



© Ernst Nüesch

# Ein Wotan-Propeller aus dem 1. Weltkrieg

Ernst Nüesch, Spurensucher

Über 100 Jahre steht das Blatt eines Flugzeugpropellers in einer Estrichecke, mehr oder weniger unbeachtet. Dank der Angaben, die ein A. Nüesch in sauberer Schrift auf den Propeller geschrieben hat, wird klar, dass das Fundstück Zeuge eines Ereignisses am Ende des Ersten Weltkrieges ist.

## Ein beschriftetes Propellerblatt

Das Propellerstück ist etwa 120 cm lang. Die zersplitterte Bruchstelle ist entweder durch willentliches Abbrechen oder bei einer Bruchlandung entstanden. Aufgebaut ist der Propeller aus fünf geklebten Schichthölzern, von denen eines am

Propellerrand fehlt. Die Oberfläche ist lackiert.

Nüeschs Angaben bestehen aus zwei Textblöcken. Links bringt er den Propeller in eine Beziehung zum Schulgeschwader der schweizerischen Fliegerabteilung. Was es damit auf sich hat, wird später

geklärt. Rechts finden wir Daten zum Propeller und zum Flugzeug. Dort erhalten wir auch Hinweise auf den geschichtlichen Hintergrund.

Nüeschs Aufschriften verlangen eine genaue Überprüfung bezüglich Richtigkeit, Vollständigkeit, Schreibfehlern und Anordnung. Auch hat die Schrift in der hundertjährigen Lagerzeit gelitten. In den Kästen stehen die Texte in korrigierter Form.

## Ein Wotan-Propeller

In der Mitte fällt der Schriftzug Wotan auf. Eichenlaub und zwei Raben bilden den Rahmen. Das Emblem ist das Markenzeichen der Firma Wotan-Propellerbau, Berlin.

Nüesch gibt als Quelle für seine Informationen das «Verbal» des Flugzeugs an. Gemeint ist damit wohl das Handbuch des Flugzeugs.

### Nüesch:

Richtige Angaben lt. Verbal Flugzeug:  
 Motor: Siemens-Halske No. 9757.  
 S.H. 3 Berlin O.  
 Wotan. 2800 D. 390 St. EDUL Zug.  
 N.B. 8664 ?-99



© Ernst Nüesch



Aus Nüesch's aufgearbeiteten Angaben erfahren wir folgende Eigenschaften des Propellers:

Durchmesser in mm 2800

Steigung in cm 390

(zurückgelegter Weg nach einer Umdrehung)

Rechtsdrehender Zugpropeller (EDUL Zug)

Seriennummer, Werknummer (N.R.) 8664

Typ Nummer (T.) 99

### Die Schweizerische Fliegerabteilung im Ersten Weltkrieg

#### Nüesch:

Schweizerische Fliegerabteilung. Grenzbesetzung 1918. / Aktiver Dienst. Schulgeschwader. Dübendorf.

Links im Spitzenbereich finden wir Einträge, die anzunehmen gestatten, dass der Propeller für den Besitzer eine Art «Souvenir» ist an seine Aktivdienstzeit während der Grenzbesetzung 1918. Er

hat, wie es scheint, seine Dienstpflicht im Schulgeschwader auf dem Flugplatz Dübendorf geleistet. In welcher Funktion und welchem Grad, entzieht sich jeglicher Kenntnis. Oder ist der Propeller zum Aufhängen in der Kantine gedacht? Die Spurensuche wird sich als schwierig erweisen.

Die schweizerische Fliegerabteilung gibt es seit August 1914. Ihr Stützpunkt ist das Beundenfeld bei Bern. Neun Piloten – sie bringen ihre privaten Flugzeuge mit – stehen am Tag der Mobilisation der militärischen Abwehr zur Verfügung. Im Dezember 1914 erfolgt die Verlegung nach Dübendorf. Während des Krieges wird die Flugwaffe aufgebaut und eine Pilotenschule gegründet. Bis zum Kriegsende werden 62 (73) Militärpiloten brevetiert.<sup>1</sup> Zum Chefpiloten wird der Flugpionier Oskar Bider ernannt.

Die Fliegerabteilung ist in einen Stab und zwei Geschwader (Zweidecker bzw. Eindecker mit je fünf Flugmaschinen) gegliedert. Zur Fliegerabteilung gehören im Weiteren zwei Züge mit Pionieren für den Wachtdienst und Mechaniker bzw. mit Hilfsdienstpflichtigen. Aber ein «Schulgeschwader» wird in einschlägigen Quellen nicht genannt. Möglich ist, dass die der Pilotenschule zur Verfügung stehenden Maschinen im «Schulgeschwader»

### Legenden

- 1 Ein Propeller im Estrich – eine Geschichtsquelle der seltenen Art. Nach mehr als 100 Jahren kann die Quelle sprudeln.
- 2 Die Propellerfirma gibt sich den Namen Wotan, in Anlehnung an den germanischen Gott Wotan, der seine zwei Raben täglich ausschickt, um zu erfahren, was in der Welt Wichtiges geschieht.
- 3 Lt Bider, Flugpionier und Chefpilot, zeigt sich mit seinen unterstellten Offizieren und einigen Pilotenanwärtern vor einem Wild-Doppeldecker

1 Bernhard, Toni; Wydler, Henry: «Luftwaffe», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 27.04.2020.



Herstellung eigener Flugzeuge in Angriff genommen. Ing. Robert Wild entwickelt für die Schulung das Flugzeug Wild W.S. (Wild. Schulflugzeug. / Doppelsteuer). 1917 verfügt die Pilotenschule über zehn Schulflugzeuge Wild W.S.<sup>2</sup>

#### Ein Staffel-Abzeichen mit Herz und Pfeil

Ein aufgemaltes Herz-Pfeil-Emblem ist mit Staffel-Abzeichen beschriftet. Die rote Farbe im Herz ist ausgeblasst und brüchig. In der Fachliteratur und unter Kennern ist das Emblem nicht bekannt. Es ist somit nicht klar, ob es sich beim Abzeichen um ein offizielles Emblem handelt.

Hat sich das «Schulgeschwader» wegen ihres kleinen Bestandes als Staffel bezeichnet und sich das Herz-Pfeil-Emblem inoffiziell zugelegt? Oder hat es der Schreiber im Auftrag als Illustration angefügt?

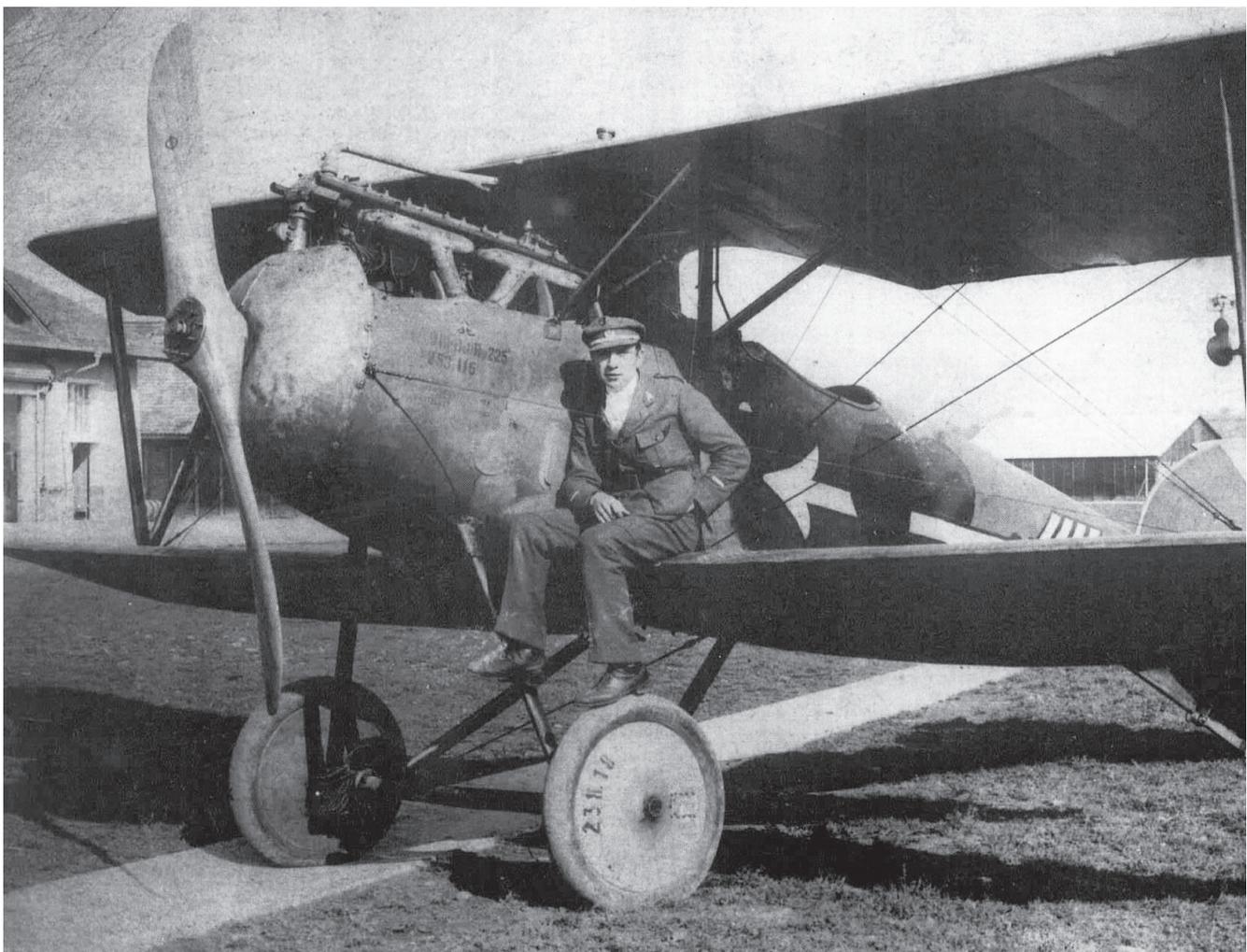
Ist es das offizielle Staffel-Emblem des Schulgeschwaders? Die Frage bleibt unbeantwortet.

zusammengefasst worden sind. Doch um den Schulflugzeugbestand steht es nicht zum Besten. Es kommt vor, dass die Pilotenschule nur über ein einziges Flugzeug verfügt. Capotagen sind nicht selten

und die Reparaturen verzögern sich wegen Mangels an Ersatzmaterial (Pneus, Räder). 1916 muss die Pilotenschule darum für ein paar Wochen unterbrochen werden. Kurz nach Kriegsbeginn wird die

#### Auf der Spur des Herz-Pfeil-Abzeichens

Es sind die Piloten, die als Erste ihre Flugzeuge mit einer individuellen Kennzeichnung versehen. So färbt der deutsche



Zugführer Adolf Bláha übernimmt die auf dem Flughafen Dübendorf internierte Albatros D.III und lässt sich vor dem Abflug in tschechoslowakischer Uniform fotografieren.

www.feudal.cz; Fotogalerie Albatros D.III

Jagdpilot Manfred von Richthofen seine Flugzeuge mit roter Farbe ein. Das führt zum Beinamen «Roter Baron». Andere verwenden Symbole, die zu ihren Eigenschaften passen. Friedrich Navratil, Oberleutnant der k.u.k. Luftfahrtruppen von Österreich-Ungarn, verwendet als sein individuelles Emblem ein grosses, rotes Herz, durchbohrt von einem langen, weissen Pfeil. Es prangt auf beiden Rumpfsseiten seiner «Albatros D.III» (Oef; 253.116).<sup>3</sup>

Am 21. November 1918 desertiert Zugführer Adolf Bláha mit Navratils Maschine in die Schweiz. Bis Ende Oktober 1919 bleibt die «Albatros» mit dem Herz-Pfeil-Symbol in Dübendorf. Nach diplomatischen Verhandlungen mit der vor wenigen Monaten gebildeten tschechoslowakischen Regierung führt Bláha die «Albatros» nach Pilsen.

Fast ein Jahr lang steht die Maschine in einem Hangar, unbenutzt. Damit ist auch das Herz-Pfeil-Symbol der schweizerischen Öffentlichkeit entzogen. Nutzt die Schulstaffel die Umstände und macht das Symbol zu ihrem Abzeichen?

Am gleichen 21. November landet der ungarische Stabsfeldweibel Bela Mayer, ebenso aus der Fliegerkompanie 3J wie Bláha, und auch mit einer «Albatros D.III» (Oef; 253.114) im Zürcher Limmatal. Das Flugzeug wird 1921 von der schweizerischen Fliegertruppe als Entschädigung für die Hangar-Unterbringung übernommen, mit der Nummer 611 immatrikuliert und als Trainings-Kampfflugzeug eingesetzt. Doch schon nach knapp sechs Monaten erfolgt aus Sicherheitsgründen die Ausmusterung, zum Bedauern der Piloten, welche die Flugleistungen und Flugeigenschaften als hervorragend bezeichnen.<sup>4</sup>

### Wahrzeichen der politischen Umwälzung in Deutschland

#### Nüesch:

Wahrzeichen der politischen Umwälzung in Deutschland.

Für den Inschriftverfasser ist der Propeller ein Wahrzeichen der politischen Umwälzung in Deutschland. Die deutschen Militärs geben Ende September 1918 den Krieg verloren. Die Leiden des Krieges mit Millionen Toten und Verletzten, Hunger und Entbehrungen, die Enttäuschung über die militärische Niederlage verstärken demokratische und sozialistische Bestrebungen. Sie führen zur Revolution, die das ganze Reich erfasst. Am 9. November 1918 wird die Republik ausgerufen. Es herrscht eine antimonarchische Stimmung in der Öffentlichkeit. Am

11. November kapituliert die deutsche Armee. Das Heer steht nicht mehr hinter Kaiser Wilhelm II. Am 28. November dankt Kaiser Wilhelm formell ab.<sup>5</sup>

### 12. November 1918: Landesstreik in der Schweiz

A. Nüesch, mit vollem Vornamen August Ernst, ist gebürtig von Balgach und 1896 geboren. Nach der Ausbildung zum Stickereizeichner absolviert er die Radfahrer-Rekrutenschule und leistet anschliessend Aktivdienst im Ersten Weltkrieg. Im Herbst 1918 erschüttern heftige soziale Auseinandersetzungen die Schweiz wie andere europäische Länder. Die Arbeiterschaft begehrt auf. Am 7. November lässt die Armeeführung zur bewaffneten Bundesintervention Truppen in Zürich einmarschieren. August Nüesch gehört zum Aufgebot. Am 12. November kommt es zum landesweiten Generalstreik.<sup>6</sup>

### 13. November 1918: Deutsche Flugzeuge suchen Zuflucht in der Schweiz

#### Nüesch:

Propellerstück eines geflüchteten deutschen Flugzeuges. Richthofen-Jagdstaffel.

In den Morgenstunden des 11. November unterzeichnet die deutsche Armee den von den Westmächten Frankreich und Grossbritannien diktierten Waffenstillstand. Die Erfüllung der Waffenstillstandsbedingungen kommt einer offenen Kapitulation des Deutschen Reiches gleich. Zu den Bedingungen gehört u.a. die Übergabe aller Flugzeuge an die siegreiche Entente.

Einige deutsche Piloten suchen mit ihren Flugzeugen verbotswidrig Zuflucht in der Schweiz, die als neutraler Staat nicht von Kriegsflugzeugen überflogen werden darf. Sie sind verärgert über die Kapitulationsbedingungen und wollen so vermeiden, dass ihre modernen und zum Teil fabrikneuen Maschinen von den Alliierten konfisziert werden.

Am 13. November retten sich zehn Piloten mit ihren Maschinen in die Schweiz. Dank Nüeschs Aufschriften erfahren wir Einzelheiten über eine der Fluchtmaschinen.

Inhaltlich falsch ist, dass das Flugzeug zur Richthofen-Staffel gehörte. Manfred von Richthofen war einer der besten Piloten des Ersten Weltkrieges. Ihm galt Verehrung von Freund und Feind. Entweder handelt es sich um einen Irrtum, oder man will mit Richthofens Erwähnung das Propellerblatt noch bedeutungsvoller machen.

- 2 Giger, Hans: Die Entwicklung der Fliegertruppen seit 1914. Buochs, 2016.  
Wetter E., Oberstdiv. Unsere Militäraviatik 1914–1918. In: Allg. Schweiz. Militärzeitschrift, 1971.  
Eidg. Dep. VBS: Schweizer Luftwaffe. Militärische Kennungen der Flugzeuge. Ausgabe vom 11.09.2021.
- 3 <http://www.feudal.cz/html/albatros>
- 4 Urech, Jakob: Die Flugzeuge der schweiz. Fliegertruppen seit 1914. Verlag Th. Gut & Co., Stäfa. 1975.
- 5 <https://www.dhm.de/lemo/kapitel/weimarer-republik/revolution-191819.html>
- 6 Degen, Bernard: «Landesstreik», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version 09.08.2012.

## Es ist eine Siemens-Schuckert SSW D.III

Nüesch: Richtige Angaben lt. Verbal  
Flugzeug: Siemens-Schuckert Berlin Typ:  
D3 Militär No. 8356/1917.  
Motor: Siemens-Halske No. 9757.

Der Propeller stammt von einer Siemens-Schuckert D.III, entwickelt in Berlin. Der Motor mit der Nummer 9757 ist von Siemens & Halske, Modell Sh. III. Er wirkt auf die Wotan-Vier-Blatt-Luftschraube.

Dazu kann ergänzt werden:

Der Elfzylinder-Sternmotor wird seit November 1917 in die SSW D.III<sup>7</sup> eingebaut. Nach Behebung einiger «Kinderkrankheiten» erweisen sich die SSW D.III als hervorragende Jagdflugzeuge. Dank ihrer bis anhin nicht erreichten Steigleistung kommen sie als Abfangjäger in den Kampf-Einsitzer-Staffeln zum Einsatz.<sup>8</sup>

### Werknummer 8356/1917 landet in Gossau ZH

#### Nüesch:

Gestartet in Stuttgart. Gelandet und capotiert in Gossau Grüningen.  
(Kt. Zürich.) Am 12. November 1918.  
(Generalstreik in der Schweiz.)

Von besonderem Informationsgehalt sind die Werknummer 8356/1917 und der Landungsort Gossau Grüningen im Kanton Zürich. In Fachzeitschriften wird 8356 mit unbekanntem Landungsort aufgeführt oder anderen Landungsstellen zugeordnet. Die Propelleraufschrift schafft jetzt Klarheit: 8356 landet in Gossau Grüningen ZH.

Nüesch's Angaben stimmen betreffend Landungsdatum und Startort nicht. Wohl ist am 12. November Generalstreik in der Schweiz, aber die deutschen Maschinen landen am 13. November. Die Piloten starten in Lahr (Schwarzwald), nicht in Stuttgart.

#### «Der Freisinnige» berichtet

Umstände und Einzelheiten der Landung erfahren wir aus dem Lokalblatt «Der Freisinnige».<sup>9</sup> Dieser berichtet am 15. November über das Ereignis:

*Letzten Mittwoch kurz vor 12 Uhr mittags landete ein deutsches Flugzeug im Gossauerried. Der Pilot war etwas vor 11 Uhr in Strassburg als Führer einer aus sieben Apparaten bestehenden Jagdstaffel aufgestiegen, um die starken und aussergewöhnlich raschen, mit Zwölfzylindermotoren<sup>10</sup> und zwei Maschinengewehren*



Nach mehreren Landeversuchen geht die SSW D.III im Ried westlich der Strasse Oetwil-Gossau nieder. Im weichen Boden capotiert die Maschine.

*ausgerüsteten Zweidecker neuester Bauart von der Westfront weg nach Friedrichshafen zu führen. Da das Wetter durchaus günstig war, hatte er anfangs keine Schwierigkeiten bei der Orientierung bemerkt. Erst nachdem er den Titi-see und Donaueschingen überflogen hatte, musste er des Nebels wegen eine leichte Schwenkung nach Süden genommen haben und gelangte deshalb, ohne zu bemerken, dass er den Rhein überflogen hatte, an den Zürichsee, den er anfangs für den Bodensee hielt. Als er jedoch sein Flugzeug gewendet hatte, musste er wegen Benzinmangel niedergehen. Aus einer Höhe von 700 Meter gelangte er durch Gleitflüge in die Gegend Grüningen-Gossau, wo er mehrmals zu landen versuchte, aber immer des ungeeigneten Geländes wegen wieder aufsteigen musste, bis er schliesslich im Sumpfe westlich der Strasse Oetwil-Gossau niederging. Die Räder sanken im weichen Boden ein, und der Apparat überschlug sich, wobei das Seitensteuer und zwei Propeller brachen. Der Pilot wurde an der Nase leicht verletzt. Einige Stunden nach der Landung nahmen Offiziere der Fliegerabteilung Dübendorf den Apparat und den Piloten in Empfang. Der Zweidecker wurde abgetakelt und nach Dübendorf geführt.*

Die Piloten der sieben Maschinen folgen der Anweisung, ihre Flugzeuge vom Frontstützpunkt auf dem Flughafen Lahr-Dinglingen (nahe von Strassburg) nach Friedrichshafen zu verlegen. Sie gehören alle zur Kest 5 (Kampf-Einsitzer-Staffel), die im letzten Kriegsmonat in die Jagdstaffel 85 (Jasta 85) umbenannt wird. Deren Führer ist nicht der in Gossau gelandete Pilot, sondern Oberleutnant Heinrich Dembowski.<sup>11</sup>

Die Landung ist nicht perfekt. Das Flugzeug capotiert: D.h., die Maschine stellt sich auf den Kopf. Dabei brechen das Seitensteuer und zwei Propellerblätter. Eines kommt in die Hände von A. Nüesch. Der Zweidecker wird abgetakelt. Damit der Transport nach Dübendorf reibungslos erfolgen kann, werden die Flügel weggenommen. Ob die Überführung auf einem Lastwagen der Armee<sup>12</sup> oder mit einem Pferdefuhrwerk erfolgt, verschweigt der Berichtersteller. Auf dem Flugplatz Dübendorf wird das flügellose und mit einigen Beschädigungen versehene Flugzeug von verschiedenen Seiten fotografiert. Die Aufnahmen verleiten später zur irrtümlichen Aussage, das Flugzeug sei kannibalisiert worden, um andere Flugzeuge am Fliegen zu halten.<sup>13</sup>

**Pilot von 8356 ist Vizefeldwebel  
Fritz Beckhardt**

Der Pilot der SSW D.III mit der Werknummer 8356/17 ist Vizefeldwebel Fritz Beckhardt. Er ist ein hochdekorierter Jagdflieger jüdischer Herkunft. Mit 17 Abschüssen gehört er zu den erfolgreichsten Piloten im Ersten Weltkrieg. Beckhardts persönliches Symbol, ein Hakenkreuz, ist auf beiden Seiten und auf der Oberseite des Rumpfes aufgemalt. Es ist eine weisse Swastika, ein seit Jahrtausenden bekanntes Glückssymbol. Beckhardts Kreuz hat vier nach links abgewinkelte Arme. Im Nationalsozialismus wird das Hakenkreuz mit rechts abgewinkelten Armen und 45 Grad geneigt offizielles Kennzeichen der NSDAP und 1935 zum zentralen Bestandteil der Flagge des Deutschen Reiches. Beckhardts Erkennungsmerkmal ist wohl ein Hakenkreuz, nicht aber ein «Hitlerkreuz».



Sammlung Swissair00.ch

Lorenz Beckhardt, ein Grosssohn, hat die Lebensgeschichte seines Grossvaters im Buch «Der Jude mit dem Hakenkreuz» festgehalten.<sup>14</sup>

Beckhardts SSW D.III auf dem Flugplatz Dübendorf mit abgebrochenem Seitenruder und abmontierten Flügeln. Nüeschs Propellerblatt passt zur Bruchstelle. Swastiken sind Beckhardts Glücksbringer.

Sammlung Swissair00.ch



Jagdflieger Vizefeldwebel Fritz Beckhardt (1889–1962) 1918

- 7 SSW = Siemens-Schuckert Werke. D = Bezeichnung für einsitzigen, einmotorigen Kampfdoppeldecker, später auch Eindecker. III = Entwicklungstyp 3.
- 8 [https://de.wikipedia.org/wiki/Siemens-Schuckert\\_D.III](https://de.wikipedia.org/wiki/Siemens-Schuckert_D.III)
- 9 «Der Freisinnige» vom Freitag, 15. Nov. 1918, Wetzikon. Heute: Zürcher Oberländer.
- 10 Die SSW D.III sind mit Elfzylindermotoren (nicht Zwölf-) ausgerüstet.
- 11 [https://de.metapedia.org/wiki/Dembowski,\\_Heinrich](https://de.metapedia.org/wiki/Dembowski,_Heinrich)
- 12 1918 verfügt die Armee über 1200 Lastwagen.
- 13 <http://fly.historicwings.com/2017/01/fritz-beckhardts-final-flight/>
- 14 Beckhardt, Lorenz S.: Der Jude mit dem Hakenkreuz. Meine deutsche Familie. 2014. Und: Planet Wissen, WDR: <https://www.youtube.com/watch?v=i7AGm14Bbyg>

## Landeorte – Piloten – Flugapparate

Von den acht<sup>15</sup> deutschen Flugzeugen, die am 13. November in die Schweiz geflüchtet sind, gehören nachweislich fünf der Dembowski-Jagdstaffel an. Ihre Landungsorte sind nun bekannt.<sup>16,17</sup>

### Rapperswil und Umgebung

1	Gossau Grüningen	VzFw Fritz Beckhardt Capotage im Ried westlich der Strasse Oetwil-Gossau	SSW D.III (8356/1917)
2	Rapperswil	Lt Gustav Michels	Albatros AWS D.5a (6988/17)
3	Wurmsbach	VzFw Ernst Brantin Fw Hans Weisbach	DFWL, C. Zweisitzer

### Schaffhausen

4	Schaffhausen	Olt Heinrich Dembowski Randenstrasse, in der Nähe des Zeughauses. Irreparable Schäden. Nicht mehr flugfähig.	SSW D.III (1618/18)
5	Schaffhausen	Arnold Eger Glatte Landung beim Zeughaus / Schützenhaus. Unbeschädigt.	SSW D.III (8344/17)

Die Piloten, von denen keiner ernsthaft verletzt ist, werden in Haft genommen und in Rapperswil befragt. Später können sie nach Deutschland zurückkehren.

«Der Bund» rückt am 14. November eine Meldung aus privater Quelle aus Schaffhausen ein. Darin wird von etwa zwölf deutschen Flugzeugen berichtet, die am Mittwochmorgen (13. November) über der Stadt erschienen. Zwei davon wurden abgeschossen (4 und 5).

Als weitere Landeorte werden Benken und Dübendorf für je zwei Apparate und Oberaach TG für eine Maschine erwähnt. Von keiner dieser Maschinen kennt man den Flugzeugtyp, den Pilotennamen und die Staffelzugehörigkeit. Es ist möglich, dass Doppelzählungen vorliegen.

Zeitungsmeldungen gelten nicht als Quellen erster Klasse. Die genannten zwölf Flugzeuge über Schaffhausen sind ein Hinweis, dass von der Kest 5 nicht nur fünf Flugzeuge in die Schweiz geflüchtet sind. Und die zusätzlich genannten Landungsorte Dübendorf und Benken leiten zur Frage des nächsten Abschnittes über.

### Flugplatz Dübendorf als Ziel geplant?

Es fällt auf, dass von den acht Flugapparaten drei im Raum Rapperswil-Dübendorf zu Boden gehen. Haben sich die Piloten abgesprochen und insgeheim den Militärflugplatz Dübendorf als Zufluchtsziel im Flugplan vorgesehen? Haben die in Schaffhausen zur Landung gezwungenen Piloten auch Dübendorf als Ziel?

Die Piloten Beckhardt, Weisbach und Brantin von Kest 5 erklären in der Presse: «Geschwaderfliegen war wegen der Verschiedenheit der Maschinen nicht möglich. Anstatt des Bodensees – der im Nebel lag – sichteten wir alle den Zürichsee. In der Meinung, den einen Arm des Bodensees (Überlingersee) vor uns zu haben, hielten wir auf den Zürichsee zu. Bei Erkennen des Irrtums habe jedes Flugzeug wieder deutsches Gebiet zu erreichen versucht, doch reichte bei dem starken Nordwind der Betriebsstoff nicht allen aus, sodass fünf von den Flugzeugen in der Schweiz landen mussten.»<sup>18</sup> Weitere vorliegende Zeitungsberichte über geflüchtete Flugzeuge schildern mehrheitlich, dass die Umstände (Beschuss, abgedrängt bei Luftkampf) den Piloten nichts anderes übrig liessen als die Landung. Entsprechen die Schilderungen den tatsächlichen Abläufen? Hat die Tagespresse unfreiwillig die Erklärung der Piloten übernommen? Oder haben sich die Schweizer Behörden für die Pressemitteilung mit den Flugzeugführern abgesprochen?

### Die schweizerische Fliegertruppe erhält ihr erstes Jagdflugzeug

Von den drei SSW D.III der Kest 5 werden zwei wegen einer Bruchlandung flugunfähig. Es sind dies die Apparate von Olt Dembowski (Schaffhausen) und von VzFw Fritz Beckhardt (Gossau). Die Wracks werden nach Dübendorf überführt und in den Schuppen abgestellt.

Die dritte SSW D.III, jene von Arnold Eger, bleibt bei der Landung in Schaffhausen unbeschädigt. Am nächsten Tag wird das Flugzeug von einem Piloten der schweizerischen Fliegertruppe nach Dübendorf überführt. Jetzt steht vor den Augen der Schweizer Piloten ein Exemplar des damals weltbesten Abfangjägers. Im Mai 1919 übernimmt die schweizerische Fliegerabteilung das nach ihrer Meinung «einzige moderne Jagdflugzeug in der Schweiz» für 30 000 Franken vom deutschen Reichsverwertungsamt. Mit der Inventarnummer 606 kommt die SSW D.III in den Dienst der Schweizer Fliegertruppe. Bei der Flugerprobung zeigt sich, dass das Jagdflugzeug für den Einsatz auf den schweizerischen Landungsplätzen nicht geeignet ist. Wegen fehlender Ersatzteile muss «606» Ende 1922 ausgemustert werden und gelangt zur Verschrottung.<sup>19</sup>

### Wie ist Nüesch zum Propeller gekommen?

Nüesch ist ohne Zweifel der Beschrifteter. Hat er auch den Text zusammengestellt? Wer ist für die (fachlichen) Schreibfehler



Flugplatz Dübendorf um 1920



Olto Heinrich Dembowski, Staffelführer, scheitert bei der Landung an einer Häuserfront an der Randenstrasse in Schaffhausen.



Für die Überführung nach Dübendorf wird bei Arnold Egers SSW D.III das Seitenleitwerk mit dem schweizerischen Hoheitszeichen versehen. Der Totenkopf mit gekreuzten Knochen, Egers persönliches Kennzeichen, wird erst bei der Immatrikulation entfernt.

verantwortlich? Beschrifteter Nüesch oder ein unbekannter Texter? Wer hat den Propeller an sich gebracht und auf welche Art?

Dazu gibt es nur Vermutungen. Nüesch ist dem Ereignis zu fern, dass er dem Propeller habhaft werden konnte. Vorstellbar ist, dass er den Propeller im Auftrag eines Angehörigen des Schulgeschwaders beschrieben hat. Handelt es sich um einen Fliegeroffizier, einen Fliegeraspiranten oder gehört er zum Werkstattpersonal? Ist der beschriftete Propeller als persönliches Andenken an die

Dienstzeit gedacht? Oder dient er als Wandschmuck in einem Raum des Flughafens? Die Fragen bleiben ohne Antwort.

Die Textbausteine hat Nüesch von jemandem übernommen, der über die notwendigen Sachkenntnisse verfügt. Nüesch fehlen diese. Er hat die Aufschriften 1919/20 ausgeführt, aber den Propeller nicht umgehend zurückgegeben. Und als er 1921 seine Wohnstätte räumen muss, weil er in die USA auswandert, findet der Propeller seine jahrzehntelange Ruhe im Estrich eines Verwandten.

- 15 Vielfach wird von zehn deutschen Maschinen geschrieben. Dabei werden die zwei Flugzeuge, die am 14. November auf dem Beundenfeld bei Bern landen, mitgezählt. Mitteilung Pressbureau Generalstab 16.11.1918
- 16 The Aerodrome, Aces and Aircraft of World War I. Forum: SSW D.III in Switzerland. #64, 2. April 2010, Peter\_T1958
- 17 Stapfer, Hans-Heiri: Siemens-Schuckert D.III in der Schweiz. In: Cockpit 1/2010 und 2/2010. Stapfer teilt Beckhardt eine SSW D.III mit anderer Werknummer (8340/17) zu. Und: Geflügelte Flucht nach Schaffhausen. In: Cockpit 11/2018.
- 18 «Frankfurter Zeitung» und «Handelsblatt», «Abendblatt» 4.12.1918.
- 19 www.vtg.admin.ch: Militärische Kennungen.pdf. Ausg. vom 11.09.21

#### Für hilfreiche Auskünfte und Illustrationen dankt der Autor

- dem Bundesarchiv
- Oliver Frei, Militärhistorisches Museum, Berlin
- Reinhard Zankl, [www.propellerblatt.de](http://www.propellerblatt.de)
- Peter Simeon, [www.swissair00.ch](http://www.swissair00.ch)
- Irene Tobler, [www.wetzikon.ch](http://www.wetzikon.ch)
- Kurt Dätwyler, Air Force Center, Dübendorf
- Peter Thierstein
- Hans-Heiri Stapfer