

Thun, 27. Februar 2018

## **MEDIENBULLETIN 02**

### **Flugzeuge «made in Thun»**

*Heute ist das Airfield Thun ein belebter Kleinflugplatz für Sport- und Freizeitfliegerei und vom 31. August bis 2. September Austragungsort eines internationalen Bückertreffens – wunderbar für die Region, aber für die Aviatik in der Schweiz vergleichsweise unbedeutend. Das war nicht immer so. In Thun wurde Schweizer Fliegergeschichte geschrieben.*

Obwohl schon um 1910 einige Schweizer zu den europäischen Flugpionieren gehörten, verpasste es die Schweizer Armee, sich rechtzeitig vor dem 1. Weltkrieg für das Flugzeug als modernes Beobachtungsmittel zu entscheiden. Noch bis weit in die Zwischenkriegszeit hinein hatten die auf dem Beundenfeld in Bern, dem heutigen BEA-Gelände, beheimateten Ballontruppen diese Aufgabe wahrzunehmen.

Immerhin war in Thun die Frage nach einem Militärflugplatz schon 1913 gestellt worden. Doch die Burgergemeinde wollte dem Bund kein Gratisland auf der Burgerallmend abtreten. Erst eine Weisung von Bundesrat Motta vom Mai 1914 führte schliesslich dazu, dass alle bestehenden Waffenplätze dem Flugwesen zur Verfügung zu stellen seien – und damit auch der Waffenplatz Thun auf der Grossen Allmend.

### **Kavallerie-Hauptmann als Flieger-Chef**

Kurz vor Ausbruch des Krieges wurde Kavallerie-Hauptmann und Pilot Theodor Real mit dem Aufbau einer Fliegertruppe betraut. Sie umfasste zu Beginn neun Piloten. Mit dem Ausbruch des Krieges im Sommer 1914 wurden die sechs in Deutschland bestellten Doppeldecker LVG Schneider, so benannt nach dem Schweizer Chefkonstrukteur bei LVG in Berlin, von der preussischen Heeresverwaltung zurückbehalten. Die Schweiz requirierte im Gegenzug drei deutsche Flugzeuge, die in der Landesausstellung in Bern ausgestellt waren: 2 LVG Schneider B1 und 1 Aviatik P.14. Die restlichen Flugzeuge trugen die neun Piloten teilweise persönlich bei, indem sie mit ihren privaten Maschinen in den Dienst aufs Beundenfeld in Bern einrückten!

1915 erteilte die Eidgenössische Militärkommission den Konstruktionswerkstätten in Thun (K+W) den Auftrag, Flugzeuge zu bauen und August Haefeli als Chefkonstrukteur einzustellen. Unverzüglich begann Haefeli mit dem Aufbau der Flugzeugwerkstatt und entwickelte einen zweiplätziigen Doppeldecker mit offenem Cockpit, einem Doppelrumpf und einem Druckpropeller (DH-1). Die ersten Militärflugzeuge dienten vor allem der Beobachtung von oben und hatten lediglich zu Verteidigungszwecken ein Maschinengewehr an Bord.

### **Haefelis Startschwierigkeiten**

Die Piloten der Fliegertruppen, die inzwischen von Bern-Beundenfeld nach Dübendorf verlegt worden waren, fanden wenig Gefallen am DH-1. Auch das Nachfolgemodell DH-2, ein zweisitziger Doppeldecker mit Zugpropeller und einfachem mit Stoff bespanntem Gitterrumpf, war nicht genehm. Die Truppe bevorzugte die Apparate von Ing. Wild in Uster. Erst Haefelis Weiterentwicklung zum Aufklärungs- und Trainingsflugzeug DH-3 im Jahr 1918 war einigermaßen erfolgreich. Nach dem Prototypen eines Jagdeinsitzers (DH-4) folgte noch im selben Jahr der Typ DH-5, der mit der stärksten Motorisierung bereits 180 km/h schnell flog.

Die Flugzeugabteilung der K+W Thun wuchs in wenigen Jahren von 12 auf 150 Mann an, während die Belegschaft der K+W in der gleichen Zeitspanne von 600 auf 1250 wuchs. Innenpolitisch war die Kriegsmaterialbeschaffung ein Haifischbecken, in welchem insbesondere die private Rüstungsindustrie ihre Interessen gegen die staatliche geltend machte.

Nach dem Waffenstillstand vom 11.11.1918 bestand die Schweizer Luftwaffe aus 68 Flugzeugen mit 81 Piloten; für einen Grossteil der Flugzeuge und Piloten hatte man keine militärische Verwendung mehr. Die Abteilung Flug der K+W wurde auf 60 Mitarbeiter verkleinert und baute noch bis 1931 weitere Serien des Doppeldeckers DH-3 (insgesamt 109 Stück) und DH-5 (insgesamt 83 Stück).

An der Rütlistrasse wurden ab 1918 vier Hangars aus Holz aufgestellt, die um 1970 abgebrochen wurden. Weiter südwestlich, auf der Höhe des Gutes Waldmeier, liess der Bund die Holzhallen 20 und 22 aufstellen, die im unteren Teil als Hangars dienten, im oberen als Konstruktionsbüro für Häfeli. Auch diese

Thun, 27. Februar 2018

## **MEDIENBULLETIN 02**

Holzhallen mussten in den 1970er Jahren dem Bau der Panzerhallen weichen. 1922 konnte auf der Höhe der Burgerstrasse die grosse Flughalle für die Endmontage der Flugzeuge in Betrieb genommen werden. Sie steht noch heute und ist am später hinzugefügten Tower leicht erkennbar.

### **Mit dem Hund gegen Kühe**

Die Allmend wurde nicht nur von Viehherden, Spaziergängern, Artilleristen, Reitern und den Fliegertruppen intensiv genutzt, sondern auch von den Testpiloten der K+W für die über 600 hier fabrizierten Flugzeuge. Die engen Platzverhältnisse führten zu verschiedenen Verlängerungen der Gras-Pisten und, nachdem 1919 beim Start einer DH 3 eine Kuh auf die Startbahn gerannt und mit dem Flugzeug zusammengestossen war, zu ausgefallenen Konfliktlösungen: So musste beispielsweise der Fliegerhund Rex gemäss einer Zeitungsnotiz vom 20. Oktober 1922 im Oberländer Tagblatt auf den Ruf hin „es chunt eine“ jeweils das Vieh von der Landebahn wegtreiben. Rex soll übrigens mehrmals als (blinder) Passagier mitgeflogen sein.

### **Unfall läutet Haefelis Ende ein**

Ein schwarzer Tag für die Flugzeugentwicklung in Thun war der 25.1.1928, als der beliebte Einflieger – heute würde man „Testpilot“ sagen – Max Cartier beim Absturz des übermotorisierten Prototyps M-8a auf der Kleinen Allmend ums Leben kam. Chefkonstrukteur August Haefeli verliess die K+W noch im selben Jahr. Unter neuer Leitung wurden noch rund 10 Jahre Flugzeuge in Thun gebaut, jedoch fast ausschliesslich französische und holländische Lizenzbauten. Erst 1939 wurde wieder ein Flugzeug in Thun entwickelt, die C-36, ein einmotoriges Ganzmetallflugzeug. Den Serienbau erlebte die K+W Thun allerdings nicht mehr, denn 1943 wurde der Flugzeugbau aus sicherheitspolitischen Überlegungen von Thun nach Emmen gezügelt.

Der Militärflugplatz Thun blieb auch nach dem Wegzug der Flugzeugproduktion nach Emmen noch etliche Jahre erhalten. Als der Nationalrat im Sommer 1951 über eine Aufhebung des Flugplatzes zugunsten der Panzertruppen diskutierte, schrieb das Oberländer Tagblatt im September 1951: „*Die Bevölkerung Thuns ist besorgt über die Folgen des Entschlusses.*“ Es bildete sich sogar ein Aktionskomitee zur Erhaltung des Flugplatzes für Militär-, Zivil- und Sportfliegerei, dem unter andern auch Quartierleiste und Wohnbaugenossenschaften angehörten. Doch seit den Flugvorführungen eines Düsenflugzeuges vom Typ De Havilland DH-100 Mk. 1 Vampire im Jahr 1948 gab es auch Skeptiker, die keinen Trainingsflugplatz für die lauten Düsenflugzeuge wollten. 1952 teilte der Gemeinderat dem EMD (heute VBS) mit, Thun wünsche keinen Ausbau zu einem Trainingsflugplatz für Düsenflugzeuge, worauf das EMD beschloss, den Militärflugplatz Thun auf Ende 1955 aufzuheben. Damit wurde der Weg für die zivile Nutzung des Areals endgültig frei, auf dem vom 31. August bis 2. September ein internationales Bückertreffen stattfindet.

Text: Hans Kelterborn

### **BOX: Jetzt anmelden!**

Ab sofort können sich Piloten aus dem In- und Ausland mit ihren historischen Flugzeugen für das internationale Bückertreffen vom 31. August bis 2. September unter folgendem Link anmelden: <http://bueckertreffen.ch/anmeldung>. Wichtig: Die Anzahl Plätze ist beschränkt und hängt davon ab, welche Flugzeugtypen gemeldet werden. Bucker und Flugzeuge mit Bezug zu Thun werden bevorzugt behandelt.