

Militärflugplatz Gheid : die Schweiz - ein neutrales Land

Autor(en): **Niederhäusern, Fred von**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **63 (2005)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659859>

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.

Militärflugplatz Gheid

Die Schweiz – ein neutrales Land

Fred von Niederhäusern

Ab Mitte der Dreissigerjahre mehrten sich die Anzeichen, dass Europa auf einen neuen Krieg zutrieb. Das im Völkerbund begründete System der kollektiven Sicherheit, in welches gerade die kleineren Nationen ihre Hoffnungen gesetzt hatten, versagte. Ein Markstein auf dem Weg in den Abgrund war der 1936 ohne jede Gegenwehr erfolgte deutsche Einmarsch in die entmilitarisierten linksrheinischen Gebiete. Belgien, seit 1919 in einem Verteidigungsbündnis mit Frankreich zusammengeschlossen, hatte 1923 an der Ruhrbesetzung mitgewirkt. Jetzt kündigte es diesen Vertrag und hoffte, sich durch strikte Neutralität aus einem künftigen Konflikt herauszuhalten. Ein deutscher Einfall in Frankreich unter Umgehung der Maginot-Linie würde durch Belgien oder, aus geographischen Gegebenheiten weniger wahrscheinlich, durch die Schweiz erfolgen.

Gemäss der Haager Konvention von 1907 war die Schweiz nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, ihre Neutralität mit eigenen Mitteln zu schützen, was – ein Novum in der Geschichte – auch eine Verteidigung des Luftraums einschloss. Wollte unser Land seine Neutralitätspolitik glaubhaft vertreten, war die Schweizer Armee ungeachtet aller wirtschaftlichen Probleme und politischen Differenzen auf einen den Anforderungen entsprechend modernen Stand zu bringen. Dies galt besonders für die Flugwaffe.

1936 – der Schritt zur selbstständigen Flugwaffe

Davon ausgehend, dass unser Milizheer, getreu schweizerischer Tradition, lediglich auf Abwehr eingestellt war, erhielt die Fliegertruppe im Bundesbeschluss über die Organisation des Heeres von 1924 den Charakter einer Hilfswaffe. Die ihr zugeordneten Aufgaben beschränkten sich zur Hauptsache auf Aufklärung und den Schutz derselben durch Jagdflieger. Über den taktischen Einsatz mit Bodentruppen hatte man sich noch kaum Gedanken gemacht; die Luftraumverteidigung spielte eine untergeordnete Rolle. Indessen kam die Diskussion um die künftige Bedeutung der Flugwaffe nicht zur Ruhe; besonders die 1925 gegründete «Gesellschaft der Offiziere der Schweizerischen Fliegertruppe – Avia –» setzte sich für eine Erneuerung des Gesamtkonzeptes ein.

Ab 1934 zwang das nationalsozialistische Deutschland seine potenziellen Gegner in einen Rüstungswettlauf, der immer schärfere Formen annahm. Auch in der Schweiz erkannte man nun die heraufziehende Gefahr eines Krieges in noch nie da gewesener Form; der moderne Luftkrieg würde auch die Zivilbevölkerung nicht verschonen. Eine massiv überzeichnete Wehranleihe bekundete 1935 den Willen zum Widerstand. 1936 bewilligten die eidgenössischen Räte 55 Mio. Franken für den Ausbau der Flugwaffe, welche gleichzeitig zur ebenbürtigen Waffe der Landesverteidigung erhoben wurde. Am 17. Oktober erfolgte gemäss Bundes-

ratsbeschluss die Gründung der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr. Zum Waffenchef und zugleich Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen wurde der aus der Artillerie stammende Oberst i. Gst. Hans Bandi gewählt. Auf das Kader der neuen Waffengattung kam eine gewaltige Aufgabe zu. Dass es in den wenigen Jahren bis zum Kriegsausbruch gelang, eine Organisation nach zeitgemässen Gesichtspunkten aufzubauen, die Ausbildung für alle Grade und Dienstzweige zu fördern und das Korpsmaterial wenigstens teilweise den hohen Ansprüchen der modernen Luftkriegsführung anzupassen, beweist, mit welcher Energie und Zielbewusstheit gearbeitet wurde.

Die in den Jahren 1932–1933 an die Truppe abgegebenen, im Lizenzbau hergestellten Dewoitine-D27-Jagdeinsitzer und die in Holland gekauften zweiseitigen Fokker-CV-Mehrzweckflugzeuge waren infolge der raschen technischen Entwicklung 1936 kaum mehr fronttauglich. Die aus Letzterem von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte – K+W – entwickelte C 35¹ für Luft-, Erdkampf und Aufklärung kam 1937 zur Truppe, schnitt jedoch im Leistungsvergleich am internationalen Flugmeeting 1937 in Dübendorf schlecht ab. Die als modernste Mehrzweckmaschine gedachte C 36 sollte die Schweiz ebenda vertreten, befand sich aber noch im Planungsstadium. Am dringendsten war jetzt die Beschaffung eines zeitgemässen Jagdeinsitzers. Ende 1937 bestellte das EMD bei Morane & Saulnier, Paris, zwei Maschinen des von den Franzosen als «meilleur chasseur du monde» bezeichneten Typs MS 405 und schloss gleichzeitig einen Lizenzvertrag ab. Die von Hispano-Suiza, Paris, gebauten Triebwerke sollten in Lizenz bei SLM und Saurer, Arbon, gefertigt werden. Die Auslieferung verzögerte sich jedoch bis in den September 1938. Nach zähen Verhandlungen mit dem Reichs-Luftfahrts-Ministerium und den Messerschmitt-Werken in Augsburg gelang dem EMD am 31. Oktober 1938 der Abschluss eines Kaufvertrages für den Standardjäger der deutschen Luftwaffe Me 109. 10 Maschinen des Typs D mit Jumo-Motor wurden im Frühjahr 1939 geliefert, weitere 30 des Typs E mit dem stärkeren Daimler-Benz-Triebwerk folgten im Juni und Juli. Damit verfügte die Schweiz über ein modernes und leistungsfähiges Jagdflugzeug. Die Me 109D & E waren ohne Bordwaffen geliefert worden; aus nahe liegenden Gründen wollte man die eigene, hoch entwickelte Waffenindustrie berücksichtigen. Dies erforderte allerdings Änderungen an den Waffen und den Flugzeugen, was wiederum zu Verzögerungen führte.

Das Funkwesen in der Schweizer Flugwaffe unterstand zu jener Zeit der Abteilung für Genietruppen, womit den völlig verschiedenen Anforderungen der Fliegerfunker in keiner Weise Rechnung getragen wurde. Nur die 10 Me 109D waren mit einer Funkausrüstung geliefert worden. Nach

längerem Hin und Her bewilligte das EMD am 15. August die Anschaffung einer noch nicht einsatzreifen Neukonstruktion der Société française radioélectrique – S.F.R. für die französische Luftwaffe, ohne die Geräte getestet zu haben. Damit begannen die Probleme des Flugfunks in der Schweiz, die bis ans Ende des Krieges andauern sollten.

Die ab 1936 beschafften, grösstenteils bei Dornier, Altenrhein, in Lizenz gebauten Bücker-Jungmann- und -Jungmeister-Schul- und -Trainingsflugzeuge waren für eine zeitgemässe Grundausbildung der Piloten hervorragend geeignet. Zur Umschulung auf die schnellen Jagdeinsitzer dienten die 1938 von Messerschmitt gelieferten Me 108 «Taifun»².

Gemessen an der komplexen Struktur einer modernen Flugwaffe, der kurzen Zeit und dem knappen Material, das für den praktischen Unterricht zur Verfügung stand, war der erreichte Ausbildungsstand bemerkenswert hoch; die Motivation war gross. Das konnte jedoch nicht von der Tatsache ablenken, dass zum Zeitpunkt der Generalmobilmachung am 2.9.39 von den 21 Fliegerkompanien nur 3 mit fronttauglichen Maschinen ausgerüstet waren. Es waren dies:

FlKp 6 mit 6 Me 109E in Thun

FlKp 15 mit 6 Me 109D in Payerne

FlKp 21 mit 6 Me 109E in Dübendorf

Erste Erfahrungen im Aktivdienst

Das Jahr 1939 ging zu Ende, ohne dass die Alarmpatrouillen der obgenannten Kompanien eingreifen konnten. Die zahlreichen Grenzverletzungen fanden entweder bei Nacht oder bei schlechtem Wetter statt, oder es handelte sich um Einflüge in die für Schweizer Maschinen gesperrte Grenzzone. In den ersten zwei Monaten des Jahres 1940 zwangen schlechte Sicht, aufgeweichte oder gefrorene Flugplätze die Besatzungen in die Theoriesäle. Soweit es die erhöhte Bereitschaft zulies, wurde die intensive Ausbildung von Kader

und Truppe fortgeführt. Zwei Sperrübungen – simulierte Einflüge von Feindflugzeugen – zwecks Erprobung der Zusammenarbeit mit dem Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst – FIBMD³ deckten grundsätzliche Mängel auf. Trotz grossem personellem Einsatz auf den Beobachtungsposten und in den Auswertezentralen erwies sich das System als langsam und wenig leistungsfähig. Anfang Februar begann in Genf die Umschulung von Piloten, die man nach der Mobilmachung aus Mangel an Flugzeugen entlassen hatte, auf die Messerschmitt-Maschinen. Die Besatzungen dieser Einheiten waren selbstverständlich nach Abschluss der technischen Umschulung noch nicht einsatzbereit. Dazu bedurfte es einer zusätzlichen taktischen Ausbildung von mehreren Wochen. Mit der Umschulung auf Morane-Jäger konnte erst im April begonnen werden; alle diese Einheiten standen zum Zeitpunkt der zweiten Generalmobilmachung am 10. Mai in Genf und waren nicht einsatzbereit. Hingegen waren nun nach Abschluss ihrer Umschulung 6 Einheiten mit je 8 bis 12 Me 109 zum Einsatz bereit. Die Hauptlast des Neutralitätsschutzes während der kritischen Monate Mai und Juni trugen jedoch nach wie vor die Fliegerkompanien 6, 15 und 21.

Die mit den Me-109-Jägern gemachten Erfahrungen hatten indessen auch Schwachstellen offen gelegt: So führte das schmale Fahrwerk zu zahlreichen Landeunfällen, Motorpannen erzwangen häufige Notlandungen und das Abfangen aus hoher Geschwindigkeit führte zu Deformationen und Materialbrüchen an der Zelle. Als äusserst hinderlich erwies sich zudem die geringe Anzahl der verfügbaren Funkgeräte.

Der Flugplatz im Gheid

Olten ist im Jahre 1913 in das Zeitalter der Aviatik eingetreten. Zugunsten einer Spende für Militäraviatik organisierte die Offiziersgesellschaft Olten ein Flugmeeting auf



Ernst Rech vor seinem selbst gebauten Eindecker mit Anzani-Motor

dem Trimbacher Grossfeld am 4./5. Mai. Der Langenthaler Fluglehrer Ernst Rech sollte einen Postflug nach Oensingen durchführen. Am Vortag stürzte Rech auf dem Überflug nach Olten kurz nach dem Start in Dübendorf infolge einer Windböe ab und fand den Tod. Der Langenbrucker Flugpionier Oskar Bider wollte in die Lücke springen, konnte aber wegen schlechten Wetters nicht fliegen. Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde Bider der erste Fluglehrer der ad hoc zusammengewürfelten Schweizer Fliegertruppe, der Keimzelle der künftigen Flugwaffe. Wieder war es die Oltner Offiziersgesellschaft, welche die Initiative ergriff und am 27. Juli 1919 den ersten Flugtag in Olten auf der Altmatte durchführte. Erstmals trat der 23-jährige Oltner Militärpilot Max Cartier in Erscheinung. Zusammen mit Max Buri, ebenfalls einem Oltner Aviatiker, erlangte er bei der Direktion für Militärflugplätze in Dübendorf die Zusicherung, ein Militärfluggeschwader – ausgerüstet mit Haefeli-DH-3-Doppeldeckern – zu entsenden. Am 28. August 1921 erfolgte dann die feierliche Eröffnung des Flugfeldes Gheid. Die Organisation dieses Anlasses oblag Max Cartier und Eugen Dietschi⁴, die Durchführung der Offiziersgesellschaft überbunden. Hauptmann Max Cartier, seit 1925 Inhaber eines Schweizer Höhenrekords, Pilot bei der Fluggesellschaft Ad Astra und Einflieger bei der Eidgenössischen



Das Cartier-Denkmal auf dem Flugfeld

Konstruktionswerkstätte, stürzte am 24. Januar 1928 auf einem Werkflug infolge eines Flügelbruchs tödlich ab. 1932 wurde der Segelflugclub Olten gegründet; neben dem Hangar an der Südostecke des Flugfeldes entstand eine Werkstatt, in welcher Segelflugzeuge von den Mitgliedern in mühsamer Kleinarbeit selbst hergestellt wurden. Ein Vertrag zwischen der Einwohnergemeinde Olten und der Direktion für Militärflugplätze ermöglichte 1936 eine Verlängerung der Piste auf 680 Meter; 1939 wurde die Piste auf 965 Meter ausgebaut. Im Sommer 1940, während des Westfeldzugs, sollte dem Militärflugplatz Gheid eine wichtige Rolle zufallen.

Kampfeinsätze im Mai/Juni 1940

Zum Zeitpunkt der II. Generalmobilmachung vom 10. Mai befanden sich die Fliegertruppen bereits im Dienst. Schon seit Anfang April galt der Befehl, Militärflugzeuge der Kriegs führenden Staaten ohne Vorwarnung anzugreifen. Durch eine Umgruppierung wurden verschiedene Einheiten der Flugwaffe von grenznahen Flugplätzen ins Landesinnere verlegt. Die Standorte mit Messerschmitt-Me-109-Jägern waren am 11. Mai folgende:

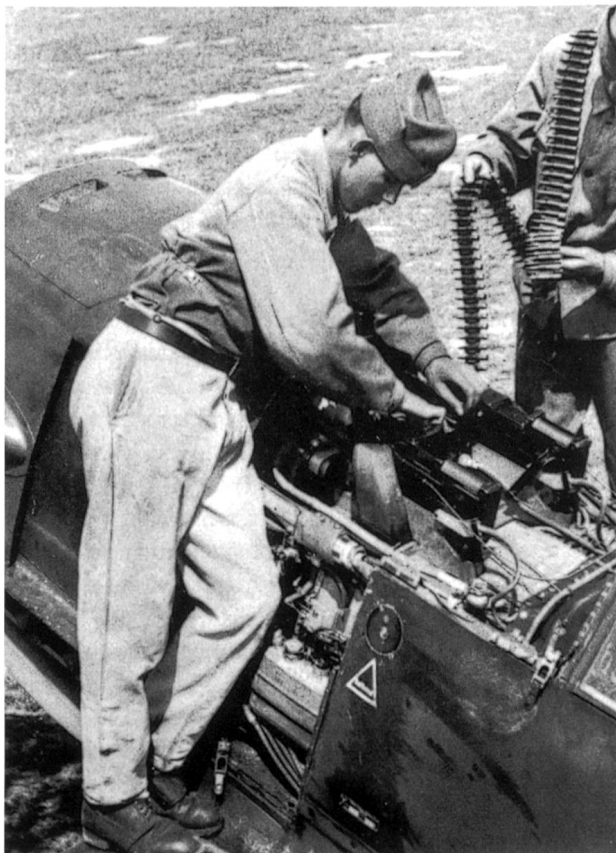
FlKp 6	Me 109E	Thun
FlKp 7	Me 109E	Payerne
FlKp 15	Me 109D/E	Biel-Bözingen, ab Ende Mai Olten
FlKp 21	Me 109E	Emmen, Alarmpatrouillen in Dübendorf, Olten und Mollis

Zum Verständnis der im Folgenden beschriebenen Ereignisse muss die Ausgangslage zu Beginn des Westfeldzuges skizziert werden. Man rechnete in der Armeeführung und



Eugen Dietschi als Student und Max Cartier; die beiden Förderer des Flugplatzes Gheid

im Bundesrat mit einem deutschen Einbruch nach Frankreich über schweizerisches Territorium. Wie wir heute wissen, wurde der Eindruck eines unmittelbar bevorstehenden Überfalls durch deutsche Scheinmanöver in Grenznähe hochgespielt. Französische Truppen sollten an der Südflanke gebunden werden. Deutsche Bombergeschwader operierten von ihren südbadischen Stützpunkten im Raum Ambérieu-Lyon-Grenoble. Legt man Linien vom Funkfeuer Freiburg/Breisgau zu den Angriffszielen, so folgen sie exakt der Jurakette und kreuzen die Ajoie. Indem man den schweizerischen Luftraum durchflog, konnten der Hin- und der Rückweg abgekürzt und die im Raum Belfort konzentrierte, starke französische Fliegerabwehr umgangen werden. Ein Einsatzbefehl vom 1. Juni hält fest: «An den Zielen ist nur mit schwacher Abwehr zu rechnen. Vorsicht bei Überfliegen schweizerischen Gebietes. Mit Angriff durch schweizerische Jagdflugzeuge Me 109 ist zu rechnen.» Die so unter bewusster Missachtung der schweizerischen Neutralität geflogenen Einsätze eskalierten in der Folge zu provozierten Luftkämpfen zwischen Messerschmitt-Me-110-Zerstörern und den Schweizer Jägern. Dagegen waren unbeabsichtigte Grenzverletzungen durch verirrt oder angeschossene Flugzeuge von geringerer Bedeutung. Mit der Generalmobilmachung entfiel das Verbot, in Grenznähe zu fliegen. Wegen der zunehmenden Luftraumverletzungen wurden ab 16. Mai die Fliegertruppen in erhöhte Bereitschaft versetzt. Das bedeutete, dass sämtliche



Die sorgfältige Wartung war die Grundvoraussetzung für einen störungsfreien Einsatz. Aufmunitionieren der durch den Propellerkreis schießenden Maschinengewehre.

flugbereiten Maschinen eine Stunde vor Sonnenaufgang bis eine Stunde nach Sonnenuntergang innert Minuten starten konnten. Die Erstellung der Flugbereitschaft: Aufmunitionierung und Kontrolle der Bordwaffen, Wartung der Motoren und Funkgeräte in möglichst kurzer Zeit erforderte vom Bodenpersonal einen grossen Einsatz. Zudem machten die verblüffenden Erfolge deutscher Luftlandetruppen in Belgien und Holland Verteidigungsmassnahmen auf den Flugplätzen notwendig; Infanterieausbildung war bei der Truppe jedoch unbeliebt. Die Unterkünfte auf den Feldflugplätzen waren äusserst dürftig. Anstelle der Zelte hatte man im Vorwinter einfache Schutzhütten erstellt, wozu die knappen Kredite allerdings kaum ausreichten. So mieteten sich Oblt Ahl und Oblt Suter kurzerhand einen Möbelwagen, den sie auf dem Flugplatz Gheid als Schlafstätte platzierten. Wenden wir uns nun einigen Kampfeinsätzen zu, an denen in Olten stationierte Piloten teilnahmen.



Der Messerschmitt-Me-109 E-Jäger, in der Schweiz genannt Me 109 DB. Deutlich erkennbar das schmale am Rumpf befestigte Fahrwerk. Bewaffnung: 2 MG, 2x20-mm-Oerlikon-Flügelkanonen. Geschwindigkeit 450 – 570 km/h.

1. Juni: Das Kampfgeschwader 53 «Legion Condor» fliegt mit 36 Heinkel-He-111-Bombern in 3 Staffeln einen Angriff auf Eisenbahnverbindungen bei Grenoble, Aix-les Bains und Ambérieu. Einige Maschinen dringen um 15.48 Uhr im Raum Basel in den Schweizer Luftraum ein und verlassen das Land bei Le Brassus. Einer Alarmpatrouille aus Thun gelingt bei Lignières der Abschuss einer vermutlich von französischen Jägern angeschossenen, heimwärts fliegenden He 111. Alle 5 Mann Besatzung finden den Tod. Den Rückweg nehmen zwei Verbände des KG 53 wiederum durch Schweizer Luftraum. In Olten starten unverzüglich Oblt Kuhn und Lt Aschwanden sowie der Kdt der FlKp 15, Hauptmann Lindecker, mit Oblt Homberger. Über St-Imier sichtet die Patrouille Lindecker/Homberger eine in 4000 Metern Höhe der Grenze entlang fliegende Formation von 4x3 Bombern. Um seinerseits eine Grenzverletzung zu vermeiden, greift Lindecker erst an, als er sich bei St-Ursanne zweifelsfrei über Schweizer Gebiet befindet. In klassischer Weise trifft er die hinterste Maschine. Unmittelbar danach wird dieselbe Maschine von dem in Thun gestarteten Lt Schenk erneut

getroffen. Sie geht mit einer Rauchfahne in einen steilen Gleitflug und kommt bei Oltingue auf der französischen Seite zu Boden.

2. Juni: Bei einem Angriff auf den Flugplatz Lyon/Bron wird eine Heinkel He 111 des KG 55 «Greif» über Bourg von französischen Jägern angeschossen. Der Bordfunker ist verletzt, der rechte Motor muss wegen Ölverlusts abgestellt werden. Ein Flug über die Alpen ins verbündete Italien kommt nicht infrage. Der abgesetzte Funkspruch «rechter Motor unbrauchbar – Rückmarsch befehlsgemäss durch die Schweiz – Bombennotabwurf» belegt, dass ein Durchflug der Schweiz eingeplant war. Mit überhitztem linkem Motor weiterfliegend, verliert die Maschine an Höhe und kommt in ca. 1700 m Höhe über die Grenze. Der deutsche Pilot ignoriert die Landeaufforderung auf dem Flugplatz Genf. Die Flab eröffnet das Feuer, ohne zu treffen. Die Oltner Patrouille Lindecker/Aschwanden sichtet den Bomber über Yverdon und greift an. Es erfolgt kein Abwehrfeuer. Die schwer beschädigte, kaum noch steuerbare Maschine kann bei Ursins notlanden. Der lebensgefährlich verletzte Bord-schütze stirbt im Spital Yverdon.

Eine deutsche Reaktion war nun vorauszusehen. Eine Staffel des Zerstörergeschwaders ZG I mit einem einzelnen Heinkel-Bomber als «Lockvogel» sollte in einem als «Aufklärungsflug mit Zerstörerschutz» deklarierten Sonderauftrag herausfinden, ob die Schweizer auch einen Zerstörerverband angreifen würden. Es lag auf der Hand, dass die im Verband operierenden Zerstörer Messerschmitt Me 110, deren eigentliche Aufgabe ja das «Zerstören» feindlicher Jäger war, wesentlich gefährlichere Gegner darstellten als schwach bewaffnete Bomber, zumal wenn sie einzeln flogen.

4. Juni: Bereits am frühen Morgen ereignen sich zahlreiche Grenzverletzungen über dem Neuenburger Jura und der Ajoie. In Ausführung ihres «Aufklärungsflugs mit Zerstörerschutz» fliegen die Me 110 des ZG I provozierend kreuz und quer über den Pruntrut Zipfel, ohne jedoch behelligt zu werden. Auch am Nachmittag dringen die Deutschen immer wieder auf Schweizer Gebiet vor, um unsere Jäger herauszufordern. Es kommt zu heftigen Luftkämpfen, in deren Verlauf die Schweizer Piloten erstmals mit einer für sie unbekanntenen Kampftechnik konfrontiert werden. Sobald sie angreifen, formierten sich die Gegner zu einem «Abwehrkreis», in dem die vorausfliegende Maschine durch das frontale Schussfeld der nachfolgenden gegen Angriffe von hinten gedeckt wird. Auf die ersten Meldungen erfolgt nach 14 Uhr eine ganze Reihe von Alarmstarts; zum ersten Mal sind auch Morane-Einheiten im Einsatz. Oblt Kuhn und Lt Aschwanden haben kurz nach 15 Uhr Feindberührung; beide Maschinen werden durch Abwehrfeuer der Bord-schützen beschädigt und müssen nach Olten zurückkehren. Nun startet die Patrouille Homberger/Egli, gefolgt vom stellvertretenden Kp Kdt, Oblt Rufer. Homberger muss wegen einer technischen Panne nach Olten zurückkehren. Über La-Chaux-de-Fonds schießt Rufer den rechten Motor einer Me 110 in Brand, wird aber selbst vom Feuer des Heckschützen getroffen. Mit ausgeschossenen Waffen und leckendem Kühler will er nach Olten zurückfliegen, muss

aber in Biel landen. Der deutsche Zerstörer entkommt mit brennendem Motor über die Grenze und stürzt in Frankreich ab. Beide Besatzungsmitglieder kommen ums Leben. Alle flugbereiten Me 109DB der FlKp 15 standen nun im Einsatz. Oblt Suter und Lt Rickenbacher starten auf «Jumos», der älteren, langsameren und schwächer bewaffneten Version der Me 109. Unter bis heute nicht ganz geklärten Umständen – vermutlich durch Zerstörerbeschuss getroffen – stürzt Rickenbachers Maschine mit laufendem Motor bei Boécourt senkrecht ab. Rickenbacher wurde herausgeschleudert und prallte nach freiem Fall mit abgerissenem Fallschirm ca. 400 m von seinem Flugzeug entfernt zu Boden.

8. Juni: Die Situation ist nun derart zugespitzt, dass sich die deutsche Führung aus Berlin direkt einschaltet. Es wird eine «Strafaktion» gegen die Schweiz befohlen. Die Me 110 des ZG I sollen zur Täuschung in Bomberformationen zu je drei Maschinen fliegen. Über der Ajoie sichten sie ein C-35-Beobachtungsflugzeug, das sich auf einem Grenzüberwachungsflug befindet. Zwei Zerstörer lösen sich abrupt aus dem Verband und schießen die C 35 bei Alle ab. Der Angriff kommt so überraschend, dass die Schweizer nicht einmal ihre Waffen entschärfen können. Die Nachricht vom Tod der beiden Flieger verbreitet sich wie ein Lauffeuer. Die Kompaniekommandanten warten den Einsatzbefehl gar nicht erst ab, sondern lassen alle verfügbaren Jäger starten. Zwischen 11.50 und 12.10 steigen sieben Me-109-Patrouillen auf. Wieder wenden die Deutschen die Taktik des Abwehrkreises an. Die Patrouille Lindecker/Egli aus dem nahe gelegenen Olten greift als erste an, fliegt aus der Sonne in den obersten Abwehrkreis und schießt eine Me 110 heraus, die mit brennendem rechtem Motor den Kampf abbrechen muss. Die Patrouille Homberger/Kuhn greift die Staffel an, welche den Abwehrkreis um den supponierten Bomberverband fliegt. Hombergers Maschine gerät ins feindliche Feuer und wird schwer getroffen. Oblt Kuhn setzt im Sturzflug nach und kann die Verfolger ablenken. Verletzt, ständig an Höhe verlierend, versucht Homberger seine rauchende Maschine nach Olten zu bringen, muss jedoch in Biel notlanden. In kritischem Zustand wird er ins Spital gebracht, wo man Schussverletzungen in der Lunge, im Rücken und am Becken feststellt. Der mutige Beistand seines Patrouillekameraden und schnellste ärztliche Hilfe retten sein Leben. Eine von Oblt Kuhn angeschossene Me 110 kann sich über die Grenze absetzen. Der Pilot kommt bei einer Bruchlandung ums Leben, der Heckschütze kann mit dem Fallschirm abspringen. Der in Olten gestarteten Patrouille Streiff, Köppli und Scheitlin der FlKp 21 gelingt es, eine Me 110 aus ihrem Verband abzudrängen und über Triengen abzuschliessen. Beide Besatzungsmitglieder finden den Tod. Oblt Borner, ohne Funkgerät fliegend, verliert über der Ajoie seinen Patrouillenkameraden Hpt Hörning in einer Wolke. Nach mehreren Angriffen wird seine Me 109 von einem Heckschützen getroffen. Nur mit dem Seitenruder steuernd, fliegt er südwärts in der Absicht, in Biel zu landen; die Piste ist jedoch durch Hombergers Maschine blockiert. Wieder in Begleitung von Staffelkommandant Hörning fliegt er nach Olten, wo er sicher landet.



Piloten der FIKp 15 auf dem Stützpunkt Olten: Oblt Suter, Oblt Rufer, Hptm Lindecker, Kdt FIKp 15, Lt Aschwanden, Lt Breitenmoser, Tech Of

An der letzten Phase der Kämpfe sind nur noch vereinzelt Flugzeuge beteiligt. Der deutsche Verband ist längst auseinander getrieben. Über dem Laufental wird ein Zerstörer von Me 109 der FIKp 15 angeschossen; kurz darauf gerät die Maschine in das Feuer einer 7,5-cm-Flakbatterie, wird weiter beschädigt und muss bei Nunningen notlanden. Die Besatzung wird interniert.

So weit die dramatischen Ereignisse dieses Tages. Auf das Duell der Flieger folgt nun das Duell der Diplomaten. Unter massivem Druck der deutschen Reichsregierung ergeht noch am Abend des 8. Juni der Befehl, jeden Luftkampf 5 km vor der Grenze abubrechen. Damit begann für die Schweizer Jagdflieger eine ganze Reihe von einschränkenden Massnahmen. General Guisan verbot am 13. Juni Luftkämpfe über der Ajoie. Am 20. Juni kam schliesslich das vollständige Verbot für Luftkämpfe und Einsätze von Militärflugzeugen über dem gesamten schweizerischen Hoheitsgebiet. Hinter den deutschen Drohungen stand reale Macht. Die Schweiz, seit dem Kriegseintritt Italiens von den Achsenmächten allseitig umschlossen, konnte einem totalen Embargo nicht widerstehen. Die Geschichte zeigte, dass diese Massnahmen richtig waren, so enttäuschend sie für die Piloten auch sein mochten. Sie hatten einem zahlenmässig weit überlegenen Gegner eine Probe schweizerischer Kampftüchtigkeit und schweizerischen Abwehrwillens ge-

geben. Der Stadt Olten blieb womöglich Schlimmes erspart. Als Eisenbahnknotenpunkt – Drehscheibe der Schweiz – mit einem Militärflugplatz in unmittelbarer Nähe wäre sie ein vordringliches Ziel für Luftangriffe gewesen. Bei der deutschen Luftwaffe war eine bittere Lehre zu ziehen. Die Me-110-Zerstörer, in die man so grosse Hoffnungen gesetzt hatte, waren den wendigeren und schnelleren Jagdeinsitzern unterlegen. Das sollte wenige Wochen später über England ernste Folgen haben.

Epilog

Mit der Umsetzung des Reduitkonzepts wurden die Jägerstaffeln von Olten und den übrigen Feldflugplätzen im Mittelland abgezogen. Ab und zu landeten noch einige Schulflüge auf dem Gheid.

An einem ruhigen, hellen Sommermorgen fotografierte ich das Cartier-Denkmal. Nur der Wind rauschte in den Bäumen. Es erinnerte nichts an die dramatischen Stunden des Jahres 1940, die Teil der Geschichte unseres Landes sind.



Alarmstart in Olten

- ¹ Bedeutung der Zahl 35: Beginn der Entwicklungsarbeiten 1935; analog C 36.
- ² Messerschmitt Me 108 «Taifun»: Dieser vielseitige Kabineneindecker von hervorragender Gesamtkonzeption wurde ab 1933 konstruiert und blieb Jahrzehntlang wegweisend in dieser Kategorie. Er gilt als der Vorläufer des Jägers Me 109.
- ³ Der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst wurde in den Oltner Neujahrsblättern 1983 von Fritz Hess beschrieben: Erinnerungen aus Olten im 2. Weltkrieg.
- ⁴ Dr. Eugen Dietschi, 1896–1986. Gebürtiger Oltner, promovierte in Basel in Volkswirtschaft und Geschichte, trat mit 25 Jahren in die Redaktion der Basler Nationalzeitung ein. 1929 wurde er in den Basler Grossen Rat gewählt, 1941 in den Nationalrat. Einer der grossen Förderer der Schweizer Luftfahrt und des Oltner Flugplatzes

Literaturhinweise

- Bericht des Kommandanten der Flieger- & Fliegerabwehrtruppen über den Aktivdienst 1939–1945, EMD 1945.
- Bonjour, Edgar, Geschichte der schweizerischen Neutralität, Bd. IV, Verlag Helbing & Lichtenhahn, Basel, 1976.
- Dietschi, Eugen, Dr. Eugen Dietschi – Aus seinem Leben – Abschied, 1987.
- Hoch, Georg, Die Messerschmitt Me 109 in der Schweizer Flugwaffe – Ein Stück Zeitgeschichte –, Eigenverlag Autor, 1999. Die Unterlagen zur Beschreibung der Kampfeinsätze stammen ausschliesslich aus diesem Buch.
- Liddell Hart, Basil, History of the Second World War, Cassell & Company Ltd, London, 1970.
- Masson, Philippe, Histoire de l'armée française de 1914 à nos jours, collection temps, éditions Perrin, 1999.
- Rings, Werner, Schweiz im Krieg – Ein Bericht – 1933–1945 –, Verlag Ex Libris, Zürich, 1974.
- Tilgenkamp Dr., Erich, Schweizer Luftfahrt Bd. II, herausgegeben vom Aero-Club der Schweiz im Aero-Verlag, Zürich, 1941/42.
- Wetter, Ernst, Duels d'aviateurs...duels de diplomates..., Editions du Cassetin, Fribourg, 1989.