Aus den Anfängen der schweizerischen Militäraviatik

Autor(en): **F.A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **28 (1955)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-562782

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

Pionier

NOVEMBER 1955 NUMMER 11

Erscheint am Anfang des Monats — Redaktionsschluss am 15. des Vormonats
Redaktion: Albert Häusermann, Postfach 113, Zürich 47, Tel.: Privat (051) 52 06 53
Postcheckkonto VIII 15666 Geschäft (051) 23 77 44
Jahresabonnement für Mitglieder Fr. 4.—, für Nichtmitglieder Fr. 5.—
Preis der Einzelnummer 50 Rappen Auslandsabonnement Fr. 7.50 (Inkl. Porto)
Adressänderungen sind an die Redaktion zu richten
Administration: Stauffacherquai 36–38, Zürich, Telephon 23 77 44, Postcheck VIII 889
Druck: AG. Fachschriften-Verlag & Buchdruckerei, Zürich

Aus den Anfängen der schweizerischen Militäraviatik

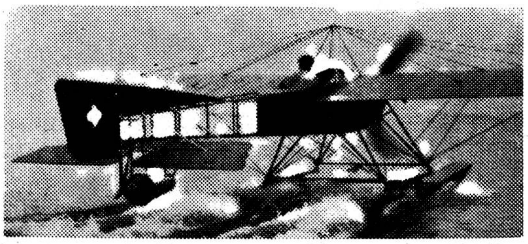
Schon in der grauen Vorzeit der Fliegerei, wie man die Epoche der ersten Flugversuche im Jahre 1903, ausgeführt von den Brüdern Wright in den Vereinigten Staaten, bis zum Ausbruch des Weltkrieges im August 1914 bezeichnen kann, war die interessante Beobachtung zu machen, dass schweizerische Pioniere einen starken Anteil an der Entwicklung des Flugzeuges nahmen. Neben dem Kanalflug des Franzosen Louis Blériot im Jahre 1909 war es allerdings zunächst ein Peruaner namens Geo Chavez, der im September 1910 mit der ersten Alpentraversierung von Brig nach Domodossola die Öffentlichkeit in unserem Lande auf die neuartige Möglichkeit des Fliegens mit einem Vehikel lenkte, das schwerer als Luft ist, von dem man sich allgemein recht seltsame Vorstellungen machte. Wenn jener Flug über die Alpen auch in den letzten Metern vor dem Ziel mit dem Absturz des kühnen Piloten endete, der wenige Tage darauf starb, so hat dessen Leistung die positive Wirkung einer eigentlichen Initialzündung gehabt, die die Begeisterung zu wecken vermochte. Landauf landab sprach man von Chavez und dem Alpenflug. Dieser war aber beileibe kein Einzelgänger der damaligen Aviatik gewesen. Eine Anzahl Schweizer im In- und vornehmlich auch im Ausland beschäftigte sich in jenen Jahren sehr eingehend und ernsthaft mit Flugproblemen. Neben den reinen Theoretikern, deren Tätigkeit durchaus nützlich und sinnvoll war, gab es unternehmungsfreudige Praktiker, die gewillt waren, sich dem neuartigen Sport zu widmen und nötigenfalls das Leben zu opfern. Von ihnen sind in erster Linie die Westschweizer Armand und Henri Dufaux zu nennen, zwei technisch interessierte und versierte Brüder, die von 1905 bis 1910 mehrere «Flugmaschinen» bauten, wobei ihnen die Konstruktionen der Amerikaner Wright, die ihr geistiges Eigentum zwar streng zu hüten verstanden, die erforderlichen Anregungen gaben, was aber keineswegs bedeutet, dass sie als Kopisten anzusprechen wären. Nachdem Armand Dufaux am 28. August 1910 den Genfer See in der Längsrichtung überflogen und den ausgesetzten Preis gewonnen hatte, kam sein Flugzeug 1911 in den damaligen Manövern der 2. Division unter de Loys versuchsweise zum Einsatz, was faktisch den Beginn einer schweizerischen Militäraviatik darstellte. Wenn dies auch ein sehr bescheidener Anfang, das Flugzeug ein recht primitives Instrument der Armee war, so wiegt die Tatsache der Verwendung schwerer, weil sie zeigt, dass es damals schon Offiziere gab, die vielleicht visionär erkannten, welches weite und neue Feld strategischer Möglichkeiten sich unter Umständen öffnen könnte. Wer Oberstdivisionär de Loys kannte, der mitten im Aktivdienst des Ersten Weltkrieges starb,

Oskar Bider
im Führersitz seines Bleriot-Eindeckers

weiss, dass er die führende Kraft bei solchen Neuheiten gewesen ist.

*

Ein weiterer Pionier jener Jahre im Schweizerland, viel beachtet und bewundert, war der Neuenburger René Grandjean, der mit einer rein schweizerischen Eigenkonstruktion aufwartete und sogar einen im Lande hergestellten Motor, der 50 PS leistete, in seine Maschine einbaute. Dieser war



René Grandjean
mit einem seiner selbstgebauten Flugzeuge, angetrieben von einem 50-PS-Oerlikon-Motor, im Jahre 1912

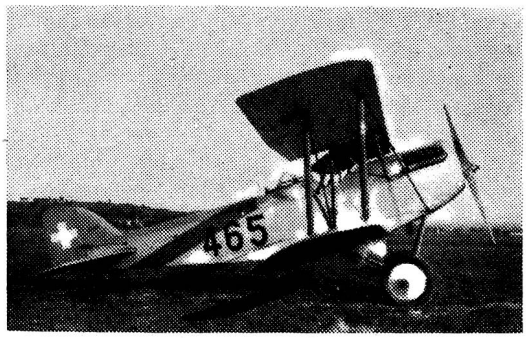
von der Maschinenfabrik Oerlikon hergestellt worden, die in jener Zeit die sich durch die Fliegerei bietenden Chancen nutzte und kurze Zeit auch im Ausland Erfolg hatte. Ferner war noch ein Aviatiker schweizerischer Nationalität da, der bei Blériot in Frankreich fliegen gelernt und sich in den Kopf gesetzt hatte, den unglücklichen Chavez zu «rächen», wie er selbst sagte. Es war der Basellandschäftler Oskar Bider, in Langenbruck beheimatet, dessen Stern einem Meteor gleich im Jahre 1913 aufzuleuchten begann, der überall in Europa Bewunderung erregte und in seinem Vaterland rasch zum eigentlichen Nationalhelden wurde. Bider traversierte mit seinem berühmten Blériot-Eindecker am 23. Januar 1913 die Pyrenäen, nachdem er in der Fliegerschule von Pau brevetiert worden war; am 13. Mai des gleichen Jahres überflog er die Berner Alpen, am 13. Juli das Alpenmassiv von Bern nach Mailand, am 26. Juli auf dem Rückflug in entgegengesetzter Richtung nochmals die Berge, wobei er ohne Zwischenlandung bis Basel kam. Diese grossartigen Leistungen, für die damalige Zeit eine Sensation erster Ordnung, die selbst in den Vereinigten Staaten Aufsehen erregte, blieben bei unserer Landesregierung nicht unbeachtet. Die Bundesräte Forrer und Hoffmann versprachen Bider die Schaffung einer schweizerischen Militäraviatik, und dass es ihnen ernst war, bezeugte der Chef des Eidgenössischen Militärdepartements (Hoffmann) dadurch, dass er Bider und seine Fliegerkameraden Real, Borrer, Reynold und Parmelin noch im Herbst jenes Jahres für grosse Manöver beizog, um die Verwendungsmöglichkeiten des Flugzeuges für militärische Zwecke zu prüfen. Jeder dieser Piloten erschien mit seinem eigenen Flugzeug und leistete sein Bestes. Sie ebneten erfolgreich den Boden für die künftige Fliegertruppe. Parmelin wartete bei Gelegenheit einer militärischen Übung mit einem Welthöhenrekord von 3442 m über Meer auf, und Bider flog noch im gleichen Jahr einen neu gekauften Blériot-Eindecker in etwas mehr als vier Stunden von Paris nach Bern. Im folgenden Jahr 1914 erregte am 11. Februar neuerdings Parmelin Aufsehen, als ihm in 5300 m Höhe die Überfliegung des Montblanc gelang.

*

Die fliegerischen Leistungen namentlich auch während der Manöverübungen blieben nicht ohne Wirkung. Oberstkorpskommandant von Sprecher, Generalstabschef der Armee, reichte schon Ende 1911 dem Militärdepartement eine Denkschrift über den Stand der Aviatik ein, und im Sommer 1912 legte er eine weitere über die Förderung der Militärfliegerei hinzu, wobei das Problem umfassend behandelt und in interessanter Weise Anregungen für den Weiterausbau gemacht wurden. Es ist freilich verständlich, dass sich die verschiedenen Instanzen, die sich mit der Sache zu befassen hatten, nicht auf den ersten Anhieb für eine endgültige Lösung entscheiden konnten. Sie schritten in absolutes Neuland, das kostspielige Aufwendungen erforderlich machte. Die Denkschriften stützten sich indessen auf erstaunlich präzise Angaben über die Organisation der Militäraviatik in Frankreich und Deutschland, wobei u.a. mitgeteilt werden konnte, dass die Zahl der Flugzeuge jener Staaten im Jahre 1912 ausserordentlich stark zugenommen hatte. Frankreich hatte bereits 400 Aeroplane im Betrieb seiner Armee, und hundert weitere befanden sich in Konstruktion, Deutschland verfügte über 250 Flugzeuge, und die gleiche Zahl ist damals schon im zaristischen Russland festgestellt worden.

*

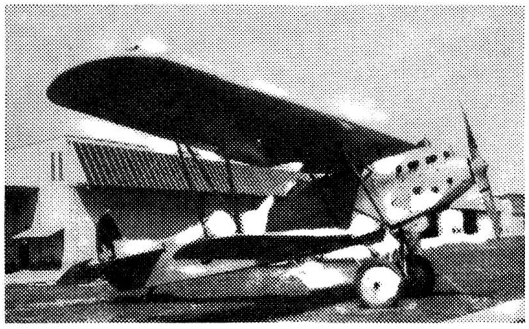
Dann kam der Krieg, und es ging vorwärts. Man kann rückblickend sagen, dass als eigentliche Gründungsursache der schweizerischen Fliegertruppe der Ausbruch des Ersten



DH-5-Beobachter-Zweisitzer.
Motor: Eigenentwicklung der Schweiz. Lokomotiv-Fabrik, Winterthur. 200 PS. Abfluggewicht: 2 t. Bewaffnung: 2 Mg.

Weltkrieges zu gelten hat. Während die Armee am 1. August 1914 mobilisierte, verfügte der Bundesrat im Einvernehmen mit dem Armeestab, dass jeder Schweizer Bürger, der damals fliegen konnte, am 3. August sich bei der Ballonhalle auf dem Beundenfeld in Bern einfinden solle, gleichgültig, ob Soldat oder Zivilist, unter Mitnahme seines Aeroplans. Ein wahrlich idyllischer Marschbefehl! Mit der Aufstellung einer Fliegertruppe wurde Hptm. i. Gst. Theodor Real aus Schwyz, der aus der Kavallerie hervorgegangen war, beauftragt. Als Instruktor der gelben Waffe ist er nach Darmstadt abkommandiert gewesen, wo er nebenbei eine Fliegerschule besucht hat, die er mit dem Erwerb des

Pilotenbrevets abschloss. Er war also «vom Bau», als man ihm die künftige Flugwaffe anvertraute. (Nebenbei: Real lebt heute noch in Südfrankreich als Farmer.) Die alte Halle der Ballonpioniere auf dem Beundenfeld diente in jenen Tagen als Hangar, in den die gerade in der Schweiz weilenden Flugzeuge gestellt wurden, Maschinen der verschiedensten Fabrikate aus aller Herren Ländern. Aus der Berner Landesausstellung holte man einige Typen, die dort zur Schau standen. Sie wurden von den Ständen wegrequiriert.

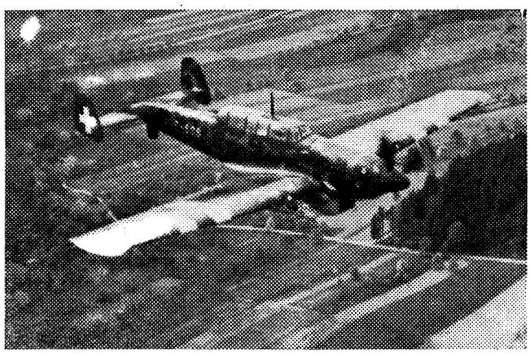


Fokker-CV-Beobachter-Zweisitzer.
Motor: Hispano-Suiza. 450 PS. Abfluggewicht: 2,2 t. 2 Mg.

Oskar Bider war dem Kommandanten bei den ersten Arbeiten behilflich, zumal er alle Flieger gut kannte. Von anderen Truppeneinheiten wurden zurückgenommen und versetzt Audemars, Parmelin, Grandjean und Lugrin. Dann meldete sich der eben aus dem Balkan heimgekehrte «Kriegsflieger» Burri, ferner stellten sich zwei Auslandschweizer ein: Cuendet und Durafour, die in der Armee hilfsdienstpflichtig waren. Real schreibt in seinen Memoiren: «Als letzter klopfte ein junges Bürschchen, noch nicht im Rekrutenalter, bei mir an, es war Comte. Auch dieser wurde ohne lange ärztliche Prüfung in die Pionieruniform gesteckt und zum Armeeflieger erhoben.» Unter Einschluss Biders waren es also neun Piloten, die den Anfang unserer Luftwaffe im August 1914 machten. «Ohne Übertreibung darf behauptet werden, dass bei Kriegsausbruch», schreibt Real weiter, «keine einzige Armee über ein durchwegs so geschultes Fliegerkorps verfügte wie die Schweiz. Nur wenige Flieger sind es gewesen, aber jeder war vollwertiger Beherrscher seines Flugzeuges, und mancher hatte sich im Ausland schon einen Namen gemacht.» Regen Anteil an dieser neuen und neuartigen Waffengattung, für die Hptm. Real in kurzer Zeit eine militärisch einwandfreie Organisation aufstellte, nahm die unter dem Kommando von Major Messner (dem späteren langjährigen Zentralpräsidenten des Schweizer Aeroklubs) stehende Ballontruppe, die den Fliegern das nötige Bodenpersonal zur Verfügung stellte und einige Offiziere abkommandierte, u. a. Oblt. Santschi, der Stellvertreter von Hptm. Real wurde. Die Fliegertruppe zerfiel in den Stab und zwei Geschwader, und die zur Verwendung gelangenden Flugzeuge waren: zwei Blériot-Eindecker, ein Morane-Eindecker, ein Grandjean-Eindecker, zwei Schneider-Doppeldecker, ein Aviatik-Doppeldecker und ein Doppeldecker von Henri Farman. Dazu war Bider noch glücklicher Besitzer eines Reservemotors des französischen Typs Gnôme. Die Platzverhältnisse auf dem Beundenfeld erwiesen sich bald als zu klein und ungeeignet, so dass an die Pilotenausbildung nicht zu denken war. Nach längeren Verhandlungen wurde das Gesuch genehmigt, nach Dübendorf umzusiedeln, nachdem auch Avenches und Spreitenbach in Erwägung gezogen worden waren. Am 13. Dezember 1914 fand der Umzug mit Auto, Lastwagen und Eisenbahn statt. Die Flieger schwangen sich selbstverständlich in ihre Apparate und wählten den Luftweg nach dem neuen Bestimmungsort. Dübendorf im Glattal wurde Flugplatz der jungen Waffe und ist in der Folge zum zentralen Ausbildungsplatz der Fliegertruppe ausgebaut worden.

*

Neben der rein militärischen Organisation der Flugwaffe und deren Ausbau, auf die wir hier nicht eintreten wollen, stand von Anfang an die Frage der Flugzeugbeschaffung im Mittelpunkt aller Bestrebungen. Im Jahre 1916 wurden die ersten Schulflugzeuge des Typs Wild an die Truppe abgegeben, und kurz darauf folgten die Beobachtermaschinen DH-1 und DH-2, im folgenden Jahr DH-3, so dass der Bestand am Ende des Weltkrieges auf 68 Flugzeuge angewachsen war. Damals gab es neben dem Stab fünf Geschwader mit 81 Piloten und 30 Beobachtern. Im Jahre 1921 kam als Neuentwicklung der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte in Thun das Flugzeug DH-5 hinzu. Mit der Neuorganisation des Militärflugwesens 1924 wurde die Notwendigkeit erkannt und mit einem Sonderkredit realisiert, neuzeitlicheres Flugmaterial zu beschaffen. Ab 1925 wurde die Truppe mit 60 Jagdeinsitzern des Typs Dewoitine-D-27 sowie 45 Beobachter-Zweisitzern des Typs Fokker-CV ausgerüstet, die bis Ende 1933 von den Fabriken



Zweisitzer-Kampfflugzeug C-3604.
Eigenentwicklung. Motor: Saurer 1250 PS.
Max. Geschwindigkeit: 580 km/h. Abfluggewicht 4,3 t.

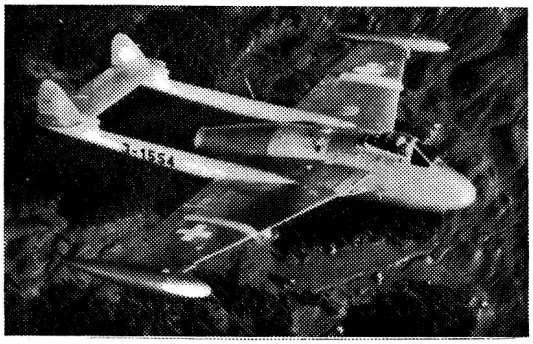
geliefert wurden. In Thun arbeitete man an Eigenentwicklungen, und hintereinander erschienen die Typen C-35 (verspannter Doppeldecker in Gemischtbauweise nach dem Muster Fokker-CV) und C-36 (freitragender Tiefdecker in Leichtmetallschalenbau), mit denen die Fliegertruppe bis 1942 dotiert wurde. Da sich die Weltlage indessen bereits zu verschärfen begann und Gewitterwolken sich über Europa türmten, hielt man es für wichtig, im Ausland Umschau zu halten, doch war schon 1937 nichts mehr zu kaufen. Frankreich, England, Italien und Deutschland sind von schweizerischen Delegationen besucht worden. Zustande

kam der Lizenzbau des französischen Jagdeinsitzers Morane-406 mit 860-PS-Hispano-Suiza-Motor, der unter tatkräftiger Mitwirkung der schweizerischen Privatindustrie noch 1939 von der Truppe übernommen werden konnte. Mit Deutschland ist Ende 1938 überraschend ein Vertrag abgeschlossen worden über die Lieferung von insgesamt 90 Flugzeugen verschiedener Versionen von Messerschmitt Ue-109, die zu den modernsten zählten und zu hohem Ankaufspreis erhältlich wurden. Bei Kriegsausbruch im September 1939 besass unsere Fliegertruppe insgesamt 228 fronttaugliche Flugzeuge und dazu sechs Fliegerkompagnien, für die keine Flugzeuge vorhanden waren. Im Verlaufe des Krieges betrug der Zuwachs 471 Kampfflugzeuge, und am Ende des Aktivdienstes war ein Bestand von 530 Maschinen vorhanden, nachdem von 1939 bis 1945 insgesamt 79 Frontflugzeuge verlorengegangen waren, davon 76 durch Unfälle und drei durch Abschuss bei Neutralitätsverletzungen. Über die Leistungen der schweizerischen Luftwaffe während der Aktivdienstzeit gibt der Bericht des Kommandanten an die Bundesversammlung interessantes Zahlenmaterial, woraus wir lediglich erwähnen, dass insgesamt 237393 Flugstunden absolviert worden sind, die 652269 Landungen ermöglichten.

Jagd- und Erdkampfeinsitzer «Vampire»
mit Düsentriebwerk «Goblin»,
etwa 4500 PS. Max. Geschwindigkeit 890 km/h.

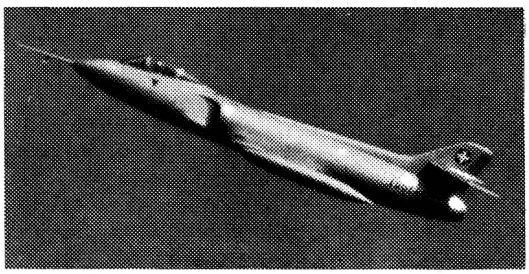
*

Seither hat sich eine grosse Wandlung vollzogen. Der Kolbenmotor ist durch den Düsenantrieb verdrängt worden. Unter strengster Geheimhaltung nahm die Entwicklung im Ausland ihren Anfang auf beiden Seiten der kriegführenden Parteien. Für die Schweiz ergab sich die Notwendigkeit der Umstellung. Die Anschaffung von hundert Mustang P-51 D aus Kriegsliquidationsbeständen im Jahre 1948 als Ersatz für die Morane-406 darf als Überbrückungsmassnahme gelten. Hingegen entschied man sich, gestützt auf die Botschaft des Bundesrates vom 21. Mai 1947, die vom Parlament gutgeheissen wurde, für die schnellen englischen Düsenflugzeuge zunächst des Typs Vampire, von denen 75 Stück als erste Serie 1949/50 direkt angekauft worden sind, worauf eine zweite Serie 1951/52 im Lizenzbau in der Schweiz hergestellt wurde, nachdem die Kriegstechnische Abteilung mit den Flugzeugwerken De Havilland einen entsprechenden Vertrag abschliessen konnte. Diese Firma brachte 1950 als Weiterentwicklung den Venom heraus, für den ebenfalls die Lizenz erworben wurde. Eine erste Serie von 150 Einheiten ist gegenwärtig im Produktionsabschluss begriffen, worauf eine zweite Serie von 100 Venoms in Fabrikation genommen wird. Diese raschen und modernen Flugzeuge, die besonders günstige Eigenschaften für unser gebirgiges Land aufweisen, ersetzen mit ihrer Ablieferung die früheren



«Venom» mit Düsentriebwerk «Ghost»,
Lizenzfabrikation Sulzer, etwa 7500 PS.
Max. Geschwindigkeit etwa 1000 km/h.

Typen mit Kolbenmotorantrieb vollständig, und wenn die zweite Serie Venom bei der Truppe abgeliefert sein wird, stehen unserer Flugwaffe nur noch Düsenflugzeuge zur Verfügung. Erfreulicherweise hat die schweizerische Privatindustrie bei der Produktion dieser neuartigen Militärmaschinen einen wertvollen Beitrag geleistet, indem sie



P-16 — das erste
durch die Flug- und Fahrzeugwerke AG. in Altenrhein
entwickelte schweizerische Düsenkampfflugzeug.

nicht nur den Zellenbau vollständig durchführte, sondern in der Lage war, auch die Düsenaggregate im Lizenzbau einwandfrei herzustellen, was für die Zukunft günstige Aspekte eröffnet. Denn die Entwicklung steht nie still. Im Auslande gibt es bereits noch modernere Militärflugzeuge, die bessere Leistungen herausbringen und Eigenschaften aufweisen, die nicht ausser acht gelassen werden dürfen. Es ist ganz

klar, dass es sich die Schweiz nicht leisten kann, die Ausrüstung ihrer Luftwaffe den ständig wechselnden ausländischen Vorbildern anzupassen.

*

Aber wir dürfen der Zeit den Rücken nicht drehen und uns hinter veralteten Auffassungen verschanzen. Denn jeder Soldat hat das Anrecht darauf, mit bestem Material ausgerüstet zu sein, damit er Vertrauen zu ihm gewinnt und seine Aufgabe im Rahmen der Landesverteidigung lösen kann. Auch unseren Fliegern muss zeitgemässes Flugmaterial in die Hand gegeben werden. Der Venom erfüllt diese Forderung weitgehend. Was bringt die Zukunft? In einem ostschweizerischen Fabrikationsunternehmen wurde das schweizerische Düsenflugzeug P-16 erfolgreich konstruiert. Das Muster könnte als Ersatz für die Vampires in Frage kommen, wenn seine Leistungen den Erwartungen entsprechen. Die schweizerische Privatindustrie ist fähig und in der Lage, die Lücke der Flugzeugbeschaffung auszufüllen, die im Verlaufe der Jahre seit der Gründung einer einheimischen Flugwaffe und namentlich auch vor und während des Zweiten Weltkrieges grosse Sorgen bereitet hat. Wie der Soldat Vertrauen in seine Waffe haben soll, so müssen auch die zuständigen Instanzen Vertrauen haben in die Leistungsfähigkeit einer schweizerischen Flugzeugindustrie, die notwendig ist im Dienste der Armee. Denn Landesverteidigung verträgt nur ganze Leistungen.

F. A.

Die Kompagnietagung der Telegraphenkompagnie 5

Es zeugt sicher von einem guten Geist der Kameradschaft und der Zusammengehörigkeit, wenn eine Kompagnie, die während des Aktivdienstes Hunderte von Diensttagen leistete, von ihrem Feldweibel und seinem treuen Mitarbeiterstab nach mehr als 10 Jahren zu einer Tagung aufgerufen wird.

Der Einladung von Feldweibel Schilling haben rund 290 Angehörige der Tg.Kp.5 1939—45 Folge geleistet und sind am 24. September auf dem alten Korpssammelplatz in Aarau eingerückt. Die Tagung fand im Saalbau statt, der Ort, wo die Kompagnie lange Zeit im Kantonnement lag. Nachdem die Harmoniemusik den Anlass mit einigen schneidigen Märschen eingeleitet hatte, begrüsste Fw. Schilling die so überaus zahlreich erschienenen Offiziere, Unteroffiziere, Pioniere, Trainsoldaten und Motorfahrer. Besonderen Gruss entbot er dem ehemaligen Divisionskommandanten Dr. Eugen Bircher und unserem hochverehrten Waffenchef, Oberstdivisionär Büttikofer, der als Hauptmann die Kompagnie während zwei Jahren kommandierte.

Die Totenehrung, umrahmt vom Lied des guten Kameraden, gab die Namen einer grossen Zahl von ehemaligen Kameraden bekannt, die bereits zur grossen Armee aufgerufen wurden.

Kräftig applaudiert betrat dann Oberstdivisionär Büttikofer das Rednerpult, um über die Neuerungen auf dem Gebiete des Übermittlungsdienstes seit der Demobilmachung 1945 zu referieren. Er gab einen eindrücklichen Überblick über die bereits erfolgten und bevorstehenden Änderungen in der Organisation unserer Waffengattung und hob dann die gewaltigen Neuerungen auf der technischen Seite hervor. In lautloser Stille hörten die Aktivdienstsoldaten von der gesteigerten Wichtigkeit der Truppe, welcher sie unter einfacheren und bescheideneren Verhältnissen dienten. Der Referent wusste aber zu betonen, dass nicht das Material entscheidend ist, wohl aber die gute Ausbildung, eine saubere Pflichtauffassung und ein restloser Einsatz für unsere Wehrbereitschaft.

Oberstdivisionär Bircher liess es sich nicht nehmen, auch einige Worte an seine ehemaligen «Telegräphler» zu richten. Unter Hinweis auf die Schlachten an der Marne und Tannenberg zeigte er die gewaltige Verantwortung der Telegraphen- und Funkergruppe.

Dem letzten Kompagniekommandanten der Aktivdienstzeit, Hptm. Kraft, sah man die Freude an, als er wieder einmal seine Mannen vor sich hatte und sie zur frohen Zusammenkunft begrüssen konnte.

Ein fast zu reiches Unterhaltungsprogramm wickelte sich dann ab, das nicht durchwegs die erhoffte Aufmerksamkeit fand. Dem Schreiber dieses Artikels lag es ob, einiges aus der «Geschichte der Telegraphenkompagnie 4/5» zu sagen.

Da die alte Kompagnie 4 im Jahre 1938 in Kp. 5 umgetauft wurde, sind beide Einheiten heute noch unzertrennlich miteinander verbunden. 1912 wurde die Kp. 4 neu aufgestellt. Es war eine besondere Freude, den ersten Feldweibel der Kompagnie, Erhard Eglin von Baden, unter den Gästen begrüssen zu können. Mit dem ebenfalls anwesenden jetzigen Kompagniekommandanten, Hptm. Würger, war somit die Kompagnie 4/5 lückenlos von der Gründung bis auf den heutigen Tag vertreten. Sicher ein Ereignis, wie es wohl keine andere Einheit bieten könnte. Die Taten der Kompagnie in den Aktivdiensten 1914—19 und 1939—45 wurden in Erinnerung gerufen. Aber auch die dazwischenliegenden WK und Manöver, die Namen der Kompagniekommandanten und einige Reminiszenzen wurden der Vergessenheit entrissen.

Damit waren die offiziellen Darbietungen erschöpft, und der Abend, die Nacht und der Morgen gehörten der Kameradschaft. Der Chronist liess sich sagen, dass der alte Geist der Telegraphenkompagnie 4/5 noch ungebrochen ist, bis in die späten Morgenstunden war das «Durchhaltevermögen» wie ehemals.

Auf Wiedersehen in 3 Jahren!

Major Merz

VERBANDSABZEICHEN für Funker oder Telegraphen-Pioniere können bei den Sektionsvorständen bezogen werden