

Nachruf auf Carl Högger-Huber, *1891 †1971

Nachruf in der Neuen Zürcher Zeitung, Montag 15. Februar 1971, Morgenausgabe Nr. 74

Oberst Carl Högger †

ir. Am 10. Februar 1971 ist Oberst Carl Högger, ehemaliger *Instruktionsoffizier* und technischer Chef der damaligen *Direktion der Militärflugplätze*, kurz vor Vollendung seines 80. Altersjahr verstorben.



Oberst Högger diente unserer *Fliegertruppe* seit ihren Anfängen. Nach seiner Brevetierung zum Militärpiloten im Jahre 1918 trat er am 28. Januar 1919 als Pilot in die Dienste der Eidgenössischen Flugplatzdirektion ein. Im Jahre 1925 erfolgte seine Ernennung zum Instruktionsoffizier der Fliegertruppe. Anschliessend war er als Fluglehrer und in der technischen *Ausbildung* tätig. Durch die Beschaffung von neuem Flugmaterial traten schon damals laufend neue technische Probleme auf. In der Folge verlagerte sich dank der gründlichen und vielseitigen Kenntnisse des Verstorbenen im gesamten Flugmaterialektor das Schwergewicht seiner Tätigkeit vom eigentlichen Instruktionssdienst immer mehr auf den *Unterhaltssdienst am Flugmaterial*. Anfangs Januar 1938 ist er denn auch unter Beibehaltung seiner Stellung als Instruktionsoffizier zum *Chef des Technischen Dienstes* der Direktion der Militärflugplätze ernannt worden. Diesen verantwortungsvollen Posten bekleidete er während 19 Jahren bis zu seiner Pensionierung auf den 31. Ja-

nuar 1956. Nachher stellte er sich mit seiner grossen Erfahrung dem zivilen Flugzeugsektor als Flugunfallexperte zur Verfügung.

Oberst Högger war aber auch während seiner ganzen Dienstzeit aktiver *Militärpilot*. Er flog sämtliche Flugzeugtypen unserer Flugwaffe bis zum Vampire, führte aber auch den Steuerknüppel fast aller fremden Flugzeugtypen, die während des Aktivdienstes von 1939 bis 1945 in der Schweiz interniert waren. Sein Flugbuch zählt 140 durch ihn geflogene *Flugzeugtypen* mit 5 900 Flugstunden und 26 000 Flügen.

Die Zeit seines Wirkens als Chef des technischen Dienstes fiel mit zwei bedeutsamen Hauptereignissen unserer Fliegertruppe und der Abteilung der Militärflugplätze zusammen: dem *Aktivdienst* 1939 bis 1945 und der Einführung der *Düsenflugzeuge* in der zweiten Hälfte der 1940er-Jahre. Oberst Högger hat sich in dieser Zeit als Technischer: Chef grosse Verdienste um unsere Flugwaffe erworben. Er setzte sich unermüdlich, mit allen ihm zu Gebot stehenden Kräften und mit grossem Erfolg für einen möglichst hohen Bereitschaftsstand unseres Flugmaterials ein. Für seine grossen und vielseitigen Dienste, die er unserer Fliegertruppe geleistet hat, gebühren ihm höchste Anerkennung und grosser Dank.

Nachtrag

Leider ist kein Lebenslauf von Carl Högger auffindbar. Nachfolgend sind einige zusätzliche Angaben aus verschiedenen Quellen erwähnt.

- Carl Högger absolvierte von 1907 bis 1909 eine Lehre als Maschinenschlosser bei der Firma Gebrüder Bühler Uzwil. Er schrieb über die Lehrzeit und die Zeit danach: «Lehre und Arbeit in dieser Firma waren wegleitend für mein ganzes Leben.»
- Carl Högger hat als Instruktionsoffizier in Frankreich die *École Supérieure d'Aéronautique* besucht.

- Im Flieger Flab Museum befindet sich ein handschriftlich verfasstes Motorenbuch von Carl Högger.
- Hans Naef hat Carl Högger in der Fliegerrekrutenschule 1947 erlebt. Er war ein gefürchteter Inspektor des technischen Dienstes, der alles bis ins kleinste Detail kannte.
- In den Archiven befinden sich zahlreiche Dokumente über seine Tätigkeiten als Pilot und Chef des technischen Dienstes der Direktion der Militärflugplätze. Seine technischen Berichte mit schwungvoller Präzisionsunterschrift sind bezüglich Text, Vollständigkeit und Faktentreue von hoher Qualität.
- Er hat die amerikanischen Langstreckenbomber B-19 («Fliegende Festung») und B-24 («Liberator») nach sorgfältiger Vorbereitung mit seinem «Bordmechaniker» Franz Schraner geflogen. Einmal musste nach einem Disput zwischen Oberst Högger und Feldweibel Schraner über die Betankung der Oberst infolge Brennstoffmangels zerknirscht den Flug vorzeitig abbrechen.
- Am 8. Mai 1945, Tag des Endes des Zweiten Weltkriegs in Europa, führte Oberst Carl Högger, zusammen mit Franz Schraner und drei Ingenieuren, einen zweistündigen Versuchsflug mit einem Flugzeug B-24 durch. Über dem Bodensee geriet das Flugzeug auf eine Flughöhe von 2700 m infolge Geschwindigkeitsverlusts in eine flache Vrille. Es gelang Carl Högger, diese kritische Situation zu meistern und den drohenden Absturz zu verhindern.
- Carl Högger war mit der Untersuchung des Swissair-Caravelle-Absturzes bei Dürrenäsch vom 4. September 1963 beauftragt. Er hat den abgesprengten Felgenteil auf der Piste gefunden und daraus die Unfallursache sehr rasch identifiziert. Jemand hat es fertiggebracht, den «Blick» zu informieren, der mit dem Hinweis «Ist ein alter Oberst mit nicht mehr fahrtüchtigem Auto für eine Expertise in dieser Unfalluntersuchung kompetent?» einen Hipe publizieren wollte. Der Text wurde jedoch vor der geplanten Publikation Carl Högger gezeigt und nicht publiziert, weil er versicherte, seinen tatsächlich verlotterten Wagen gleichentags zu entsorgen. Diese Geschichte wurde Hans Naef von Carl Högger so erzählt.



Doppeldecker des Typs Wild WT-1. Ganz links Oskar Bider, Chefpilot der neugeschaffenen Fliegertruppe, zweiter von rechts Carl Högger, der bei Gebrüder Bühler den ersten Argus As-II-Motor gebaut hatte.

Beilage

Hans Naef: Carl Högger baut bei Gebrüder Bühler Uzwil den Argus As-II-Flugmotor, 10.06:2010

Carl Högger baut bei Gebrüder Bühler Uzwil den Argus As-II-Flugmotor

Von Hans Naef¹

Am Vorabend des 1. Weltkriegs besass die Schweizer Armee keine Fliegertruppen. Beim Ausbruch des Krieges überliessen bereits brevetierte Piloten (zum Beispiel Oskar Bider) ihre Flugzeuge der Armee. Auch aus der Landesausstellung 1914 in Bern wurden neue Flugzeuge requiriert.

Mit Ausnahme von Einzelkonstruktionen und wenigen 4-Zylinder-Boxermotoren der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon existierte zu Beginn des Krieges keine eigentliche schweizerische Flugzeug- oder Motoren- Fabrikation. Die eidgenössische Konstruktionswerkstätte Thun wurde um etwa 1915 (ev. schon Ende 1914) unter Leitung der Konstrukteure R. Wild und A. Häfeli beauftragt, eigene Kampfflugzeuge zu entwickeln. Zum gleichen Zeitpunkt muss auch der Auftrag zur Lizenzfertigung des Argus As-II-Flugmotors der Deutschen Argus Motorengesellschaft in Berlin an die Firmen Gebrüder Bühler in Uzwil und Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur erteilt worden sein. Im Folgenden wird nur über die Motorenfertigung bei Gebrüder Bühler Uzwil (GBU) berichtet.

Der spätere, sehr kompetente Technische Chef der Fliegertruppe, Oberst Carl Högger, machte seine Lehre als Maschinenschlosser bei GBU und wurde bald als äusserst lernfähiger und zuverlässiger Angestellter der technische Vertraute von Theodor Bühler, damals Gesamtleiter Fabrikation, der ihm die Wartung seines Motorrades – das erste in Uzwil – in vollständiger Eigenverantwortung überliess. Diese Kompetenz muss dazu geführt haben, dass Theodor Bühler an Carl Högger den folgenden Auftrag erteilte: «Högger, losed Sie, mer müend för d' Armee en Flugmotor baue. Göhnd Sie uf Berlin und lueged Sie, wie mer das mache müend!» Carl Högger ist – nach seinen Informationen an Hans Naef – allein nach Berlin gefahren, hat in einem Büchlein alles supergenau aufgeschrieben, ist zurückgekehrt und hat zusammen mit dem Meister der Montageabteilung, F. Schallenberger, den ersten Argus As-II Motor gebaut. Dieser sei dann auf dem Prüfstand vor dem Motor der SLM Winterthur gestartet und abgenommen worden.

Die Flugmotoren Argus As-II von GBU sind nach dem Standard-Werk von Jakob Urech «Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914» (1974 Verlag Th. Gut & Co., Stäfa) in die folgenden Flugzeuge eingebaut worden:

- 6 Flugzeuge Wild WT1 1916 – 1922
- 6 Flugzeuge Häfeli DH-1 1916 – 1919
- 6 Flugzeuge Häfeli DH-2 1916 – 1922
- 1 Flugzeug Wild «Spezial» 1916
- 12 Flugzeuge Wild WT-1/WT-1S 1917 - 1934
- 24 Flugzeuge Häfeli DH-3 1917 – 1923

Nach dem Buch «Kolben-Flugmotoren» von Hans Giger (2012) wurden vom Typ Argus As-II die folgenden Stückzahlen gebaut:

- Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur 12 Motoren
- Gebrüder Bühler Uzwil 13 Motoren
- Direktlieferung von der Deutschen Argus Motorengesellschaft 8 Motoren

Im Jahr 2012 wurde in Geschäftsunterlagen der Gebrüder Bühler Uzwil die Zahl von total 68 gelieferten Argus As-II-Flugmotoren aufgefunden. 12 Motoren wurden in den Jahren 1915/1916 an die Schweizer Armee und 56 Motoren an einen deutschen Unterlieferanten (Badertscher) geliefert.

¹ Hans Naef (*1927) arbeitete als Maschineningenieur HTL bei der Swissair. Später übernahm er das Fabrikstudienbüro und während vieler Jahre die Ausbildung bei Gebrüder Bühler Uzwil. Als Oberst kommandierte er ein Flugplatzregiment. Er hat diesen Beitrag am 10. Juni 2010 verfasst.

Die GBU-Flugmotorengeschichte hatte 1972 noch ein besonderes Intermezzo:

Der weitherum bekannte Turbinenbauer, Motorenspezialist und extremer Tüftler Gottlieb Giezendanner in Oberuzwil hatte im Auftrag des Technoramas in Winterthur einen Argus As-II (leider ohne GBU-Motorenschild) demontiert, revidiert und vollständig betriebsbereit wieder instand gestellt und in seinem Schaufenster in Oberuzwil mit berechtigtem Stolz präsentiert. Der damalige oberste Chef von GBU, Dr. René Bühler, hat dieses aus einem Zeitungsartikel entnommen. Er erteilte Hans Naef (GBU-PE-6) den Auftrag: «Lueged Sie, dass mer dä Motor sofort för üsen Uusschtelligsrum überchömed!»

Mit wenigen Gesprächen zwischen den Aviatikleuten wurde der Motor als Leihgabe vom Technorama Winterthur für den Ausstellungsraum GBU in einer kleinen Vernissage gebührend übernommen. Es gelang durch persönliche Kontakte von Hans Naef einige besondere Koryphäen der GBU-Flugmotorenzeit für die Vernissage zu gewinnen:

- Adolf Schaedler, St. Gallen, Erster Werkpilot K+W Thun, der sämtliche mit GBU-Motoren ausgerüstete Flugzeuge eingeflogen hat.
- F. Schallenberger, Dübendorf, Werkmeister Montage GBU, der allein mit dem nachmaligen Oberst Carl Högger den ersten GBU-Argus As-II in Lizenz gebaut hat. (F. Schallenberger wurde später Chef der Motorenwerkstatt der Abteilung für Militärflugplätze in Dübendorf).
- Jakob Urech, Dübendorf, der über den Standort eines Original-GBU Argus As-II-Motors wusste und leider wegen vorzeitigen Hinschieds die Beschaffung nicht mehr realisieren konnte.
- Gottlieb Giezendanner, Oberuzwil, der mit seiner grossen Kreativität die ganze GBU-Flugmotoren-Geschichte wieder aufleben liess.



Vernissage des Flugmotors Argus As-II aus der Fabrikation von GBU vom 7. Dezember 1972
Von links: Hans Naef, A. Schaedler, Dr. René Bühler, F. Schallenberger, J. Urech

Der Ausstellungsmotor wurde später an das Motorenmuseum der Abteilung für Militärflugplätze in Dübendorf übergeben und mit einer Hinweistafel versehen, dass dieser Motorentyp von Gebrüder Bühler in Uzwil gebaut wurde. Auf dem Motorenprüfstand des Bundesamtes für Militärflugplätze in Ennetmoos wurde die Funktionsfähigkeit nachgewiesen.

Zitate aus einem Bericht der Gebrüder Bühler Uzwil von 1969 über die Lehrlingsausbildung

...

«Lehre und Arbeit in dieser Firma waren wegleitend für mein ganzes Leben.» Dieser Ausspruch stammt von Carl Högger, ehemaliger Bühler-Stift (Maschinenschlosser) von 1907 bis 1909, der es in seiner beruflichen Laufbahn zum Oberst und technischen Chef der Fliegertruppe brachte.



... Tausende von Lehrlingen sind durch die strenge «Bühler-Stifti» mit einer soliden beruflichen Grundlage versehen worden – und sehr viele von ihnen wussten ihre Kenntnisse und Begabungen so anzuwenden, dass sie bis in die höchsten Ränge der Hierarchie eines Unternehmens hinaufstiegen oder erfolgreiche Selbstständigerwerbende wurden. Neben dem Beispiel von Oberst Carl Högger, der während seinen Fliegerjahren 5 900 Flugstunden auf 140 verschiedenen Flugzeugtypen absolvierte, sei gleich jenes von Gottlieb Naef erwähnt. Als Bühler-Mechanikerlehrling von 1906 bis 1909 lernte er nämlich Carl Högger kennen, mit dem er später während 40 Jahren zusammenarbeitete. Gottlieb Naef als Inhaber der Flugmechanik AG, Fischenthal ZH. «Man kannte und schätzte sich schon als Stift. Es ist eine Freundschaft fürs Leben geblieben

Das Lehrzeugnis von Carl Högger vom 3. November 1910



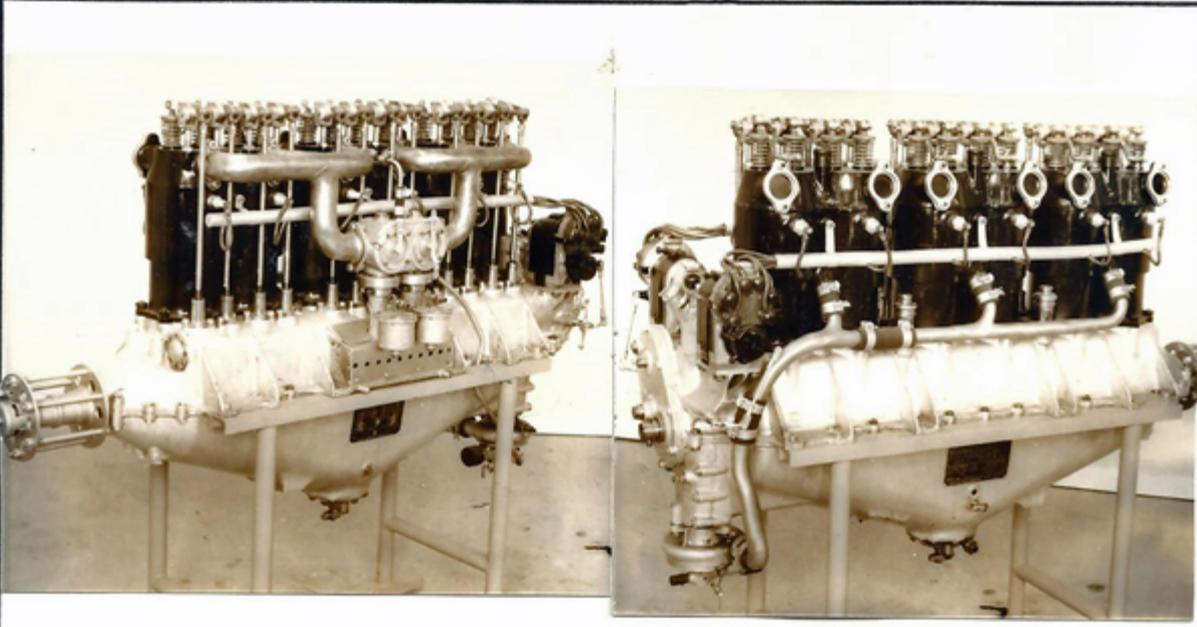
Treffen mit drei prominenten Bühler-Lehrlingen. Von links nach rechts: Direktor H. Bühlmann (Gebrüder Bühler Uzwil); Carl Högger, ehemaliger Oberst und technischer Chef der Fliegertruppen; Gottlieb Naef, Inhaber der Flugmechanik AG, Fischenthal; A. Keller, Direktor bei Bühler, Uzwil.

Beilage

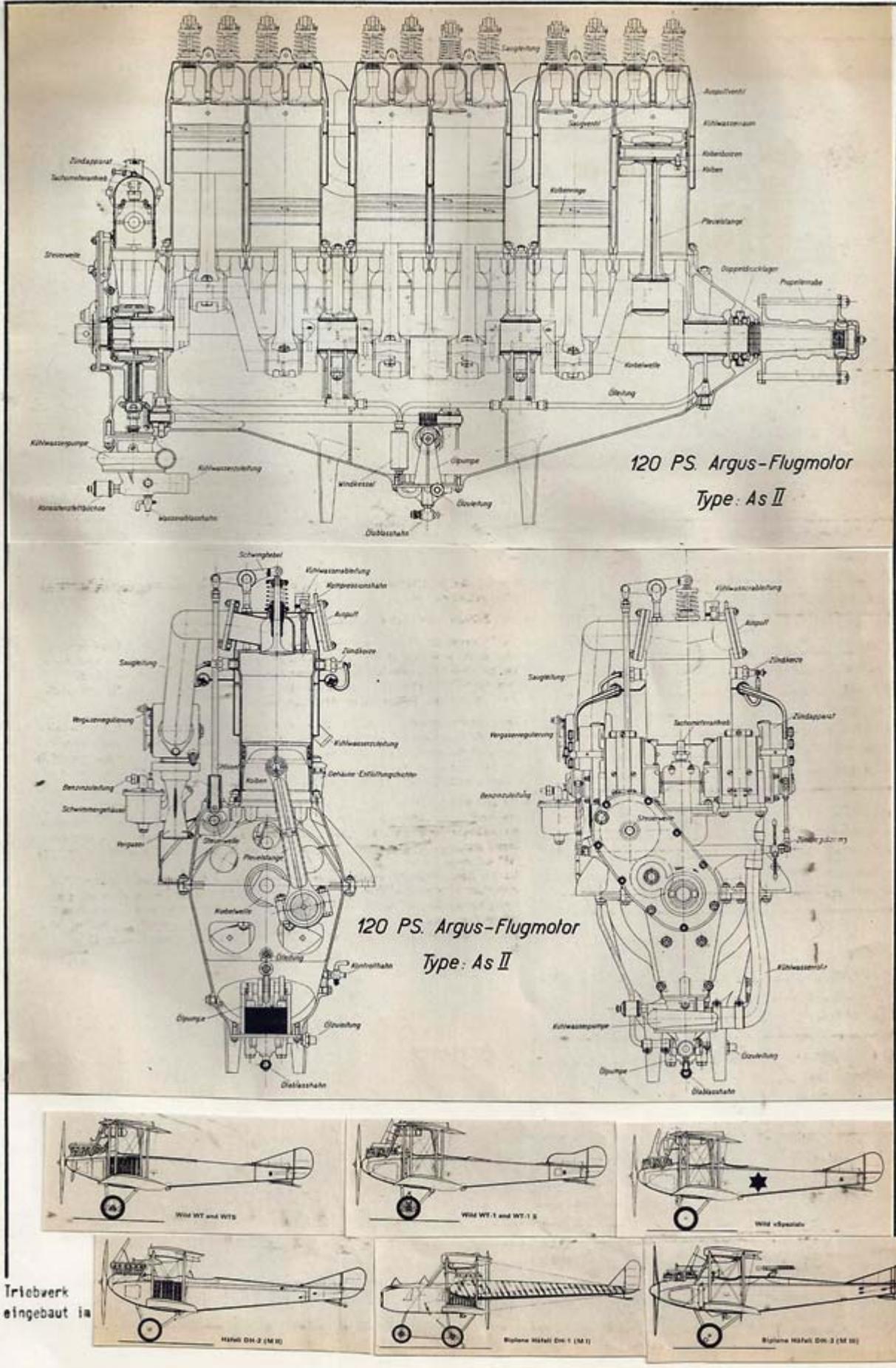
Datenblätter des Flugmotors Argus As II aus dem Buch «Kolben-Flugmotoren», Hans Giger, 2012

39

BAUMUSTER: AS II ENTWICKLUNGSFIRMA: Argus-Motorengesellschaft LAND: Deutschland
 D 20339a mbR, Berlin-Reinickendorf D 20339 b



Entwicklungsjahr <u>1912</u>		In der Schweiz im Einsatz <u>77 Motoren</u> von: <u>1916</u> bis: <u>1934</u>	
Herstellertfirma <u>Schweiz-Lokomotivfabr. Winterthur & Gebr. Böhler, Uznich (in Lizenz)</u>		Der Aufbau des 6-Zylindermotors gleicht demjenigen des 4-Zylinder As-70-Motors, jedoch war der Lauf bedeutend ruhiger.	
Jahrgang <u>Ab 1913</u>		- Je 2 Zylinder sind in einem Graupassstück gepossen.	
BAUART		- Die Steuerung der offenen Ventile (je 1 Einlass- und 1 Auslassventil) erfolgt von der seitlich unten liegenden Nockenwelle durch Stosstangen und Schwinghebel. Die Stosstangen sind an den oberen Enden mit den Schwinghebeln durch Gabeln und Gelenkzapfen verbunden. An den Schwinghebeln gehärtete Rollen zum Niederdrücken der Ventilschäfte. Die Ventilspielleinstellung erfolgt durch Veränderung der Stosstangenlängen.	
Form <u>6-Zylinder-Reihenmot, stehend</u>		- Bemerkenswert sind die oben auf den Zylindern angebrachten Kompressionsnähnen. Diese mussten nach mehrmaligen erfolglosen Anlassversuchen geöffnet werden, worauf der Propeller mehrmals langsam durchgedreht wurde um frische Luft in das Innere der Zylinder zu bringen. Dann erfolgte das Einspritzen von Benzin, oder besser Aether, in die offenen Kompressionsnähnen. Nach sofortigem Schliessen der Nähnen sprang der Motor besser an.	
System <u>4-Takt, Vergaser</u>		- Als sich 1915 die Kriegstechnische Abteilung in Bern entschloss, für die Belieferung der schweizerischen Fliegertruppe selbst Flugzeuge zu bauen, dachte man zuerst noch an den Ankauf von ausländischen Motoren. Doch die Fabriken waren ausserhalb unseres Land die gewünschte Anzahl abzugeben. An eine eigene Konstruktion war aus Zeitmangel nicht zu denken. So fiel die Wahl auf den Argusmotor.	
Kühlung <u>Wasser</u>		- Obschon dieser Argusmotor-Typ in grosser Zahl von der Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) Winterthur für die Argus-Motorenfabrik in Berlin, bzw. für die Reichsheeresverwaltung gebaut wurde, war die Beschaffung schwierig. Schliesslich konnte man vorerst eine Lieferung von 16 Motoren im Austausch mit Sattlerwaren erreichen. Die spätere Lieferung erfolgte dann zum grössten Teil durch die SLM und eine kleinere Anzahl durch die Maschinenfabrik Gebr. Böhler, Uznich.	
Anladung <u>-</u>			
- Antrieb <u>-</u>			
Untersetzung <u>-</u>			
- Getriebeart <u>-</u>			
LEISTUNG		- Nennleistung <u>1400</u> $\frac{\text{ain}^{-1}}$ <u>88,3 (120)</u> $\frac{\text{kw}(\text{PS})}{\text{Ladedr.}}$	
- Start- & Votleistung <u>1450</u> $\frac{\text{ain}^{-1}}$ <u>97 (132)</u> $\frac{\text{kw}(\text{PS})}{\text{Ladedr.}}$			
- Max Dauerleistung			
- Vollruckhöhe			
ZYLINDER		- Anzahl <u>6</u>	
- Bohrung <u>130</u>		- Hub <u>140</u>	
- Kompression <u>3,7</u>		} <u>11,1 Liter = 9 PS/Ltr</u>	
Gewicht trocken <u>Kg 230</u>		Kg/PS <u>1,92</u>	
Abmessg Länge <u>1,5</u> m		Breite <u>0,48</u> m	
Höhe <u>0,95</u> m			
BETRIEBSSTOFFE		- Argus Motorengesellschaft Berlin <u>18 Motoren</u>	
- Treibstoff <u>Benzin</u> gr/PS/h <u>265</u>		Lokomotivfabrik Winterthur <u>46</u> "	
- Schmierstoff <u>Mineralöl</u> gr/PS/h <u>12</u>		Gebr. Böhler Uznich <u>13</u> "	
- Kühlstoff <u>Wasser</u>		Total <u>77</u> "	
ANLASSEN <u>Anlassen von Hand, Anlassmagn.</u>			
QUELLE <u>Argus-Betriebsvorschrift 1916 Gilles</u>		Ausgestellt in: <u>Museum Dübendorf</u>	



Triebwerk eingebaut in