225*, Az. 534.03, Wm Ruchat André 36, 1960.
- 208 Vgl. Olmo Cerri: Volo in Ombra, Oktober 2012. <<http://www.olmocerri.ch/?p=291>> [Stand: 13.4.2017].
- 209 Unfallbericht FI St 20, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1973/110#248*, Az. 534.03, Vögele Wilhelm, 1962.
- 210 Vgl. Vor 50 Jahren: Flugzeugabsturz am Furka, in: Forum Netstal 3,2012, S. 23.
- 211 Vgl. Unfallbericht Sauter, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1973/111#199*, Az. 534.03, Sauter Felix, UeG, 1963.
- 212 Vgl. Anfrage des Kdt FI St 16 an den Kdt FF Trp, Dübendorf, 6.8.1963, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1973/111#199*, Az. 534.03, Sauter Felix, UeG, 1963.
- 213 Vgl. Unfallbericht Tissot, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1974/93#245*, Az. 534.03, Tissot Michel, 1964.
- 214 Vgl. Bärtschi, Annarös: Ein Stein wider das Vergessen, in: Wochenzeitung, 28.8.2014. <<http://wochen-zeitung.ch/Archiv/ein-stein-wider-das-vergessen>> [Stand: 13.4.2017].
- 215 Vgl. Unfallbericht Landry/Guilloud, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1974/93#246*, Az. 534.04, Landry Francois, Guilloud Jean-Francois, 1964.
- 216 Vgl. Unfallbericht Schmid, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1975/41#265*, Az. 534.03, Schmid Werner 27, 1965.
- 217 Vgl. Unfallbericht Schneeberger, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1975/41#272*, Az. 534.03, Fw. Schneeberger Rolf, 1965.
- 218 Vgl. 50 Jahre Flugzeug-Crash Interlaken, in: Tele Bern, 14.9.2015. <<http://www.telebaern.tv/118-show-news/6321-episode-montag-14-september-2015/12745-segment-50-jahre-flugzeug-crash-interlaken>> [Stand: 13.4.2017]; Günter, Anne-Marie: Schutzengel für Pilot und Brauerei, in: Berner Zeitung, 15.9.2015. <<http://www.bernerzeitung.ch/region/oberland/schutzengel-fuer-pilot-und-brauerei/story/22912649>> [Stand: 13.4.2017]; Von Duehren, Jessica: Mit Bomben in die Brauerei, in: Blick, 16.9.2015. <<http://www.blick.ch/news/rolf-schneeberger-74-ueberlebte-vor-50-jahren-einen-venom-absturz-mit-bomben-in-die-brauerei-id4170692.html>> [Stand: 13.4.2017]; Scheidegger, Birgit: Vertrauen in die Fliegerei musste ich wieder gewinnen, in: Jungfrau Zeitung, 15.9.2015. <<http://www.jungfrauzeitung.ch/artikel/138751/>> [Stand: 13.4.2017]; Rugenbräu. Der 50. Jahrestag des Venom-Absturzes wurde am Montag, 14.09.2015 gebührend gefeiert, 15.9.2015. <<http://www.rugenbraeu.ch/der-50-jahrestag-des-venom-absturzes-wurde-am-montag-14-09-2015-gebuehrend-gefeiert/>> [Stand: 13.4.2017]. Weitere Informationen von Rolf Schneeberger (Unfallpilot), Telefongespräch vom 31.10.2016.
- 219 Vgl. Unfallbericht Martin, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1977/160#194*, Az. 534.03, Martin Claude-Serge, 1967.

- 220 Informationen von Ueli Türlér (damaliger Verbandsflieger von Wm Claude-Serge Martin), E-Mail-Korrespondenz vom 26.9.2016 und Telefongespräch vom 16.9.2016.
- 221 Vgl. Unfallbericht Gross, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1977/160#193*, Az. 534.03, Gross René, 1967.
- 222 Vgl. Unfallbericht Gänslí/Keller, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1978/127#218*, Az. 534.03, Gänslí Roger, 1968–1968.
- 223 Vgl. Chronik der Fliegerstaffel 17, 1968, Archiv des Flugplatzes Payerne.
- 224 Vgl. Unfallbericht Achermann, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1980/110#213*, Az. 534.03, Achermann Robert, 1970–1970.
- 225 Vgl. Unfallbericht Hanslin, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1982/42#262*: Tödlicher Flugunfall mit Helikopter Al-II, V-55 am 22.2.71\tot; Oberstkdt Hanslin Adolf Kdt FAK 4\verletzt; 1 Pilot und 1 Begleiter, [...], 1971–1971.
- 226 Hatt, Rolf: Adolf Hanslin – ein souveräner Führer, in: Die Tat, 23.2.1971, S. 6.
- 227 Abschied von Adolf Hanslin, in: Aargauer Zeitung, 27.2.1971.
- 228 Informationen vom Stadtarchiv Rapperswil-Jona, E-Mail-Korrespondenz vom 29.7.2016.
- 229 Zur Erinnerung an Oberstkörpskommandant Adolf Hanslin, in: Der Zürcher Oberländer, 23.2.1972.
- 230 Vgl. Rathgeb, Hans: Vor 25 Jahren verunfallte Korpskommandant Adolf Hanslin tödlich, in: Zürichsee-Zeitung, 21.2.1996, S. 15.
- 231 An diesem Waldweg befindet sich auch das Schlachtendenkmal zur Erinnerung an die Schlachten bei Zürich zwischen den Franzosen auf der einen Seite und den Österreichern und Russen auf der anderen Seite im Jahr 1799.
- 232 Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich: 492. Umbenennung der Schattengasse, Quartier Fluntern, in «Hanslin-Weg», 17.2.1972.
- 233 Vgl. Gedenkstein für Korpskommandant Hanslin, in: Zürichsee-Zeitung, 3.5.1972, S. 5.
- 234 Vgl. Stadtschützen Rapperswil. Hanslin-Gedenk-Schiessen. <<http://www.stadtschuetzen.ch/>> [Stand: 13.4.2017]; Stadtverwaltung Rapperswil-Jona. Sportanlässe. Hanslin-Gedenk-Schiessen. <http://www.rapperswil-jona.ch/de/vereine/sportanlaesse/welcome.php?action=showobject&object_id=7319> [Stand: 13.4.2017].
- 235 Vgl. Unfallbericht Battaglia, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1982/42#264*, Az. 534.03, Fw Hans Battaglia, 1971–1971.
- 236 Vgl. Unfallbericht Guex, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1982/42#263*, Az. 534.03, Lt Guex Michel, 1971–1971.
- 237 Vgl. Tagebuch der Fl St 1, 1974-1975, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5778#2004/187#51*, Az. 07-03-02, Tagebücher, 1972–1975.
- 238 Vgl. Tagebuch der Fl St 1, 1970-1971, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5778#2004/187#50*, Az. 07-03-02, Tagebücher, 1968–1971.
- 239 Vgl. Unfallbericht Brülisauer/Zimmerli, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1982/43#200*, Az. 534.03, Wm Brülisauer Josef 16.2.72, 1972–1972.

- 240 Vgl. Unfallbericht Fritschi, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1982/43#199*, Az. 534.03, Wm Fritschi Jean bei Ravoire 14.8.72, 1972–1972.
- 241 Informationen von Christophe Keckeis (Chef LW Stab a D), E-Mail-Korrespondenz vom 17.7.2016.
- 242 Unfallbericht Gyga, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1987/87#312*, Az. 581.211, Lt Gyga R. 7.4.1976 bei Wildberg, 1976.
- 243 Informationen von Markus Gyga (Kdt LW a D), E-Mail-Korrespondenz vom 16.1.2017.
- 244 Vgl. Unfallbericht Hubler, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1987/87#313*, Az. 581.211, Lt Hubler M. 6.10.1976 Langenbruck, 1976.
- 245 Vgl. Unfallbericht Plüss, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1987/87#310*, Az. 581.211, Oblt Plüss Paul, 9.6.1978, Boltigen, 1978.
- 246 Unfallbericht Fürer, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1990/174#557*, Az. 581.211, Oblt Fürer J. 23.3.1981 Albristhubel, 1981–1981.
- 247 Vgl. Staffelchronik Fl St 16, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5725#2003/149#5*, Az. 03-07, Staffelchronik, 1947–1972. Weitere Informationen von Jürg Imhof (Kdt Fl St 16 a D), E-Mail-Korrespondenz vom 26.8.2016.
- 248 Vgl. Unfallbericht Schoberth, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1990/174#556*, Az. 581.211, Oblt Schoberth J. 10.7.1981 Ambri, 1981–1981.
- 249 Vgl. Unfallbericht Bischoff, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1992/280#422*, Hptm Bischoff Walter, Flugunfall vom 20.8.1982 mit A III V-234 bei Büsserach SO, 1982.
- 250 Vgl. Unfallbericht Bittig, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1992/280#423*, Az. 581.211, Adj Uof Bittig Bernhard, Flugunfall vom 21.10.1982 mit A-III V-211 bei Urnäsch, 1982.
- 251 Vgl. Bestimmungen zur Gedenkstätte Heliabsturz vom 21.10.1982, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1992/280#423* Az. 581.211, Adj Uof Bittig Bernhard, Flugunfall vom 21.10.1982 mit A-III V-211 bei Urnäsch, 1982.
- 252 Vgl. Unfallbericht Hochuli, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1992/280#424*, Az. 581.211, Hptm Hochuli Rudolf, Flugunfall vom 9.11.82 mit TIGER F-5/E bei Ringoldswil, 1982.
- 253 Vgl. Unfallbericht Gantner/Plattner, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1994/190#496*, Az. 581.211, Oblt Ganter Jörg, -wm Plattner Thomas, Flz Absturz Ambri 09.08.1983, 1983.
- 254 Weber 1995, S.204.
- 255 Vgl. Unfallbericht Stricker/Zängerle, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1994/190#497*, Az. 581.211, Fw Stricker Hanspeter, Fw Zängerle Peter, Hunter-Kollision, Rhäzüns 17.10.1984, 1984.
- 256 Vgl. Unfallbericht Haudenschild, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1996/372#526*, Az. 581.211, Fw Haudenschild Willy, Fl St 7; Absturz mit Hunter, Hüselmoos, Emmen am 11.1.1985, 1985.
- 257 Informationen von Anwohnern, persönliches Gespräch vom 26.9.2016
- 258 Weber 1995, S.212.
- 259 Ebd.

- 260 Die Beschreibung dieses Unfallherganges basiert auf: Brotschi 2014, S. 309. Ein Unfalldossier für den Unfall von Samuele Karrer ist im Bundesarchiv nicht auffindbar.
- 261 Vgl. Unfallbericht Silvestri, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1999/223#425*, Az. 581.211, Oblt Silvestri André, Flugunfall mit Hunter MK58; J-4130 vom 20.10.1989, oberes Bedrettotol, 1989.
- 262 Vgl. Unfallbericht Roman/Wilhelm, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#2000/382#334*, Az. 581.211, Oblt Roman Daniel, Oblt Wilhelm Kaspar; Absturz mit PC-7 Lac de Chanrion (VS) 7.3.1990, 1990–1990.
- 263 Informationen von Div Claude Meier (ehemaliges Mitglied FI St 18), persönliches Gespräch vom 16.6.2016.
- 264 Vgl. Unfallbericht Moor, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#2000/382#335*, Az. 581.211, Plt Moor Michel; Absturz mit HAWK U-1256 Oberaletschgletscher 15.10.1990, 1990–1990.
- 265 Vgl. Unfallbericht Schoch, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5471-02#2007/174#466*, Az. 581.211, Absturz mit MIRAGE 111 RS bei Ste-Croix am 20.03.1997, Oblt Daniel Schoch, 1997–1997.
- 266 Informationen von Thierry Götschmann (Kdt FI St 3 a D), Telefongespräch vom 3.11.2016.
- 267 Vgl. Unfallbericht Ebnetter, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5471-02#2007/174#467*, Az. 581.211, Einzelne Flugunfälle, Unfall mit PC 6 Turbo Porter V-630 am 12.11.1997 bei Boltigen BE, Hptm Daniel Ebnetter, mit 4 Passagieren, 1997–1997.
- 268 Vgl. Unfallbericht Heinzelmann/Martinoli, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5471-02#2009/297#1649*, Az. 581.211, Einzelne Flugunfälle, Absturz mit F/A-18 J-5231 bei Crans-Montana am 07.04.1998, 1998–1998.
- 269 Vgl. Staffelchronik FI St 16, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5725#2003/149#5*, Az. 03-07, Staffelchronik, 1947–1972.
- 270 Vgl. Unfallbericht Blöchliger, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5471-02#2009/297#1650*, Az. 581.211, Einzelne Flugunfälle, Kollision zwischen zwei Flugzeugen des Typs Pilatus PC-9, Matrikel C-404 und C-405 mit Absturz C-404, 1998–2002.
- 271 Vgl. Unfallbericht Gasser, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5471-02#2009/297#1652*, Az. 581.211, Einzelne Flugunfälle, 1998–2003.
- 272 Bestimmungen betreffend Gedenkstätte für den Unfall bei Grand Brunchenal, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5471-02#2009/297#1652*, Az. 581.211, Einzelne Flugunfälle, 1998–2003.
- 273 Vgl. Unfallbericht Musy, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5471-02#2009/297#1651*, Az. 581.211, Einzelne Flugunfälle, Absturz einer Alouette III V-272 vom 12.10.2001 im Raum Sex Mort, Randogne VS, 2001–2002.
- 274 Informationen aus: Flight Safety Report, hrsg. von der Sparte Flugsicherheit, Schweizer Luftwaffe, VBS, Bern, 25.11.2002 (interner Bericht). Vgl. auch: Medienmitteilung des VBS: Absturz einer PC-7 bei Bonaduz – Pilot und Passagier getötet, Bern, 12.11.2002. <https://www.admin.ch/cp/d/3dd26065_1@fwsrvvg.bfi.admin.ch.html> [Stand: 13.4.2017].
- 275 Informationen aus: Final Report 28, hrsg. von der Sparte Flugsicherheit, Schweizer Luftwaffe, VBS, Bern 2013 (interner Bericht).
- 276 Das Foto wurde im Jahr 2005 durch Etienne Rochat aufgenommen.
- 277 Vgl. Tagebuch der FI St 1, 1973-1976, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5778#2004/187#51*, Az. 07-03-02, Tagebücher, 1972–1975.

- 278 Informationen von Markus Ineichen (Historiker und Autor, Emmen), E-Mail-Korrespondenz vom 21.7.2016.
- 279 Vgl. Information der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr an den Kdt FF Trp, Bern 1.4.1976, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460A#1985/90#191*, Az. 534.03, Wm Hofer T. 3.2.75 mit Flz Venom J-1607 Silsersee, 1975. Hinweis von einer Anwohnerin, Telefongespräch vom 18.8.2016.
- 280 Informationen von der Familie von Wm Rolf Ettlin, E-Mail-Korrespondenz vom 14.10.2016.
- 281 Informationen von einer Anwohnerin, persönliches Gespräch vom 16.9.2016 in Düringen FR.
- 282 Informationen von der Gemeinde Wimmis BE, E-Mail-Korrespondenz vom 20.7.2016.
- 283 Informationen von einem Anwohner, persönliches Gespräch vom 21.10.2016 in Lausanne VD.
- 284 Informationen von Charles Bachmann (Kdt L Fl Geschw 25 a D), E-Mail-Korrespondenz vom 6.9.2016; Informationen von Max Schmid (ehemaliger Mitarbeiter der Luftwaffe), Telefongespräch vom 6.10.2016.
- 285 Informationen von der Gemeinde Aesch LU, E-Mail-Korrespondenz vom 23.8.2016.
- 286 Vgl. In memoriam Major Koehli, in: Aero Revue 4, April 1941, S. 31.
- 287 Beispiele hierfür wären: Gedenkstein für Lt Herman Schneider und Lt Rudolf Weniger in Hergiswil NW (23. März 1942); Gedenkstein für das Unglück der Fl St 12 in Guttannen BE (16. März 1946); Gedenkstein für Lt Kurt Schmucki in Wangen SZ (2. März 1954); Gedenkkreuz für Fw Gerhard Bünter in Täfels FR (9. August 1955); Gedenktafel für Maj Karl Heinzelmann und Hptm Andrea Martinoli in der Bibliothek am Guisanplatz BE (7. April 1988).

SCHLUSSBETRACHTUNGEN

- 288 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Lt Georges-André Rolaz (5. Juli 1939), Kapitel Lt Francis Pilloud (13. November 1941), Kapitel Oblt Hans Zweacker (29. Mai 1946), Kapitel Kpl Ernst Hablützel und Kpl Robert Knecht (7. August 1946), Kapitel Oblt Albert Baer (24. März 1950), Kapitel Wm Michel Tissot (21. August 1964) sowie Kapitel Kpl Hans Giger und Lt Emanuel Brühlmann (12. Mai 1948).
- 289 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Oblt Adrien Guex (7. August 1927), Kapitel Hptm Max Cartier (24. Januar 1928), Kapitel Fliegerkompanie 10 (27. August 1938) sowie Kapitel Fliegerstaffel 12 (16. März 1946).
- 290 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Steinadlerdenkmal (Kollektivdenkmal), Kapitel Oblt Oskar Bider (7. Juli 1919), Kapitel Oblt Adrien Guex (7. August 1927), Fliegerkompanie 10 (27. August 1938) sowie Kapitel Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli (8. Juni 1940).
- 291 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Steinadlerdenkmal (Kollektivdenkmal), Kapitel Oblt Oskar Bider (7. Juli 1919), Kapitel Oblt Adrien Guex (7. August 1927), Kapitel Hptm Max Cartier (24. Januar 1928) sowie Kapitel Fliegerkompanie 10 (27. August 1938).
- 292 Eine Ausnahme bilden die Gedenkfeiern und Denkmaleinweihungen für KKdt Adolf Hanslin (22. Februar 1971). Sowohl dessen Beerdigung im Zürcher Fraumünster als auch die Einweihungsfeier des Grabmals waren gut besucht und symbolisch unterlegt.
- 293 Theodor Real, zitiert in: Wetter (ASMZ) 1971, S.628.

- 294 Weitere ähnliche Beispiele siehe Kapitel Wm Michel Tissot (21. August 1964) und Kapitel Oblt Jürg Schoberth (10. Juli 1981).
- 295 Weitere ähnliche Beispiele siehe Kapitel Kpl Jean Deschenaux (25. August 1943), Kapitel Fw Hans Battaglia (12. August 1971), Kapitel Lt Max Hubler (6. Oktober 1976) und Kapitel Oblt Daniel Schoch (20. März 1997).
- 296 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Fliegerstaffel 12 (16. März 1946), Kapitel Lt Kurt Schmucki (2. März 1954), Kapitel Maj Karl Heinzelmann und Hptm Andrea Martinoli (7. April 1998) sowie Kapitel Lt Hermann Schneider und Lt Rudolf Weniger (23. März 1942).
- 297 Siehe dazu Kapitel Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli (8. Juni 1940).
- 298 «Gebrochene Flügel» finden sich im Gedicht, das anlässlich einer Gedenkfeier in Dübendorf gelesen worden ist, auf dem Grabmal von Lt Rodolfo Meuli in Lugano und im Lied «Voglio Volare».
- 299 Siehe dazu Kapitel Lt Reinhold Good (22. August 1950), Kapitel Fw Gerhard Bünter (9. August 1955), Kapitel Oblt Rudolf Hofer (5. Oktober 1960), Kapitel Fw Hans Battaglia (12. August 1971) sowie Kapitel Fw Jean-Michel Fritschi (14. August 1972). Auch das verschwundene Denkmal für Oblt Eugen Graf in Emmenbrücke war ein Holzkreuz.
- 300 Siehe dazu die Kapitel Lt Kurt Schmucki (2. März 1954), Kapitel Lt Peter Tanner (22. September 1960), Kapitel Oblt Kurt Gruber, Wm Erwin Hofer und Wm Wilhelm Vögele (27. August 1962), Kapitel Oblt Roger Gänzli und Kpl Peter Keller (24. Oktober 1968), Kapitel Wm Josef Brülisauer und Wm Kurt Zimmerli (16. Februar 1972) sowie Kapitel Hptm Rudolf Hochuli (9. November 1982).
- 301 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Oblt Daniel Roman und Oblt Kaspar Wilhelm (7. März 1990), Oblt Michel Moor (15. Oktober 1990), Maj Karl Heinzelmann und Hptm Andrea Martinoli (7. April 1998), Kpl Ernst Hablützel und Kpl Robert Knecht (7. August 1946), Oblt Albert Baer (24. März 1950), Wm Michel Tissot (21. August 1964), Lt Georges-André Rolaz (5. Juli 1939) und Lt Francis Pilloud (13. November 1941).
- 302 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Oblt Adolf Schoch und Lt Louis Pagan (8. März 1918), Kapitel Oblt Adrien Guex (7. August 1927), Kapitel Oblt Emilio Gürtler und Lt Rodolfo Meuli (8. Juni 1940), Kapitel Lt Alberto Regazzi (12. August 1942) sowie Kapitel KKdt Adolf Hanslin (22. Februar 1971).
- 303 Siehe dazu beispielsweise Kapitel Fliegerkompanie 10 (27. August 1938) und Kapitel Fw Willy Haudenschild (11. Januar 1985).
- 304 Siehe dazu Kapitel Josef Iten, Josef Steiner und Josef Wildpret (29. September 1926).
- 305 Musil 1936, S. 87.
- 306 Ibid. S. 88.

LITERATURVERZEICHNIS

Assmann, Aleida: *Der lange Schatten der Vergangenheit. Erinnerungskultur und Geschichtspolitik*, München 2014.

Assmann, Aleida: *Erinnerungsräume. Formen und Wandlungen des kulturellen Gedächtnisses*, München 2003.

Assmann, Aleida: *Zur Mediengeschichte des kulturellen Gedächtnisses*, in: Astrid Erll/Ansgar Lünning (Hg.): *Medien des kollektiven Gedächtnisses. Konstruktivität, Historizität, Kulturspezifität*, Berlin 2004, S. 45–60.

Assmann, Jan: *Kollektives Gedächtnis und kulturelle Identität*, in: Jan Assmann/Tonio Hölscher (Hg.): *Kultur und Gedächtnis*, Frankfurt a.M. 1988, S. 9–19.

Brotschi, Peter: *Gebrochene Flügel. Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe*, Zürich 2014.

De Saint-Exupéry, Antoine: *Terre des hommes*, Paris 1939.

De Weck, Hervé: *Le lieutenant Walter Flury mourait dans sa nacelle près de Miécourt*, in: *Société jurassienne d'émulation: Actes 1993*, 1993, S. 315–323.

Dettwiler-Riesen, Johannes: *Texte zum Absturz von Oblt. Oskar Marcus Bider (1891–1919)* in Dübendorf, Thun 2016.

Dollfus, Walter: *Die Pionierzeit der schweizerischen Luftfahrt*, Luzern 1963.

Haas, Beat: *Was tut eigentlich die Strassenbenennungskommission*, in: Stadt Zürich (Hg.): *Eisernes Zeit und Frechenmätteli. Wie Zürichs Strassen zu ihren Namen kommen*, Zürich 2008, S. 7–11.

Halbwachs, Maurice: *Das kollektive Gedächtnis*, Stuttgart 1967.

Hildebrandt, Carl: *Luftschiffer. Die Ballontruppen der Schweizer Armee 1893–1937*, Ostermundigen 2008.

Hobi, Urs: *Vom Denkmal zum Mahnmal*, in: *Das Kunstschaffen in der Schweiz 1848–2006*, hrsg. vom Schweizerischen Institut für Kunstwissenschaft, Zürich 2006, S. 125–137.

Hug, Viktor: *Geschichte des Flieger-Schiessplatzes Axalp-Ebenfluh*, Meiringen 1990.

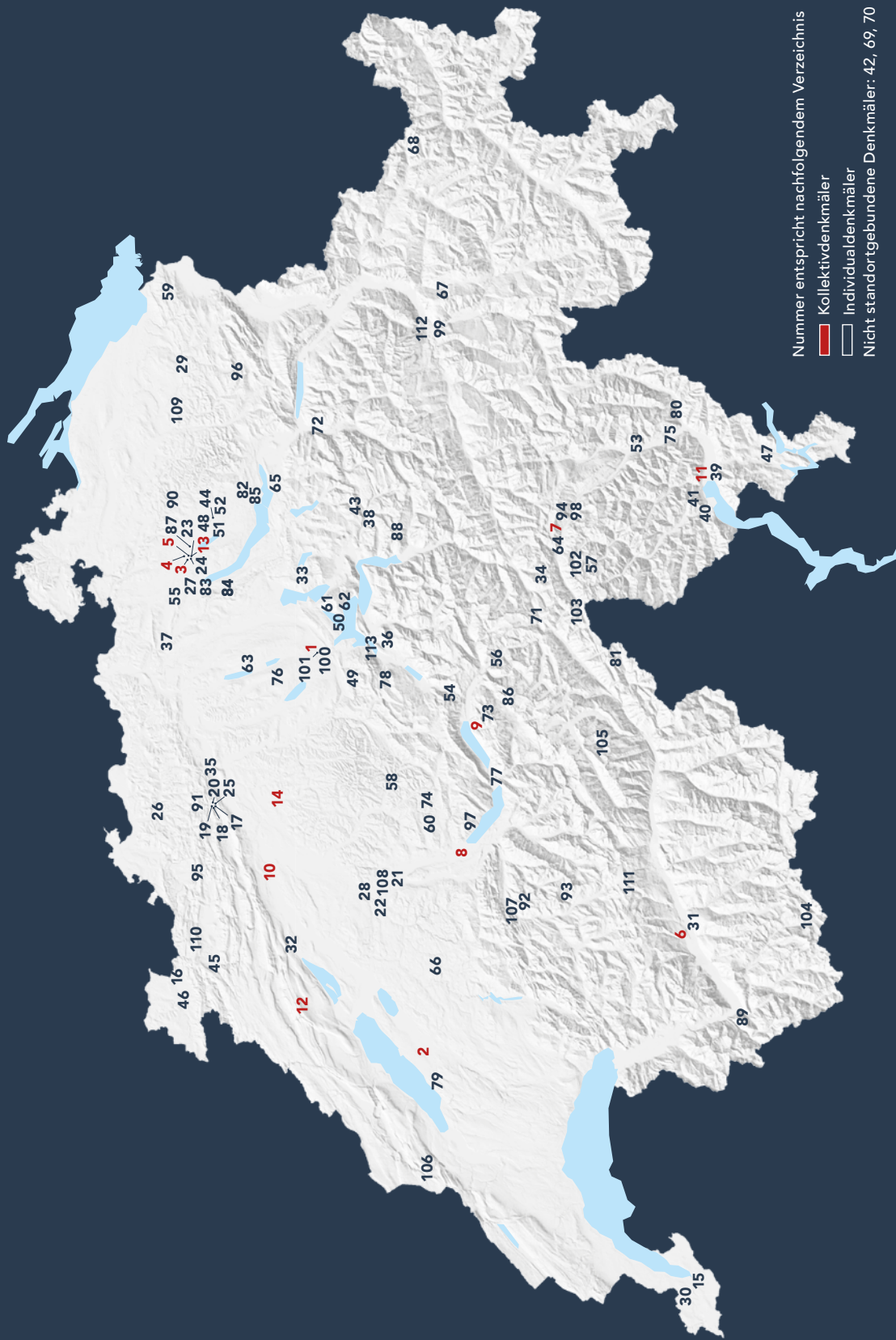
Kelterborn, Hans: *Flugzeuge «made in Thun»*, in: *Jahresbericht Schloss Thun*, 2013, S. 68–88.

Kreis, Georg: *Gefallenendenkmäler in kriegsverschontem Land. Zum politischen Totenkult der Schweiz*, in: Reinhart Koselleck/Michael Jeismann (Hg.): *Der politische Totenkult. Kriegerdenkmäler in der Moderne*, München 1994, S. 129–143.

Kreis, Georg: *Pro patria mori. Zum republikanischen Totenkult seit dem 18. Jahrhundert – oder: Alle müssen offenbar Winkelried sein*, in: Manfred Hettling/Jörg Echternkamp (Hg.): *Gefallenengedenken im globalen Vergleich. Nationale Tradition, politische Legitimation und Individualisierung der Erinnerung*, München 2013, S. 395–412.

Kuhn, Konrad J.: *Politik in Bronze und Stein. Denkmäler für die «Gefallenen» des Ersten Weltkriegs*, in: Konrad J. Kuhn/Beatrice Ziegler (Hg.): *Der vergessene Krieg. Spuren und Traditionen zur Schweiz im Ersten Weltkrieg*, Baden 2014, S. 211–231.

- Külling, David/Hildebrand, Manfred/Lovisa, Maurice: *Militärische Denkmäler im Bereich der Luftwaffe*, hrsg. von armasuisse, VBS, Bern 2008.
- Martinet, Esther: *Die Peilsonate*, Herisau 2013.
- Meyer, Fabienne: *Monumentales Gedächtnis – Shoah-Denkmale in der Schweiz*, Zürich 2015 (Masterarbeit UZH).
- Morgenthaler, Bruno: *Letzter UeG-Rapport*, in: Ruckli, Hanspeter/Urscheler, Adrian/Kalt Matthias: *Das Ueberwachungsgeschwader 1992–2005*, hrsg. von Kommando Ueberwachungsgeschwader, Luftwaffe, VBS, Baden-Dättwil 2006, S. 268f.
- Musil, Robert: *Denkmale*, in: Robert Musil (Hg.): *Nachlass zu Lebzeiten*, Zürich 1936, S. 87–93.
- Nora, Pierre: *Erinnerungsorte Frankreichs*, München 2005.
- Nora, Pierre: *Les lieux de mémoire*. 7 Bände, Paris 1984–1992.
- Nora, Pierre: *Zwischen Geschichte und Gedächtnis*, Berlin 1990.
- Renati, Anne-Marie: *Zum 100. Geburtstag von Oskar Bider. 12. Juli 1891–7. Juli 1919. Erster Cheffluglehrer der schweizerischen Militäraviatik*, hrsg. vom Bundesamt für Militärflugwesen und Fliegerabwehr, Bern 1991.
- Rentsch, Herbert: *Im Luftkampf das Leben verloren. Rudolf Rickenbacher aus Gutenberg (1915-1940)*, in: Jahrbuch des Obaraargaus 49, Langenthal 2006, S. 195–213.
- Rihner, Friedrich: *Bericht des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939–1945*, Bern, undatiert.
- Ruchat, Anna: *Schattenflug*, Zürich 2012.
- Rutschmann, Werner: *Die Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen 1939–1945. Aufträge und Einsatz*, Thun 1989.
- Tilgenkamp, Erich: *Schweizer Luftfahrt*, Bd 1, Zürich 1941/1942.
- Uno Zero Zero. Ein Jahrhundert Schweizer Luftwaffe*, hrsg. von der Schweizer Luftwaffe, VBS, Teufen-Zürich 2013.
- Urner, Klaus: *«Die Schweiz muss noch geschluckt werden». Hitlers Aktionspläne gegen die Schweiz*, Zürich 1998.
- Wälchli, Karl F.: *Das Bider-Denkmal*, in: Karl F. Wälchli et al. (Hg.): *Bernische Denkmäler. Ehrenmale in der Gemeinde Bern und ihre Geschichte*, Bern 1987, S. 160–166.
- Weber, Beat: *Fliegerstaffel 7*, Baden 1995.
- Wegzeichen in Lungern: Bildstöckli und Bildtafeln, Kreuzwegstationen, Gedenkzeichen für Verstorbene, Weg- und Bergkreuze*, hrsg. von der Katholischen Arbeiter/innen-Bewegung Lungern, Lungern 1997.
- Weigand, Katharina: *Kriegerdenkmäler. Öffentliches Totengedenken zwischen Memoria-Stiftung und Politik*, in: Markwart Herzog (Hg.): *Totengedenken und Trauerkultur. Geschichte und Zukunft des Umgangs mit Verstorbenen*, Stuttgart/Berlin/Köln 2001, S. 201–218.
- Wyler, Ernst: *Chronik der Schweizer Militäraviatik*, Frauenfeld 1990.



Nummer entspricht nachfolgendem Verzeichnis

■ Kollektivdenkmäler

■ Individualdenkmäler

Nicht standortgebundene Denkmäler: 42, 69, 70

VERZEICHNIS DER DENKMÄLER

KOLLEKTIVDENKMÄLER

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
1	Zum Schutz vor Unglücken in der Militärlaviatik	-	L'Aviation Einweihung: 25. April 1947 Initiative: Hermann Karlen Künstler: Roland Duss	Beim Eingang zum Simulatorgebäude, Flugplatz Emmen LU Koordinaten: 665996/216795	58
2	In Erinnerung an alle Frauen und Männer, die im Einsatz für die Militärlaviatik ihr Leben gelassen haben	-	Luftwaffendenkmal Einweihung: 1. November 2003 Initiative: Schweizer Luftwaffe/Musée Clin d'Ailes Künstler: Aridio Pellanda	Vor dem Musée Clin d'Ailes neben dem Flugplatz Payerne, Morens FR Koordinaten: 560171/188465	61
3	In Erinnerung an alle Frauen und Männer, die im Flugdienst der Militärlaviatik ihr Leben gelassen haben	-	Steinadlerdenkmal Einweihung: 23. Juni 1916 Initiative: Hptm i Gst Theodor Real Künstler: Fritz Oboussier	Nach dem Haupteingang des Flugplatzes Dübendorf ZH Koordinaten: 689808/250792	64
4	In Erinnerung an die verunfallten Kameraden des Überwachungsgeschwaders	-	UeG-Denkmal I Einweihung: 22. November 1991 Initiative: UeG	Vor dem flugplatzseitigen Eingang zum ehemaligen UeG-Gebäude, Flugplatz Dübendorf ZH Koordinaten: 690527/251438	71

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
5	In Erinnerung an die Angehörigen des Überwachungsgeschwaders	-	UeG-Denkmal II Einweihung: Ende 2005 Initiative: UeG	Zwischen den beiden Hallen, Flieger Flab Museum Dübendorf ZH Koordinaten: 690097 / 250277	73
6	In Erinnerung an alle, die im Wallis bei militärischen Flugunglücken oder im Einsatz für die Militäraviatik verstorben sind	Wallis	Gedenkstein Flugunfälle Wallis Einweihung: 6. Juni 2003 Initiative: Flpl Kdo 14	Nach dem Haupteingang, Flugplatz Sion VS Koordinaten: 592158 / 118718	75
7	In Erinnerung an die Verunglückten der Fliegerkompanie 10 und der Flugplatzabteilung 8	-	Gedenkstein Flugunfälle Fliegerkompanie 10 und Flugplatzabteilung 8 Einweihung: 6. Oktober 1979 Initiative: Flpl Rgt 3	Hinter dem Hangar 6, Flugplatz Ambri TI Koordinaten: 696558 / 152113	78
8	In Erinnerung an die bei Thun Verunglückten	Thun und Umgebung	Gedenktafel Flugunfälle Thun	An der Nordseite des ehemaligen grossen Fliegerhangars, Waffenplatz Thun BE Koordinaten: 612922 / 178075	80
9	In Erinnerung an die auf dem Fliegerschiessplatz Ebenfluh Verunglückten	Fliegerschiessplatz Ebenfluh, Axalp, Brienz BE	Gedenktafel Flugunfälle Axalp Einweihung: 1969 oder 1970 Initiative: Angehörige	Kommandohaus auf der Axalp, Brienz BE Koordinaten: 647044 / 173062	82
10	In Erinnerung an die Flugpioniere aus Solothurn	-	Skulptur Solothurner Flugpioniere Einweihung: 17. November 1968 Initiative: Paul L. Feser Künstler: Hans Borer	Im Park des Konzertsaals von Solothurn SO Koordinaten: 607362 / 228714	85

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
11	In Erinnerung an die verunglückten Militärpiloten aus Locarno	Unfall 1: Druesberg, Oberiberg SZ Koordinaten: 706100/207300 Unfall 2: Hertenstein, Weggis LU Koordinaten: 673930/209470	Gedenktafel Locarneser Militärpiloten Einweihung: 29. Mai 1954 Initiative: Sektion Locarno des Aero-Club Schweiz	Vor dem Eingang des Restaurants, ziviler Flugplatz Locarno TI Koordinaten: 711365/113381	87
12	In Erinnerung an die Luftkämpfer über dem Jura	Abschuss 1: Boécourt JU Koordinaten: 583450/244300 Abschuss 2: Roche de Mars, Porrentruy JU Koordinaten: 574110/252500	Gedenkstein Luftkämpfer über dem Jura I Einweihung: Juni 2010 Initiative: Schweizer Luftwaffe	Auf der Krette des Chasseral, Nods BE Koordinaten: 570467/219940	89
13	In Erinnerung an die Luftkämpfer über dem Jura	Abschuss 1: Boécourt JU Koordinaten: 583450/244300 Abschuss 2: Roche de Mars, Porrentruy JU Koordinaten: 574110/252500	Gedenktafel Luftkämpfer über dem Jura II Einweihung: 25. August 1990 Initiative: E. Hauenstein, Zollikon	Halle 1, Flieger Flab Museum Dübendorf ZH Koordinaten: 690124/250321	93
14	In Erinnerung an die Gebrüder Rickenbacher	Abschuss 1: Boécourt JU Koordinaten: 583450/244300 Unfall 2: Bois de Verdrière, Les Montets FR Koordinaten: 556600/181900	Grabmal Gebrüder Rickenbacher	Friedhof Lotzwil BE Koordinaten: 626508/226806	95

INDIVIDUALDENKMÄLER

Nr.	Unfall /Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
15	8. März 1918 Startunfall auf Thuner Allmend Oblt Adolf Schoch Lt Louis Pagan (*1892) Hb Bttr 82 / Fliegerabteilung Häfeli DH-3	Flugplatz Thun BE	Grabmal für Lt Louis Pagan	Friedhof Saint-Georges, Genf GE Koordinaten: Ca. 497889/117202	100
16	7. Oktober 1918 Ballonabschuss Lt Walter Flury (*1896) Ballontruppe Fesselballon	Miécourt, La Baroche JU	Gedenkstein für Lt Walter Flury Einweihung: 29. Mai 1920 Initiative: Kameraden und Angehörige Künstler: Franz und Jules Holy Eine identische Gedenktafel befand sich an der Aussenwand der Ballonhalle auf der Berner Allmend	Nördlich von Bellevue, Miécourt JU Koordinaten: 579862/254205	103
17	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffuglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	Grabmal für Oblt Oskar Bider und Leny Bider	Friedhof Langenbruck BL Koordinaten: 624813/244300	109

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
18	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	Gedenktafel für Oblt Oskar Bider	Am Geburtshaus, Hotel Ochsen, Langenbruck BL Koordinaten: 624978 / 244154	109
19	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	Brunnen für Oblt Oskar Bider Einweihung: 1974 Initiative: Gemeinde Langenbruck	Gemeindeverwaltung, Langenbruck BL Koordinaten: 624923 / 244402	109
20	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	Oskar Bider Baracke	Schöntalstrasse, Langenbruck BL Koordinaten: 625094 / 244298	109
21	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	Bider-Hangar Einweihung: 1928 Geplant ist die Übergabe des Hangars an das zukünftige Museum Oskar Bider in Langenbruck	Flugplatz Bern-Belp BE Koordinaten: 604787 / 195859	109

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
22	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	Skulptur für Oblt Oskar Bider Einweihung: 25. Oktober 1924 Initiative: Schweizer Fliegerabteilung Künstler: Hermann Haller	Auf der oberen Terrasse der Kleinen Schanze, Bern BE Koordinaten: 600147 / 199381	109
23	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	Gedenktafel für Oblt Oskar Bider Die Gedenktafel war ursprünglich am Steinadlerdenkmal auf dem Flugplatz Dübendorf angebracht	Flieger Flab Museum Dübendorf ZH Koordinaten: Ca. 690094 / 250316	109
24	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	«Oskar-Bider-Strasse»	Dübendorf ZH Koordinaten: 689865 / 250399	109
25	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	«Oskar-Bider-Strasse»	Langenbruck BL Koordinaten: 625016 / 244264	109

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
26	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	«Oskar-Bider-Strasse»	Liestal BL Koordinaten: 623216 / 258319	109
27	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	«Oskar-Bider-Strasse»	Zürich ZH Koordinaten: 682966 / 249895	109
28	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	«Biderstrasse»	Bern BE Koordinaten: 603063 / 200736	109
29	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffluglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	«Biderstrasse»	St. Gallen SG Koordinaten: 740777 / 252024	109

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
30	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffuglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	« Rue Oscar-Bider »	Les Avanchets GE Koordinaten: 497217 / 119672	109
31	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffuglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	« Rue Oscar-Bider »	Sion VS Koordinaten: 592607 / 119212	109
32	7. Juli 1919 Tod eines Flugpioniers Oblt Oskar Bider (*1891) Cheffuglehrer a D Nieuport 23 C-1	Flugplatz Dübendorf ZH	« Oskar-Bider-Weg »	Biel BE Koordinaten: 588311 / 223289	109
33	29. September 1926 Kollision mit drei Knaben Josef Iten (*1914), Josef Steiner (*1914), Josef Wildprett (*1918) Zivilpersonen Häfeli DH-3	Unterägeri ZG Koordinaten: 687300 / 220600	Gedenkstein für die drei verunfallten Knaben Später wurde neben dem Denkmal eine Infotafel hinzugefügt	An der Unfallstelle Koordinaten: 687204 / 220619	122

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
34	7. August 1927 Absturz beim Gotthard-Hospiz Oblt Adrien Guex (*1901) Jagd Fl Kp 15 Fokker D VII	Gotthard-Hospiz, Airolo TI Koordinaten: 686590/156760	Kunstdenkmal für Oblt Adrien Guex Einweihung: 18. August 1929 Initiative: Tessiner Behörden Künstler: Fausto Agnelli	An der Unfallstelle Koordinaten: 686516/156651	126
35	24. Januar 1928 Tod eines Flugpioniers Hptm Max Cartier (*1896) Jagd Fl Kp 13 M 8a	Am Aareufer, Steffisburg BE Koordinaten: 613530/179000	Gedenkstätte für Hptm Max Cartier Einweihung Gedenkstein: 22. Juni 1930 Initiative: Schweizer Fliegertruppe Neu-Einweihung Gedenktafel: 24. Januar 1978 Initiative: Segelfluggruppe Olten	Flugplatz Gheid, Olten SO Koordinaten: 633916/243743	130
36	24. Mai 1934 Absturz auf dem Stanserhorn Lt Rudolf Scheller (*1908), Heinrich Vogt-Wüthrich Jagd Fl Kp 14/Zivilperson Häfeli DH-5	Gipfel des Stanserhorns, Ennetmoos/Dallenwil NW Koordinaten: 668836/198093	Gedenktafel für Lt Rudolf Scheller und Heinrich Vogt-Wüthrich	An der Unfallstelle Koordinaten: 668830/198100	134
37	6. August 1937 Absturz aus Vrille Lt Hans Schärli (*1914) Pilotenschule Häfeli DH-5A	Tägerhard, Wettingen AG Koordinaten: 667880/256020	Gedenkstein für Lt Hans Schärli	An der Unfallstelle Koordinaten: 667865/255996	137

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
38	27. August 1938 Das Unglück der FI Kp 10 Hptm Décio Bacilieri (*1905), Obt Sven Mumenthaler (*1906), Obt Carlo Bonetti (*1909), Obt Federico del Grande (*1910), Obt Gino Romegialli (*1909), Lt Oskar Stäubli (*1914), Wm Hans Schlegel (*1911) FI Kp 10 4 x Fokker CV	Druesberg, Oberberg SZ Koordinaten: 706100/207300 703000/205600 703700/205800 Ca. 702100/205700	Gedenkstätte für die FI Kp 10 Einweihung: 31. August 1941 Initiative: Gemeinde Muotathal Künstler: August Bläsi	Denkmalstrasse, Muotathal SZ Koordinaten: 700902/203245	140
39	27. August 1938 Das Unglück der FI Kp 10 Hptm Décio Bacilieri (*1905), Obt Sven Mumenthaler (*1906), Obt Carlo Bonetti (*1909), Obt Federico del Grande (*1910), Obt Gino Romegialli (*1909), Lt Oskar Stäubli (*1914), Wm Hans Schlegel (*1911) FI Kp 10 4 x Fokker CV	Druesberg, Oberberg SZ Koordinaten: 706100/207300 703000/205600 703700/205800 Ca. 702100/205700	Gedenkstätte für die FI Kp 10 Einweihung Gedenkstein: Ende der 1960er-Jahre Initiative: Ettore Monzeglio, Reto Salzborn Installation Ausstellung: April 2013 Initiative: Boris Comazzi, Andrea Lareida	Flugplatz Locarno TI Koordinaten: 711198/113451	140

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
40	27. August 1938 Das Unglück der FI Kp 10 Hptm Décio Bacilieri (*1905), Oblt Sven Mumenthaler (*1906), Oblt Carlo Bonetti (*1909), Oblt Federico del Grande (*1910), Oblt Gino Romegialli (*1909), Lt Oskar Stäuble (*1914), Wm Hans Schlegel (*1911) FI Kp 10 4 x Fokker CV	Druesberg, Oberiberg SZ Koordinaten: 706100/207300 703000/205600 703700/205800 Ca. 702100/205700	Grabmal für Hptm Décio Bacilieri	Friedhof Locarno TI Koordinaten: 704083 / 114080	140
41	27. August 1938 Das Unglück der FI Kp 10 Hptm Décio Bacilieri (*1905), Oblt Sven Mumenthaler (*1906), Oblt Carlo Bonetti (*1909), Oblt Federico del Grande (*1910), Oblt Gino Romegialli (*1909), Lt Oskar Stäuble (*1914), Wm Hans Schlegel (*1911) FI Kp 10 4 x Fokker CV	Druesberg, Oberiberg SZ Koordinaten: 706100/207300 703000/205600 703700/205800 Ca. 702100/205700	«Via Decio Bacilieri»	Minusio TI Koordinaten: 705539 / 114746	140

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
42	27. August 1938 Das Unglück der FI Kp 10 Hptm Décio Bacilieri (*1905), Oblt Sven Mumenthaler (*1906), Oblt Carlo Bonetti (*1909), Oblt Federico del Grande (*1910), Oblt Gino Romegialli (*1909), Lt Oskar Stäubli (*1914), Wm Hans Schlegel (*1911) FI Kp 10 4 x Fokker CV	Druesberg, Oberberg SZ Koordinaten: 706100/207300 703000/205600 703700/205800 Ca. 702100/205700	Lied «Voglio Volare» für die FI Kp 10 Komponist: Waldes Keller	–	140
43	27. August 1938 Das Unglück der FI Kp 10 Hptm Décio Bacilieri (*1905), Oblt Sven Mumenthaler (*1906), Oblt Carlo Bonetti (*1909), Oblt Federico del Grande (*1910), Oblt Gino Romegialli (*1909), Lt Oskar Stäubli (*1914), Wm Hans Schlegel (*1911) FI Kp 10 4 x Fokker CV	Druesberg, Oberberg SZ Koordinaten: 706100/207300 703000/205600 703700/205800 Ca. 702100/205700	Trümmerteile der Unglücks- maschinen der FI Kp 10	In der Nähe der Unfallstelle	140
44	5. Juli 1939 Absturz aus Vrille Lt Georges-André Rolaz (*1917) Pilotenschule C-35	Seegräben ZH Koordinaten: 700465/244160	Brunnen für Lt Georges-André Rolaz Einweihungsfeier: 5. Juli 2014 Initiative: Toni Hagnauer	An der Unfallstelle Koordinaten: 700470/244165	151

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
45	4. Juni 1940 Abschuss über dem Jura Lt Rudolf Rickenbacher (*1915) Fl Kp 15 Messerschmitt Me-109 D	Boécourt JU Koordinaten: 583450/244300	Gedenkstein für Lt Rudolf Rickenbacher	An der Absturzstelle Koordinaten: 583183/243856	155
46	8. Juni 1940 Abschuss über dem Jura Oblt Emilio Gürtler (*1911), Lt Rodolfo Meuli (*1914) Fl Kp 10 C-35	Porrentruy JU Koordinaten: 574110/252500	Gedenkstein für Lt Rodolfo Meuli und Oblt Emilio Gürtler Einweihung: 8. Juni 1950 Künstler: Henri Mariotti	An der Absturzstelle Koordinaten: 573691/252097	158
47	8. Juni 1940 Abschuss über dem Jura Oblt Emilio Gürtler (*1911), Lt Rodolfo Meuli (*1914) Fl Kp 10 C-35	Porrentruy JU Koordinaten: 574110/252500	Grabmal für Lt Rodolfo Meuli Einweihung: 8. Juni 1941 Initiative: Angehörige Künstler: Giuseppe Chiattone	Friedhof Lugano TI Koordinaten: Ca. 717842/097629	158
48	13. November 1941 Mangeinde Konzentration Lt Francis Pilloud (*1916) Fl Kp 3 Morane-Saulnier D-3800	Ruetschberg, Pfäffikon ZH Koordinaten: 699800/245600	Gedenkstein für Lt Francis Pilloud Einweihung am 5. März 2016 Initiative: Toni Hagnauer	An der Unfallstelle Koordinaten: 699990/245555	162

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
49	23. März 1942 Absturz im Nebel Lt Hermann Schneider (*1918), Lt Rudolf Weniger (*1918) Fl Kp 11 C-35	Eigenthal, Hergiswil NW Koordinaten: 660500/204500	Gedenkstein für Lt Hermann Schneider und Lt Rudolf Weniger	3 km nordöstlich der Unfallstelle, Schwarzenberg LU Koordinaten: 658795/206860	166
50	12. August 1942 Absturz aus Vrille Lt Alberto Regazzi (*1917) Fl Kp 10 Morane-Saulnier D-3800	Hertenstein, Weggis LU Koordinaten: 673930/209470	Gedenkstein für Lt Alberto Regazzi	An der Unfallstelle Koordinaten: 673907/209482	169
51	21. September 1942 Mangelnde Konzentration Lt Max Lauer (*1918) Fl Kp 17 Morane-Saulnier D-3801	Ottenhusen, Seesgraben ZH Koordinaten: 699800/244400	Gedenkstein für Lt Max Lauer	An der Unfallstelle Koordinaten: 699800/244400	172
52	25. August 1943 Absturz aus Vrille Kpl Jean Deschenaux (*1919) Pilotenschule Morane-Saulnier D-3800	Robenhauser Ried, Wetzikon ZH Koordinaten: 701485/243895	Gedenktafel für Kpl Jean Deschenaux	An der Unfallstelle Koordinaten: 701485/243895	175

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
53	28. Dezember 1943 Absturz aus Vrille Lt Gotthold Gehring (*1922) Pilotenschule Morane-Saulnier D-3800	Albat, Biasca TI Koordinaten: 720015/132231	Trümmerteil der Unglücksmaschine von Lt Gotthold Gehring	Bei einer Alphütte in der Nähe der Unfallstelle Koordinaten: 720127/132370	178
54	25. März 1944 Kollision mit Bäumen am Brünigpass Hptm Walter Wagner (*1913), Maj i Gst Jean Walker (*1905) Kdt Fl Kp 17/Stab Fl Kp und Instr Of der Flab Trp C-3603	Brünigpass, Lungern OW Koordinaten: 654250/180200	Gedenkstein für Hptm Walter Wagner	An der Unfallstelle Koordinaten: 654223/180209	182
55	5. September 1944 Abschuss durch amerikanische Jagdflugzeuge Oblt Paul Treu (*1913) Fl Kp 7 Messerschmitt Me-109 E-3	Hürstwald, Zürich-Affoltern ZH Koordinaten: 681300/252400	Gedenkstein für Oblt Paul Treu («Fliegerstein») Neueinweihung: 3. September 2016 Initiative: Hans Prisi	An der Absturzstelle Koordinaten: 681365/252412	184
56	16. März 1946 Das Unglück der Fl St 12 Oblt Klaus Nägeli (*1916), Lt Bruno Zaugg (*1924), Oblt Walter Bach (*1920), Lt Robert Ursprung (*1923) Fl St 12 Morane-Saulnier D-3801	Bänzlauialp, Guttannen BE Koordinaten: 664200/170250 664150/170300 664350/169200 664050/169200	Gedenkstein für die Fl St 12 Einweihung: 15. Mai 1947 Initiative: Fl St 12	Bei der Postautohaltestelle Boden, Guttannen BE Koordinaten: 663520/169019	189

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
57	29. Mai 1946 Nach sieben Jahren gefunden Oblt Hans Zweacker (*1916) Fl St 7 Messerschmitt Me-109 G-6	Pizzo di Röd, Lavizzara TI	Gedenktafel für Oblt Hans Zweacker und Trümmerteile der Unglücksmaschine Einweihung: Sommer 1997 Initiative: Mitglieder der Modellfluggruppe Lugano	An der Unfallstelle	192
58	7. August 1946 Kollision mit Kabel Kpl Ernst Hablützel (*1926), Kpl Robert Knecht (*1925) Pilotenschule Messerschmitt Me-108 Taifun	Trubschachen BE Koordinaten: 630800/196800	Gedenkstein für Kpl Ernst Hablützel und Kpl Robert Knecht Einweihung: 7. August 2016 Initiative: Hans-Peter und Verena Tschanz	An der Unfallstelle Koordinaten: 631030/196862	196
59	12. Mai 1948 Absturz beim Beobachtungsflug Kpl Hans Giger (*1926), Lt Emanuel Brühlmann (*1923) Fl St 17/Fl St 16 C-3603	Untertorfnest, Oberegg AI Koordinaten: 760450/255950	Gedenkstein für Kpl Hans Giger und Lt Emanuel Brühlmann Einweihung: Frühjahr 2013 Initiative: Peter Sonderegger	An einem Wanderweg in der Nähe der Unfallstelle Koordinaten: 760288/255898	199
60	24. März 1950 Geschlitzte Rollen Oblt Albert Baer (*1919) Fl St 21 P-51 D Mustang	Bei der Kaserne Jassbach, Buchholterberg BE Koordinaten: 619930/186900	Gedenktafel für Oblt Albert Baer Neueinweihung: 24. März 2013 Initiative: Hans-Peter und Verena Tschanz	An der Unfallstelle Koordinaten: 619906/186874	201

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
61	10. Mai 1950 Kollision mit der Rigi Kpl Jean-Charles Noverraz (*1928) Pilotenschule Pilatus P-2-06	Unterhalb des «Spitzwaldes», Greppen LU Koordinaten: 676570/211440	Gedenkstein für Kpl Jean-Charles Noverraz	An der Unfallstelle Koordinaten: 676577/211447	204
62	10. Mai 1950 Kollision mit der Rigi Kpl Jean-Charles Noverraz (*1928) Pilotenschule Pilatus P-2-06	Unterhalb des «Spitzwaldes», Greppen LU Koordinaten: 676570/211440	Gedenkkreuz für Kpl Jean-Charles Noverraz	An einem Feldweg unterhalb der Unfallstelle Koordinaten: 676524/211549	204
63	22. August 1950 Absturz aus Vrille Lt Reinhold Good (*1924) Fl St 15 Morane-Saulnier D-3801	Aesch LU Koordinaten: 660375/235100	Gedenkkreuz für Lt Reinhold Good	An der Unfallstelle Koordinaten: 660356/235180	208
64	19. August 1953 Absturz beim Start Obt Jacques Nauer (*1919) Zielfliegerkorps C-3603	Piotta, Quinto TI Koordinaten: 694700/152180	Gedenkstein für Obt Jacques Nauer	An der Unfallstelle Koordinaten: 694744/152145	211

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
65	2. März 1954 Kurbelwellenbruch Lt Kurt Schmucki (*1928) Fl St 21 P-51 D Mustang	Allmeindstrasse 1, Wangen SZ Koordinaten: 709400/227800	Propeller für Lt Kurt Schmucki	An der Unfallstelle Koordinaten: 709400/227800	213
66	9. August 1955 Kollision mit Buche Fw Gerhard Bünler (*1930) Fl St 14 DH-100 Vampire	Tafers FR Koordinaten: 582550/185230	Gedenkkreuz für Fw Gerhard Bünler Initiative: Angehörige	An der Unfallstelle Koordinaten: 582522/185110	216
67	22. September 1960 Schlechte meteorologische Bedingungen Lt Peter Tanner (*1935) Fl St 11 DH-112 Venom Mk 1	Churwalden GR Koordinaten: 760700/184500	Propeller für Lt Peter Tanner	An der Unfallstelle Koordinaten: 760820/183472	219
68	5. Oktober 1960 Kollision mit Krete Oblt Rudolf Hofer (*1924) Fl St 9 DH-100 Vampire Mk 6	Silvretta Taglescher, Klosters- Serneus GR	Gedenkkreuz für Oblt Rudolf Hofer und Trümmerteile der Unglücksmaschine	An der Unfallstelle	221

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
69	25. Oktober 1960 Notlandeversuch Wm André Ruchat (*1936) Fl St 5 Hunter Mk 58	Flugplatz Meiringen BE Koordinaten: Ca. 651450/176901	Buch «Volo in ombra» für Wm André Ruchat Veröffentlichung: November 2010 Autorin: Anna Ruchat	–	224
70	25. Oktober 1960 Notlandeversuch Wm André Ruchat (*1936) Fl St 5 Hunter Mk 58	Flugplatz Meiringen BE Koordinaten: Ca. 651450/176901	Dokumentarfilm «Volo in ombra» für Wm André Ruchat Veröffentlichung: Oktober 2012 Realisierung: Olmo Cerri Produktion: CISA Lugano	–	224
71	27. August 1962 Das Unglück der Fl St 20 Oblt Kurt Gruber (*1931), Wm Erwin Hofer (*1939), Wm Wilhelm Vögele (*1940) Fl St 20 3 × DH-112 Venom Mk 4	Furkapass, Realp UR Koordinaten: 675300/158975	Gedenkstein mit Propeller für Wm Erwin Hofer Initiative: Rotte Wodan Netstal	An der Unfallstelle Koordinaten: 675044 /158892	231
72	27. August 1962 Das Unglück der Fl St 20 Oblt Kurt Gruber (*1931), Wm Erwin Hofer (*1939), Wm Wilhelm Vögele (*1940) Fl St 20 3 × DH-112 Venom Mk 4	Furkapass, Realp UR Koordinaten: 675300/158975	Gedenkstein für die Fl St 20 Initiative: Fl St 20	Neben dem Flugplatz Mollis, Glarus Nord GL Koordinaten: 724251 /216240	231

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
73	6. Februar 1963 Kollision mit Krete	Wildgärist bei Axalp, Brienzwiler BE	Gedenktafel für Wm Felix Sauter	An der Unfallstelle Koordinaten: Ca. 648723/171524	234
	Wm Felix Sauter (*1940) Fl St 16 DH-112 Venom Mk 4	Koordinaten: 648723/171524	Initiative: Angehörige		
74	21. August 1964 Absturz bei Bombenangriffs- Übung	Hinteraters, Röthenbach im Emmental BE	Gedenkstein für Wm Michel Tissot	An einem Wanderweg in der Nähe der Unfallstelle	236
	Wm Michel Tissot (*1940) Fl St 3 DH-112 Venom Mk 4	Koordinaten: 625875/187350	Einweihung: 24. August 2014 Initiative: Hans-Peter und Verena Tschanz	Koordinaten: 625885/187501	
75	17. September 1964 Kollision mit Kabel	Cassero, Claro TI	Gedenktafel für Adj Uof François Landry und Fl Sdt Jean-François Guilloud	An der Friedhofsmauer in der Nähe der Unfallstelle	239
	Adj Uof François Landry (*1931), Fl Sdt Jean-François Guilloud (*1944) Fl Rgt 1 / Pilotenschule Bücker Bü-131 Jungmann	Koordinaten: 722620/123050		Koordinaten: 722609/123063	
76	18. Juni 1965 Absturz nach Platzüberflug	Flugplatz Beromünster LU	Gedenktafel für Hptm Werner Schmid	Neben dem Flugplatz Beromünster LU	242
	Hptm Werner Schmid (*1927) Stab Flpl Abt 12 Pilatus P-2-06	Koordinaten: 657400/227300		Koordinaten: 658153/226955	

Nr.	Unfall-/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
77	14. September 1965 Absturz in Brauerei ohne Todesfolge Fw Rolf Schneeberger (*1940) Fl St 7 DH-112 Venom Mk 1	Rugenbräu AG, Matten bei Interlaken BE Koordinaten: 631875/168850	Gedenktafel für Fw Rolf Schneeberger Einweihung: 14. September 2015 Initiative: Brauerei Rugenbräu AG	An der Unfallstelle Koordinaten: 631872/168876	245
78	25. Januar 1967 Kollision von zwei Helikoptern Wm Claude-Serge Martin (*1944) L Fl St 2 Alouette II	Lauenberg, Alpnach OW Koordinaten: 655250/199050	Gedenkstein für Wm Claude-Serge Martin Einweihung: Herbst 1967 Initiative: L Fl St 2 Im Jahr 2001 wurde aus Anlass der Auflösung der LT St 2 neben dem Gedenkstein ein Staffeldenkmal in Form einer Libelle errichtet.	An der Unfallstelle Koordinaten: 655403/199014	249
79	29. November 1967 Absturz in Regenzone Kpl René Gross (*1946) Fl St 6 DH-100 Vampire Mk 6	Champs d'Amont, Cheyres FR Koordinaten: 551400/184650	Gedenkstein für Kpl René Gross	An der Unfallstelle Koordinaten: 551588/184682	253
80	24. Oktober 1968 Absturz aus Vrille Oblt Roger Gänkli (*1940), Kpl Peter Keller (*1947) Fl St 17/Pilotenschule Pilatus P-3	Beim Flugplatz San Vittore GR Koordinaten: 727030/121500	Propeller für Oblt Roger Gänkli und Kpl Peter Keller	In der Nähe der Unfallstelle auf dem Flugplatz San Vittore GR Koordinaten: 728099/121789	255

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
81	23. Juni 1970 Unfall bei Lastenflug Wm Robert Achermann (*1948) L FI St 5 Alouette II	Mittlenberghütte, Binn VS Koordinaten: 664600 / 137450	Gedenktafel für Wm Robert Achermann	An der Unfallstelle Koordinaten: 664622 / 137486	257
82	22. Februar 1971 Schnee im Lufteintritt KKdt Adolf Hanslin (*1911) Kdt FAK 4 Alouette II	Rapperswil-Jona SG Koordinaten: 706700 / 233900	Gedenkstein für KKdt Adolf Hanslin Einweihung: 22. Februar 1972 Initiative: Ortsverwaltungsrat Rapperswil	An einem Waldweg in der Nähe der Unfallstelle Koordinaten: 707116 / 233646	259
83	22. Februar 1971 Schnee im Lufteintritt KKdt Adolf Hanslin (*1911) Kdt FAK 4 Alouette II	Rapperswil-Jona SG Koordinaten: 706700 / 233900	Strassenname und Gedenkstein für KKdt Adolf Hanslin Umbenennung des Weges: 17. Februar 1972 Initiative: Zürcher Stadtrat	An einem Waldweg im Zürichbergwald, Zürich ZH Koordinaten: 685095 / 249370	259
84	22. Februar 1971 Schnee im Lufteintritt KKdt Adolf Hanslin (*1911) Kdt FAK 4 Alouette II	Rapperswil-Jona SG Koordinaten: 706700 / 233900	Grabmal für KKdt Adolf Hanslin Einweihung: 29. April 1972 Künstler: Hans-Jörg Limbach	Friedhof Kilchberg ZH Koordinaten: 683392 / 241131	259

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
85	22. Februar 1971 Schnee im Lufteintritt KKdt Adolf Hanslin (*1911) Kdt FAK 4 Alouette II	Rapperswil-Jona SG Koordinaten: 706700/233900	Hanslin-Gedenkschiessen Gründung: 1983 Initiative: Stadtschützen Rapperswil	Schiessplatz Grunau, Rapperswil-Jona SG Koordinaten: 706072/233126	259
86	12. August 1971 Kollision mit Krete Fw Hans Battaglia (*1947) Fl St 19 DH-112 Venom Mk 4	Wellhornsattel, Grindelwald/Innertkirchen BE Koordinaten: 653650/166080	Gedenkkreuz für Fw Hans Battaglia	An der Unfallstelle Koordinaten: 653668/166108	268
87	9. September 1971 Triebwerkspanne nach Durchstartmanöver Lt Michel Gueux (*1948) Fl St 1 DH-115 Vampire Mk 55 Trainer	Neben dem Flugplatz Dübendorf ZH Koordinaten: 693050/250180	Gedenkstein für Lt Michel Gueux Einweihung: 26. April 1975 Initiative: Fl St 1	In der Nähe der Unfallstelle, am nordöstlichen Rand des Flugplatzes Dübendorf ZH Koordinaten: 692794/250219	270
88	16. Februar 1972 Kollision mit Kabel Wm Joseph Brülisauer (*1949), Wm Kurt Zimmerli (*1947) Fl St 11 Pilatus P-2-05	Hinterweissenboden, Bürglen UR Koordinaten: 697300/195900	Propeller für Wm Joseph Brülisauer und Wm Kurt Zimmerli Initiative: Fl St 11	An der Unfallstelle Koordinaten: 697214/196049	272

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
89	14. August 1972 Überschlag beim Aufschliessen Fw Jean-Michel Fritschi (*1946) Fl St 3 DH-112 Venom Mk 1	Ravoire, Martigny-Combe VS Koordinaten: 569215/104550	Gedenkkreuz für Fw Jean-Michel Fritschi Initiative: Angehörige	An der Unfallstelle Koordinaten: 569134/104501	274
90	7. April 1976 Schlechte meteorologische Bedingungen Lt Roland Gygax (*1951) Fl St 11 Hunter Mk 58	Staffel, Wildberg ZH Koordinaten: 703900/253100	Gedenkstein für Lt Roland Gygax Initiative: Angehörige	An der Unfallstelle Koordinaten: 703988/253214	276
91	6. Oktober 1976 Kollision mit Krete Lt Max Hubler (*1951) Fl St 9 DH-112 Venom Mk 1	Steinenberg, Langenbruck BL Koordinaten: 625380/246450	Gedenkstein für Lt Max Hubler Der unterschiedliche Waldwuchs an der Unfallstelle ist ein weiteres natürliches aber temporäres Denkmal	An der Unfallstelle Koordinaten: 625298/246462	278
92	9. Juni 1978 Absturz bei Umkehrkurve Oblt Paul Plüss (*1941) Fl St 9 DH-112 Venom Mk 1	Fäng, Boltigen BE Koordinaten: 597925/163300	Baum für Oblt Paul Plüss Initiative: Angehörige	An der Unfallstelle Koordinaten: 597811/163304	281

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
93	23. März 1981 Sturzflug aus der Wolke Oblt Josef Fürer (*1949) Fl St 16 Mirage III S	Albristhubel, St. Stephan BE Koordinaten: 601100/150500	Gedenkstein für Oblt Josef Fürer Einweihung: Herbst 1981 Initiative: Fl St 16	An der Unfallstelle Koordinaten: 601582/150512	283
94	10. Juli 1981 Absturz im Landeanflug auf Ambri Oblt Jürg Schoberth (*1946) Fl St 21 Hunter Mk 58	Catto, Quinto TI Koordinaten: 700000/150600	Gedenkstein für Oblt Jürg Schoberth	An einem Waldweg in der Nähe der Unfallstelle Koordinaten: 700143/150589	285
95	20. August 1982 Kollision mit Kabel Hptm Walter Bischoff (*1941), Oblt Hans-Ulrich Schenkel (*1951) Stab L Fl Geschw 25/L Fl St 6 Alouette III	Birgel, Büsserach, SO Koordinaten: 607050/247800	Gedenkstein für Hptm Walter Bischoff und Oblt Hans-Ulrich Schenkel	An der Unfallstelle Koordinaten: 607050/247800	287

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
96	21. Oktober 1982 Kollision mit Kabel Adj Uof Bernhard Bittig (*1940), Sdt Bruno Colombo (*1961), Sdt Herbert Giacomuzzi (*1958), Sdt Caspar Grass (*1950); Sdt Eduard Sutter (*1959), Sdt Markus Wagner (*1957) L Fl St 2/Füs Kp I/70 Alouette III	Rosshall, Urnäsch AR Koordinaten: 739200/237750	Gedenkstätte für die Unfallopfer Einweihung: 1984 Initiative: Inf Rgt 28	An der Unfallstelle Koordinaten: 739283/237785	289
97	9. November 1982 Absturz mit erloschenem Radarsignal Hptm Rudolf Hochuli (*1947) Fl St 11 F-5 E Tiger II	Ringoldswil, Sigriswil BE Koordinaten: 619775/175520	Propeller für Hptm Rudolf Hochuli Initiative: Fl St 11	An der Unfallstelle Koordinaten: 619775/175520	292
98	9. August 1983 Absturz im Landeanflug auf Ambri Oblt Jörg Gantner (*1946), Wm Thomas Plattner (*1960) Fl St 7 Hunter T Mk 68	Fontanella, Faido/Quinto TI Koordinaten: 700270/150310	Gedenkstein für Oblt Jörg Gantner und Wm Thomas Plattner	An einem Waldweg in der Nähe der Unfallstelle Koordinaten: 700248/150402	294

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
99	17. Oktober 1984 Hunterkollision Fw Hanspeter Stricker (*1959), Fw Peter Zängerle (*1959) Fl St 21 / Fl St 4 Hunter Mk 58 & Hunter Mk 58A	Bonaduz GR Koordinaten: Ca. 750000 / 186000 (Kollisionsstelle)	Gedenkstein für Fw Hanspeter Stricker	In der Nähe der Kollisionsstelle, Rhäzüns GR Koordinaten: 749934 / 185383	297
100	11. Januar 1985 Schlechte meteorologische Bedingungen Fw Willy Haudenschild (*1960) Fl St 7 Hunter Mk 58	Nördlich des Flugplatzes Emmen LU Koordinaten: 665350 / 216650	Gedenkstein für Fw Willy Haudenschild Initiative: Angehörige	An der Unfallstelle Koordinaten: 665377 / 216639	300
101	11. Januar 1985 Schlechte meteorologische Bedingungen Fw Willy Haudenschild (*1960) Fl St 7 Hunter Mk 58	Nördlich des Flugplatzes Emmen LU Koordinaten: 665350 / 216650	Trümmerteil der Unglücksmaschine von Fw Willy Haudenschild Die Reissleine des Fallschirms ist im Privatbesitz von Anwohnern	In der Nähe der Unfallstelle	300
102	13. Juli 1987 In den Rotor geraten Samuele Karrer (*1953) Mechaniker BAMF Alouette III	Alpe di Piatto, Lavizzara TI Koordinaten: 690800 / 146900	Gedenktafel für Samuele Karrer Einweihung: 1987 oder 1988 Initiative: Flpl Lodrino und Angehörige	An der Unfallstelle, Koordinaten: 690826 / 146909	304

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
103	20. Oktober 1989 Kollision bei Umkehrkurve Oblt André Silvestri (*1958) Fl St 3 Hunter Mk 58A	Oberes Bedrettototal, Bedretto TI Koordinaten: 676000/146600	Gedenkstein für Oblt André Silvestri Initiative: Fl St 3	An der Unfallstelle Koordinaten: 675745/146515	306
104	7. März 1990 Absturz aus Vrille Oblt Daniel Roman (*1964), Oblt Kaspar Wilhelm (*1962) Fl St 11/Fl St 18 Pilatus PC-7	Lac de Chanrion, Bagnes VS Koordinaten: 595345/087124	Gedenktafel für Oblt Daniel Roman und Oblt Kaspar Wilhelm Einweihung: Sommer 1990 Initiative: Fl St 18	An der Unfallstelle Koordinaten: 595374/087148	309
105	15. Oktober 1990 Kollision bei Umkehrkurve Oblt Michel Moor (*1962) Fl St 18 Hawk Mk 66	Östlich des Nesthorns, Naters VS Koordinaten: 639000/140650	Gedenktafel für Oblt Michel Moor Einweihung: 1991 oder 1992 Initiative: Fl St 18	Bei der Oberaletschhütte in der Nähe der Unfallstelle Koordinaten: 641147/141617	311
106	20. März 1997 Absturz einer Mirage Oblt Daniel Schoch (*1962) Fl St 3 Mirage III RS	Les Praises, Sainte-Croix VD Koordinaten: 529010/187540	Gedenkstein für Oblt Daniel Schoch Einweihung: Sommer 1997 Initiative: Fl St 3	An der Unfallstelle Koordinaten: 529005/187375	313

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
107	12. November 1997 Kollision bei Umkehrkurve Hptm Bruno Ebner (*1951), Kpl Markus Gugger, Kpl Tobias Jost, Fl Sdt Daniel Baldinger, Fl Sdt Pablo Iguini LT St 7/LT Kp 7/LT Stabskp 7 Pilatus PC-6 Turbo Porter	Ägerti, Boltigen BE Koordinaten: 596745/164055	Gedenkstein für die Unfallopfer Einweihung: 12. November 1998 Initiative: Kdo LT Abt 7	An der Unfallstelle Koordinaten: 596720/164068	317
108	7. April 1998 Schlechte meteorologische Bedingungen Maj Karl Heinzelmann (*1956), Hptm Andrea Martinoli (*1971) Fl St 16/Fl St 18 F/A-18 D Hornet	Südöstlich des Hotels Chetseron, Lens VS Koordinaten: 601900/130300	Gedenktafel für Maj Karl Heinzelmann und Hptm Andrea Martinoli Initiative: Fl St 18 Ursprünglich war die Tafel am Unfallort platziert	Tiefenmagazin der Bibliothek am Guisanplatz, Bern BE Koordinaten: Ca. 601846/200906	319
109	14. Oktober 1998 PC-9-Kollision Hptm Urs Blöchliger (*1962) Zfl St 12 Pilatus PC-9	Bichwil, Oberuzwil SG Koordinaten: 728503/253658	Gedenkstein für Hptm Urs Blöchliger Initiative: Zfl St 12	An der Unfallstelle Koordinaten: 728523/253628	322

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
110	25. Mai 2001 Kollision mit Kabel Maj Toni Gasser (*1946), Fw Marcel Schöni, Wm Alain Ducommun, Kpl Dominique Meyer Stab Fl Br 31/GWK Alouette III	Grand Brunchenal, Delémont JU Koordinaten: 589290/248256	Gedenkstätte für die Unfallopfer Einweihung: 25. Mai 2002 Initiative: GWK	An der Unfallstelle Koordinaten: 589288/248285	324
111	12. Oktober 2001 Kollision mit Kabel Hptm Jean-Yves Musy (*1971), Fl Sdt Stefano Guidotti (*1968), Adj Uof Heinz Wulschleger (*1945), Wm Bruno Järmann (*1953) LT St 1/LT Kp 1/Instr Ausb Absch 13/Kdo FWK Region 3 Alouette III	Sex Mort, Randogne VS Koordinaten: 604550/135250	Gedenktafel für die Unfallopfer Initiative: LT Kp 1, FWK, Heer	An der Unfallstelle Koordinaten: 604483/135303	327
112	12. November 2002 Kollision mit Kabel Oberst i Gst Beat Rüegger (*1954), Oberstlt Hans Eugster (*1960) Kdt Fl Rgt 2/Kdt Flpl Abt 10 Pilatus PC-7	Nördlich von Bonaduz GR Koordinaten: 749800/187580	Gedenkstätte für Oberst i Gst Beat Rüegger und Oberstlt Hans Eugster Einweihung: 12. November 2003 Initiative: Angehörige, Fl Rgt 2 und Flpl Abt 10	An der Unfallstelle Koordinaten: 749837/187562	329

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seite
113	23. Oktober 2013 Kollision bei Umkehrkurve Hptm Stefan Jäger (*1975), Volker Lang (*1959) Fl St 11/FAI F/A-18 D Hornet	Am Lopper, Alpnach OW/Stansstaad NW Koordinaten: 666130/202490	Gedenkstätte für Hptm Stefan Jäger und Volker Lang Initiative: Fl St 11, FAI	An der Unfallstelle Koordinaten: 666185/202457	331

VERSCHWUNDENE DENKMÄLER

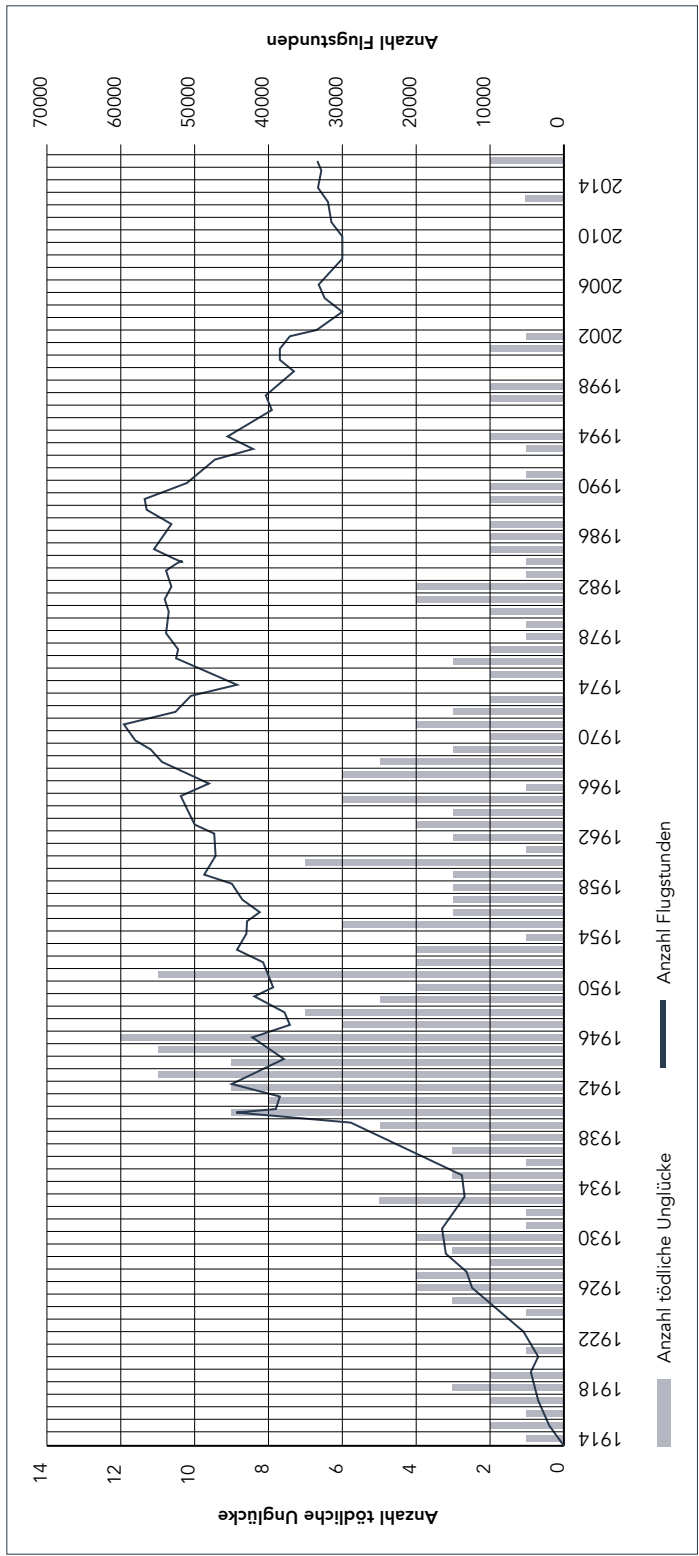
Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seiten
114	7. Oktober 1918 Ballonabschuss Lt Walter Flury (*1896) Ballontruppe Fesselballon	La Baroche, Miécourt JU	Gedenktafel für Lt Walter Flury Identische Gedenktafel, wie sie am Gedenkstein in Miécourt befestigt worden ist.	Vor der Ballonhalle auf dem Berner Beundenfeld	335–340
115	23. Juni 1931 Vrille mit neuem Flugzeug Oblt Robert Favre (*1903) Fl Kp 2 Dewoitine D-27	Beim Flugplatz Lausanne-Blécherette, Lausanne VD	Gedenkstein für Oblt Robert Favre	Südlich von Romanel-sur-Lausanne, Lausanne VD Koordinaten: Ca. 536452/156550	335–340
116	2. September 1933 Flügelbruch bei Wiederholungskurs Oblt Frédéric Zulauf (*1905) Jagd Fl Kp 13 Dewoitine D-27	Beim Flugplatz Les Eplatures, La Chaux-de-Fonds NE Koordinaten: 551380/215020	Grabmal für Oblt Frédéric Zulauf Einweihung: 1. September 1935 Initiative: Sektion Genf des Aero-Club Schweiz	Auf dem Friedhof von Pregny-Chambésy, GE Koordinaten: Ca. 499650/122781	335–340
117	21. März 1940 Absturz in Vrille Maj Jean Köhli (*1900) Kdt Fl Abt 2 Morane-Saulnier D-3800	Oppens VD Koordinaten: 543000/174200	Grabmal mit Fliegerplastik für Maj Jean Köhli Einweihung: 21. März 1941 Initiative: Union motocycliste Suisse	Auf dem Friedhof Kallnach, BE Koordinaten: Ca. 584710/207436	335–340

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seiten
118	26. Juni 1942 und 7. Juli 1944 Unfälle der Fl Kp 9 Oblt Gustav Nipkow (*1914) Fl Kp 9 Messerschmitt Me-109 E-3 Oblt Fritz Brenzikofer (*1918) Fl Kp 9 Messerschmitt Me-109 E-3	Unfall 1: Passhöhe Schallenberg, Eggiwil BE Koordinaten: 626900 / 186900 Unfall 2: Südöstlich des Flugplatzes Kägiswil, Sarnen OW Koordinaten: 662000 / 195000	Gedenktafel für die im Aktivdienst gefallenen Kameraden der Fl Kp 9 Initiative: Fl Kp 9	Neben dem Flugplatz Meiringen BE Koordinaten: 651992 / 177023	335–340
119	28. November 1963 Absturz wegen meteorologischen Bedingungen Oblt Fridolin Wicki (*1934) Fl St 15 DH-112 Venom MK 4	Hasli, Dürdingen FR Koordinaten: 579550 / 187000	Gedenkstätte für Oblt Fridolin Wicki Initiative: Angehörige	An der Unfallstelle Koordinaten: Ca. 579550 / 187000	335–340
120	1. Mai 1968 Überschlag in der Angriffskurve Oblt Hans-Ulrich Ammann (*1940) Fl St 19 DH-112 Venom Mk 1	Im Eggwald, Aesch LU Koordinaten: 662050 / 233750	Geschnitztes Kreuz in Baumstrunk für Oblt Hans-Ulrich Amman	An der Unfallstelle Koordinaten: Ca. 662050 / 233750	335–340

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seiten
121	20. Mai 1969 Hunter in Rückenlage Wm Rolf Ettlin (*1947) Fl St 18 Hunter Mk 58	Delta am Nordufer des Oeschinensees, Kandersteg BE Koordinaten: 622000/150100	Gedenktafel für Wm Rolf Ettlin Initiative: Angehörige	In der Nähe der Unfallstelle Koordinaten: Ca. 621984/150228	335–340
122	20. Januar 1970 Über Schulhaus und Altersheim Oblt Eugen Graf (*1936) Fl St 12 DH-112 Venom Mk 1 R	Emmenbrücke, Emmen LU Koordinaten: 662360/214100	Gedenkreuz für Oblt Eugen Graf	An der Unfallstelle Koordinaten: Ca. 662360/214100	335–340
123	22. September 1971 Geschwindigkeitsverlust am Eiger Lt Alfred Marti (*1946), Kpl Walter Holzner (*1946) Fl St 1/Pilotenschule DH-115 Vampire Mk 55 Trainer	Eigergletscher, Lauterbrunnen BE Koordinaten: 643000/157950	Gedenktafel für Lt Alfred Marti und Kpl Walter Holzner Einweihung: 26. Juni 1974 Initiative: Fl St 1	In der Nähe der Unfallstelle, Station Eigergletscher, Lauterbrunnen BE Koordinaten: Ca. 641046/158311	335–340
124	12. April 1972 Den Flügel touchiert Adj Uof Ruggero Bassi (*1944) Fl St 3 DH-112 Venom Mk 4	Auf Bodeweid, Wimmis BE Koordinaten: 616825/169200	Gedenktafel für Adj Uof Ruggero Bassi	Dübendorf ZH Koordinaten: 689865/250399	335–340

Nr.	Unfall/Thema	Unfallort	Denkmal	Standort des Denkmals	Seiten
125	3. Februar 1975 Absturz bei Erdkampfabübung Wm Thomas Hofer (*1952) Fl St 3 DH-112 Venom Mk 1	Bei Stampa, Nordufer des Silsersees, Bregaglia GR Koordinaten: 775350/143200	Gedenkstein für Wm Thomas Hofer Initiative: Fl St 3	An der Unfallstelle Koordinaten: Ca.775529/143243	335–340
126	5. Mai 1989 Kollision mit zivilem Flugzeug R. C., H. S Zivilpersonen Motorfluggruppe Pilatus Pilatus PC-7 und Grumman AA-5	Bei Kägiswil OW Koordinaten: 663550/197550	Gedenkstein für die zivilen Opfer R.C. und H.S.	Westlich des Flugplatzes Alpnach OW	335–340

UNFALLSTATISTIK



Tödliche Unglücke in der Militärlaviatik, 1914–2016

Die Angaben zu den Flugstunden sind aus verschiedenen Quellen zusammengetragen und können deshalb leicht variieren, da je nach Quelle mit unterschiedlichen Variablen gerechnet worden ist:

- 1914–1979: Jährliche Flugstunden und Flüge seit 1914, in: Flugdienst mit Starrflügelflugzeugen. Untersuchung der Flugsicherheitsaspekte, erstellt von der Sparte Flugsicherheit, BAMF, Bern 1981, in: Schweizerisches Bundesarchiv, E5460B#1992/280#388*, Az. 530.30, Allgemeines, 1982–1983.
- 1980–1992: Informationen von der Sparte Flugsicherheit, Schweizer Luftwaffe, VBS, Bern 2016.
- 1993–2016: Informationen von der Sparte Controlling, Schweizer Luftwaffe, VBS, Bern 2016.

GLOSSAR

Abkipübung	Bewusstes Herbeiführen eines Flugzustandes mit mangelndem aerodynamischem Auftrieb, bei dessen Endzustand – bedingt durch das Fehlen des Auftriebs – die Flugzeugnase nach unten abkippt, wodurch wieder Fahrt aufgenommen werden kann.
Degagement	Abfangen des Flugzeuges nach einer Übung oder Figur, um wieder in den normalen Geradeausflug überzugehen.
Geschletzte Rolle (veralt.: Getrudelte Rolle)	Unkoordinierte Rollbewegung um die Längsachse mittels Höhen- und Seitenruder (engl. «Flick Roll»).
Keilformation	Horizontale V-Formation, nach hinten breiter werdend.
Messerlage	Das Flugzeug fliegt um 90° gedreht zur normalen Fluglage, wobei die Flügel eine vertikale Linie bilden.
Patrouille	Verband, bestehend aus zwei Flugzeugen (Patrouillenführer-Patrouillenflieger/Leader-Wingman). Dreierpatrouille: Verband, bestehend aus drei Flugzeugen Doppelpatrouille: Verband, bestehend aus vier Flugzeugen
Renversement	Das Flugzeug steigt vertikal nach oben bis es quasi stillsteht und wird dann mit dem Seitenruder um 180° um die Hochachse gedreht, sodass die Nase des Flugzeuges vertikal nach unten zeigt.
Retournement	Das Flugzeug wird um 180° um die Längsachse gedreht und anschliessend wie im zweiten Teil eines Loopings nach unten gezogen, um entgegengesetzt zur Anfangsrichtung weiterzufliegen.
Strömungsabriss	Die Trag- oder Steuerflächen werden von einer zu geringen Luftmenge angeströmt, wodurch der aerodynamische Auftrieb soweit nachlässt, dass die Flughöhe nicht mehr eingehalten werden kann und/oder das Flugzeug kaum mehr steuerbar ist (engl. «Stall»).
Überziehen	Herbeiführen eines zu hohen Winkels zwischen Luftstrom und Flügelprofil, was zu einem Verlust des aerodynamischen Auftriebs führt.
Umkehrkurve	180°-Kurve, um beispielsweise bei einer Wetterverschlechterung in einem Tal zu wenden und den Flugweg wieder zurückzufliegen.
Volte/Landevolte	Platzrunde um einen Flugplatz für an- und abfliegende Flugzeuge, bestehend aus Querabflug, Gegenanflug und Queranflug.
Vrille/Trudeln	Korkenzieherähnliche Abwärtsspirale, bei der sich der äussere Flügel in einer Kreisbahn um den inneren Flügel bewegt.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Die Abkürzungen in den Inschriften der Denkmäler weichen zuweilen von den heute gültigen Abkürzungen ab.

Abt	Abteilung
a D	Ausser Dienst
Adj Uof (adj sof; aiut suff)	Adjutant Unteroffizier
AFLF	Abteilung für Flugwesen- und Fliegerabwehr (1936–1979)
AMF	Abteilung für Militärflugplätze (1936–1979)
BAFF	Bundesamt für Militärflugwesen und Fliegerabwehr (1979–1998)
BAMF	Bundesamt für Militärflugplätze (1979–1998)
Bat	Bataillon
Beob	Beobachter
Br (br)	Brigadier
Div (div)	Divisionär
DMP	Direktion der Militärflugplätze (1936–1968)
FAI	Fliegerärztliches Institut
FAK	Feldarmeekorps
FF Trp	Flieger- und Fliegerabwehr-Truppen (1936–1995)
Fl Kp	Fliegerkompanie (vor 1945)
Fl St	Fliegerstaffel (nach 1945)
Flab	Fliegerabwehr
Flpl	Flugplatz
Füs	Füsilier
Füs Kp	Füsilierkompanie
Fw (sgtm)	Feldweibel
FWK	Festungswachtkorps
GWK	Grenzwachtkorps
Hb Btr	Haubitzen Batterie
Hptm (cap)	Hauptmann
i Gst	im Generalstab
IG	Interessengemeinschaft
Instr Ausb Absch	Instruktor Ausbildungsabschnitt
Instr Of	Instuktionsoffizier
Jagd Fl Kp	Jagdfliegerkompanie

Kdt	Kommandant
KKdt (cdt C)	Korpskommandant
Kp	Kompanie
Kpl (cpl)	Korporal
L Fl St	Leichtfliegerstaffel
Lt (lt; ten)	Leutnant
LT Kp	Lufttransportkompanie
LT St	Lufttransportstaffel
LTDB	Lufttransportdienst des Bundes
LW	Luftwaffe (ab 1995)
Maj (maj; magg)	Major
m.ü.G.	Meter über Grund
Oberst (col)	Oberst
Oberstlt (lt col; ten col)	Oberstleutnant
Oblt (plt; lten)	Oberleutnant
Rgt	Regiment
Sdt (sdt)	Soldat
TK	Trainingskurs
UeG	Überwachungsgeschwader
Wm (sgt)	Wachtmeister

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Die Grafiken der einzelnen Luftfahrzeuge wurden von Stefan Keller erstellt und entsprechen den effektiven Bemalungen und Immatrikulationen der jeweiligen Unglücksmaschinen.

Die übrigen Abbildungen und Fotografien sind dankend entliehen von:

Aero Revue, April 1941: Seite 339

Bildarchiv ETH-Bibliothek: Seiten 40, 109, 132

Boris Comazzi: Seite 145

Crans Montana Exploitation (CME): Seite 327

Etienne Rochat: Seite 337

Flieger Flab Museum, Dübendorf: Seite 119

Frank Schwarz: Seite 192

Gemeinde Langenbruck: Seite 114

Hans-Peter und Verena Tschanz: Seite 153

Markus Rieder: Seite 83

Ortsgeschichtliche Dokumentationsstelle VVD, Dübendorf: Seite 64

Peter Simeon: Seiten 65, 137

Renato Buzzi: Seite 194

Schweizerisches Bundesarchiv: Seiten 101, 123, 127, 135, 152, 163, 190, 193, 202, 209, 214, 217, 224, 231, 246

Stadtarchiv P.020 Heimatsammlung Grenchen: Seite 104

Stadtschützen Rapperswil: Seite 267

Thierry Goetschmann: Seiten 313, 315

VBS: Seiten 35, 38, 42, 44, 45, 47, 49; Übersichtsgrafik auf Seite 382 und im Umschlag

Ville de Genève: Seite 100

Alle übrigen Fotografien: Fabienne Meyer © VBS/DDPS – LW

