



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Gottfried von Meiss: ein profilierter Offizier der Fliegertruppen

Dieser Beitrag ist eine Hommage an die unzähligen Milizoffiziere, die neben ihrer zivilen Tätigkeit für die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und für die Armee Leistungen erbracht haben, die weit über die Pflicht hinausgehen. Weitere Namen zu nennen ist unmöglich und wäre gegenüber den nicht erwähnten Offizieren ungerecht. Die vorliegende Dokumentation über Gottfried von Meiss¹ ist ein typisches Beispiel für die Verknüpfung der zivilen und militärischen Aktivitäten im einzigartigen schweizerischen Milizsystem.

Dieses Dokument enthält zwei Beiträge, die Oberst im Generalstab Gottfried von Meiss betreffen. Im Februar 2003 hat Korpskommandant aD Kurt Bolliger einen Nachruf auf Dr. Gottfried von Meiss verfasst. Er bezeichnet ihn als «eine der profiliertesten Persönlichkeiten in der Geschichte der schweizerischen Fliegertruppen».

Gegen das Ende seiner Beratertätigkeit für die britische Firma Rolls-Royce hat Dr. Gottfried von Meiss am Rolls-Royce Summer Symposium, welches vom 12. bis 14. Juni 1987 auf dem Bürgenstock durchgeführt wurde, unter dem Titel «Notes on Rolls-Royce-Engines in Switzerland» eine Zusammenfassung über die in der Schweiz verwendeten Rolls-Royce-Flugzeugtriebwerke vorgelegt. Diese Notizen sind im zweiten Teil des vorliegenden Dokuments enthalten.

Nachruf auf Dr. Gottfried von Meiss²

Von Kurt Bolliger³, bearbeitet und ergänzt von Walter Dürig⁴

Im Dezember 2000 verstarb 91-jährig einer der profiliertesten Offiziere in der Geschichte der schweizerischen Fliegertruppen. Im Jahre 1927 (rund zehn Jahre vor dem fatalen Anschluss Österreichs an das 3. Reich) erwarb Gottfried von Meiss in Linz/Österreich die Matura. Sein Vater beschloss, seinen Sohn für das Studium der Staatswissenschaft und für den Militärdienst in die Schweiz zurückzusenden, wo die Familie der von Meiss seit dem 13. Jahrhundert zu den regimentsfähigen Junkergeschlechtern Zürichs gehört hatte.

Der Entschluss des jungen Gottfried, sich zur Fliegertruppe zu melden und dann (bis 1946) Berufsoffizier zu bleiben, mag einerseits wohl durch seinen gewandten Umgang mit Wind und Wetter als Segler, andererseits durch die stolze Ahnenreihe an Diplomaten und Militärführern aus fünf verschiedenen Ländern begründet gewesen sein. Seine späteren Erfolge als Fechter und schweizerischer Vertreter an den Olympischen Spielen von 1936 (Berlin) und 1948 (London) haben seine Rückkehr besiegelt.

¹ Dr. Gottfried von Meiss, * 22. September 1909; † 22. Dezember 2000, war Militärpilot und Generalstabsoffizier der Schweizer Fliegertruppen. Während des Zweiten Weltkriegs wirkte er als Instruktionsoffizier und Chef des Nachrichtendienstes der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Von 1946 bis 1952 arbeitete er bei der Swissair als technischer Direktor und danach als selbständig erwerbender Berater, unter anderem auch für die britische Firma Rolls-Royce. Als Milizoffizier führte er das Fliegerregiment 1, war Chef Flugwesen im Feldarmekorps 4 und danach Stellvertreter des Chefs Nachrichten im Armeestab. In den Jahren 1936 und 1948 gehörte er dem schweizerischen Olympia-Fechtteam an. Für seine Guten Dienste für Grossbritannien erhielt er die Auszeichnung «Officer of the British Empire».

² Quelle: CAF Swiss Wing, Februar 2003, Seiten 5 und 6.

³ Korpskommandant aD Kurt Bolliger war von 1973 bis 1980 Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

⁴ Die am Nachruf vorgenommenen Präzisierungen und Ergänzungen basieren auf Angaben des Sohnes von Gottfried von Meiss, Dr. iur. Florian von Meiss.

Gottfried von Meiss: ein profilierter Offizier der Fliegertruppen

Sie mag, nach dem Aufwachsen in der Atmosphäre der «K+K-Monarchie», dem Ersten Weltkrieg und dem abrupten Wechsel in den völlig anderen Kulturkreis mit der schwer erlernbaren Umgangssprache seiner schweizerischen Vaterstadt nicht einfach gewesen sein.

Sieben Jahre nach seiner Ausbildung zum Militärpiloten wurde dem Hauptmann von Meiss eine schwierige Führungsaufgabe übertragen: Angesichts der wachsenden irredentischen Umtriebe des faschistischen Italien versuchten Bundesrat und Tessiner Regierung patriotisches Gegensteuer zu geben.



Gottfried von Meiss in der Pilotenschule



Kompaniekommandant Hauptmann Gottfried von Meiss

Die einzige Tessiner Fliegerstaffel «La Dieci»⁵ wurde mit vertrauensbildenden Flugvorführungen und Schiessübungen im Tessin beauftragt. Schon der erste Hinflug endete aber wegen schlechten Wetters tragisch. In den Felsen nördlich des Muotatales kollidierten vier der fünf CV-Flugzeuge mit dem Gebirge. Der Staffelkommandant und sechs weitere Besatzungsmitglieder verloren ihr Leben. Hauptmann von Meiss wurde zum neuen Kommandanten der Fliegerkompanie 10 ernannt und beauftragt, den Verband rasch möglichst wieder aufzubauen und zu trainieren, um das Vertrauen der Tessiner wieder zu erwerben. Dem ehemaligen Lateinschüler fiel das Erlernen des Italienischen, Dialektform der Truppe inbegriffen, nicht allzu schwer.

⁵ Fliegerkompanie 10

Gottfried von Meiss: ein profilierter Offizier der Fliegertruppen

Erster Aktivdienststandort der Fliegerkompanie 10 war der Feldflugplatz Utzenstorf. Hauptmann Gottfried von Meiss erblickte dort als Flugplatzkommandant eine Amazone, die auf einem eleganten Pferd am Pistenrand vorbei galoppierte. Es handelte sich um die Tochter des damaligen Direktors der Papierfabrik Utzenstorf und um die zukünftige Gattin des Kommandanten. Ein Jahr später erwartete ihn eine weitere Sprachprüfung: Seine zukünftige Schwiegermutter eröffnete ihm, eine Heirat mit ihrer Tochter käme erst infrage, wenn er ihre Muttersprache (holländisch) perfekt spräche. Er «promovierte»!

Im Frühsommer 1940 hatte die «Dieci» den ersten Blutzoll zu erbringen: Ein C-35-Aufklärer wurde in der Ajoie von deutschen Jägern überrascht und abgeschossen; beide Besatzungsmitglieder fanden den Tod. Als Folge musste er kurzfristig seine Hochzeit verschieben.



Gottfried von Meiss als Pilot eines Flugzeugs C-35 bei einer Aufklärungsmission

Nach der Versetzung in den Generalstab und dem Kommandowechsel auf Divisionsstufe wurde Gottfried von Meiss mit der Reorganisation des bisher arg vernachlässigten Nachrichtendienstes der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen beauftragt, dessen Leitung er anfänglich selbst übernahm. Wer damals einer seiner Befragungen interner amerikanischer Besatzungen beiwohnte, staunte über sein Einfühlungsvermögen in die plötzlich vom amerikanischen Süden in die Schweiz «versetzten» Flieger, nicht zuletzt aber über seine Vertrautheit mit dem «Slang» der amerikanischen Army Air Force. Die Bekanntschaften mit vielen dieser Besatzungen dauerten bis zu seinem Lebensende und werden in einem kürzlich erschienenen Erinnerungsbuch eines ehemaligen US Piloten sehr positiv erwähnt.⁶

⁶ «No Way Is Impassable to Courage», the Wartime Experience of Lt. Martin Andrews, U.S.A.A.F., 2000, Swiss American Foundation.

Gottfried von Meiss verliess 1946 den Instruktorstatus und wurde technischer Direktor der neu aufzubauenden «Swissair». Richtungskämpfe aller Art zwischen Basler und Zürcher Kapitalgebern, zwischen Vertretern einer restriktiven Zubringer- und Anhängern einer offensiven Langstreckenpolitik mit allen Implikationen auf zu beschaffendes Flugmaterial und Pilotenrekutierung wurden damals nicht weniger leidenschaftlich geführt, als die derzeitigen Diskussionen über Selbstständigkeit oder Allianzen, jedoch in aller Öffentlichkeit und meist mit dem Zweihänder, gegen dessen Schläge der elegante Fechter hilflos war.

Gottfried von Meiss entschloss sich deshalb 1952, eine eigene Beratungs- und Vertretungsfirma aufzubauen. Er übernahm verschiedene Vertretungen von Aviatikfirmen und war in Verwaltungsräten von Banken und Industrieunternehmungen tätig. Dazu gehörten zum Beispiel eine Vertretung für das Flugzeug Helio Courier der amerikanischen Firma Helio Aircraft und die Firma Piper Aircraft.

Ab etwa 1954 war er während 40 Jahren Agent des englischen Flugzeugtriebwerkherstellers Rolls-Royce. Nach dem Tod von Gottfried von Meiss im Jahre 2000 hat sein Sohn Dr. iur. Florian von Meiss den geschäftlichen Kontakt mit der Firma Rolls-Royce weiter aufrechterhalten. Diese hat einen kleinen perfekten Propeller aus Messing hergestellt, der heute den Grabstein von Gottfried von Meiss ziert und an sein grosses Interesse am Flugwesen erinnert. Seine Aktivitäten für die britische Industrie haben ihm den Titel eines «Officer of the British Empire»(OBE) eingetragen.

Die Tätigkeit eines Agenten für ein Industrieunternehmen war oft mühsam und nicht so lukrativ, wie allgemein angenommen wird. Das einzige grössere Geschäft von Rolls-Royce mit der Schweiz war die Beschaffung von 160 Hunterflugzeugen für die Fliegertruppen in den Jahren 1958 bis 1973. Diese waren mit dem Rolls-Royce-Triebwerk Avon ausgerüstet. Im Zusammenhang mit dem Rüstungsprogramm 1958 wurde Gottfried von Meiss vom damaligen Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, Bundesrat Paul Chaudet, zu einer Unterredung aufgeboten und aufgefordert, auf die Hälfte seines Agentenhonorars von Rolls-Royce zu verzichten, wenn er weiterhin in Ehren als Generalstabsobers der Fliegertruppen tätig sein wolle. Als treuer Staatsbürger hat Gottfried von Meiss dem Befehl Folge geleistet, obwohl für ihn die finanzielle Einbusse sehr schmerzlich war. Es hat ihm auch wehgetan, als die damalige Swissair ein amerikanisches Produkt dem Rolls-Royce-RB211-Triebwerk für die Flugzeuge Boeing 747 Jumbo-Jet vorgezogen hatte.

Neben seinen Tätigkeiten bei der Swissair und für sein eigenes Unternehmen diente Gottfried von Meiss von 1946 bis 1975 mit grossem Interesse und Engagement in der Schweizer Armee als Milizoffizier. Er kommandierte als Oberst das französisch sprechende Fliegerregiment 1, wurde dann Chef Flugwesen im Feldarmekorps 4 und abschliessend Stellvertreter des Chefs Nachrichten im Armeestab.

Wer je unter oder neben Gottfried von Meiss Dienst geleistet hat, erinnert sich mit grosser Dankbarkeit und Respekt dieses Gentleman alter und deshalb bester Schule.

* * * * *

E-Mail vom 27. August 2012 von Florian von Meiss (Sohn von Gottfried von Meiss)

Sehr geehrter Herr Dürig

Ich bitte nochmals um Verzeihung für die Verspätung meiner Antwort. Wie Sie sehen, habe ich mich nun beeilt, Ihnen einige Überlegungen zu Ihren Unterlagen hiermit zukommen zu lassen. Zudem schicke ich Ihnen noch per Post gewisse weitere Papiere und auch einige Fotos mit der Bitte, diese Unterlagen mir dann gelegentlich zu retournieren. In diesem Zusammenhang bitte ich Sie freundlich, mir Ihre Privatadresse mitzuteilen.

Es ist für mich am einfachsten, wenn ich Ihnen gewisse Angaben anschliessend per Mail mache und Sie die entsprechenden Korrekturen oder Anpassungen in Ihren Papieren selbständig vornehmen.

Beratertätigkeit für die Firma Rolls-Royce

Wann genau diese Tätigkeit begann, kann ich in meinen wenigen Unterlagen aus jener Zeit nicht mehr genau eruieren, doch muss dies einige wenige Jahre nach seinem Austritt als technischer Direktor der Swissair gewesen sein. Es könnte in den Jahren 1953 oder 1954 gewesen sein. Die Firma Rolls-Royce war so grosszügig, dass sie meinen Vater etwa 40 Jahre als Agenten für die Schweiz beschäftigte und die Agentur erst schloss, als die Firma Rolls-Royce auch andere Agenturen weltweit beendet hat. Nach dem Tod meines Vaters war es mir vergönnt, den geschäftlichen Kontakt mit der Firma weiter aufrecht zu erhalten und die Firma hat auf meinen Wunsch hin aus Messing einen kleinen perfekten Propeller hergestellt, der heute auf dem Grabstein meines Vaters an seine grossen Interessen in der Fliegerei erinnert. Die lange Zeitspanne der Zusammenarbeit meines Vaters mit der Firma Rolls Royce teile ich Ihnen mit, weil das Summer Symposium 1987 in eine Zeit fiel, als der Kontakt meines Vaters mit der Firma Rolls-Royce noch sehr lebendig war. Was mein Vater nie ganz verdaut hat und was hier zum ersten Mal irgendwo geschrieben steht ist die Tatsache, dass mein Vater eigentlich nur ein einziges grosses Geschäft mit der Firma Rolls-Royce tätigen konnte und das war der Verkauf der Avon Motoren der ca 100 Hunter Flugzeuge. Dies führte dazu, dass mein Vater persönlich zum damaligen Verteidigungsminister Chaudet aufgeboten wurde, der ihn fragte, wieviel er mit diesem Geschäft verdienen würde. Bundesrat Chaudet befahl daraufhin, meinem Vater auf die Hälfte des Betrages zu verzichten, wenn er weiterhin in Ehren als Oberst der Fliegertruppe tätig sein wolle. Mein Vater als treuer Staatsdiener hat selbstverständlich dem Befehl gehorcht, was sicher ehrenvoll war, ihn aber sehr schmerzte. Hier darf vermerkt sein, dass die jährlichen Vergütungen bescheiden waren und es meinem Vater auch weh getan hat, als die Swissair ein amerikanisches Triebwerk dem Rolls-Royce RB211 für die mehreren Jumbos der damaligen Swissair vorgezogen hat. Schicksal der Agenten!

Zum Nachruf von Kurt Bolliger

Ich erlaube mir weiter eine kleine Korrektur im Nachruf von Herrn Kurt Bolliger und zwar absolvierte mein Vater seine Matura 1927 in Österreich und konnte mit dieser Matura direkt an der Universität Zürich mit seinem nat.oec. Studium beginnen. Sein genauer akademischer Titel lautete: Dr. oec. publ.

Schliesslich kann hier auch noch erwähnt werden, dass mein Vater längere Zeit im schweizerischen Verwaltungsrat der Firma Piper (Genf) tätig war und sich nach Bedarf immer eines Piper Flugzeuges bedienen konnte. Weiter vertrat er auch eine amerikanische Flugzeugherstellerin, die den sogenannten Helio Courier herstellte, ein Flugzeug mit unglaublichen Start- und Landeeigenschaften, wovon er eines dem Gletscherpiloten Hermann Geiger verkaufen konnte. Das Flugzeug war viel zu teuer und wurde zu keinem Erfolg.

Schliesslich fällt mir auf, dass ein wichtiger Abschnitt in der Fliegerkarriere meines Vaters nicht erwähnt ist, nämlich die Befehligung des damaligen Militärflugplatzes Utzenstorf, wo auch einer der amerikanischen fliegenden Festungen notgelandet ist, und wo er die wichtige Bekanntschaft seiner Frau, meiner lieben Mutter, am Pistenrand machen konnte, als sie auf ihrem Pferd elegant am Pistenrand vorbei galoppierte. Mein Grossvater war Direktor der Papierfabrik Utzenstorf.

Selbstverständlich überlasse ich es vollständig Ihnen, ob Sie diese wenigen zusätzlichen mehr anekdotischen Elemente noch in Ihre Bemerkungen einfügen wollen oder nicht.

Was ich jedenfalls weiss ist, dass mein Vater sich über unsere Korrespondenz sehr freuen würde.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse und verbleibe mit kameradschaftlichen Grüssen

Florian von Meiss

Aus dem Lebenslauf von Gottfried von Meiss

Berufliche Tätigkeiten

1936	Dr. oec. publ. der Universität Zürich.
1937 bis 1946	Instruktionsoffizier der Fliegertruppen. Einsatz als Fluglehrer u.a.m.
1946 bis 1952 ab 1953	Technischer Direktor der Swissair. Eigenes Geschäft; Vertretungen in der Aviatik und Mitarbeit in Verwaltungsräten von Banken und Industrie.

Militärische Tätigkeiten

1931	Offiziers- und Pilotenschule der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.
1938 bis 1940 1943/1944	Kommandant der Fliegerkompanie 10. Stab der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen als Chef des Nachrichtendienstes.
Februar/März 1945 August 1945 bis März 1946	Première mission Suisse à l'Armée Française. Absolvierung der Generalstabsschule der Royal Air Force in England.
1951 bis 1955 1956 bis 1964 1965 bis 1975	Commandant régiment aviation 1. Chef Flugwesen im Feldarmeeerkorps 4. Einteilung im Armeestab als Stellvertreter des Chefs Nachrichtendienst.

NOTES ON ROLLS-ROYCE ENGINES IN SWITZERLAND

by Gottfried von Meiss

20.02.1936 - 1945:

The first Rolls-Royce engine operated in Switzerland was a **Kestrel V** in a «one off» Hawker Hind two-seater aircraft, which has been bought for tests only by the Swiss Air Force.

«The quiet run and the high grade of reliability of that engine have been highly appreciated» it says in the records. By the way, one of the two pilots who flew that engine mostly is your actual military advisor. This engine went later to the Swiss Air Force Museum at Dübendorf.

1942 - 1953:

Two De Havilland DH-98 Mk IV Mosquitos landed during the war in Switzerland. Engine: Rolls-Royce **Merlin 25**. These two aircraft, called «Wooden Wonders», were mainly flown by the Swiss Air Force. One, however, has even been used to train Swissair pilots in 1945. After the decommissioning one engine went to the Swiss Air Force Museum.

19.07.1944:

Emergency landing of a aircraft P-51 Mustang on a grass field in the Grisons. Engine: Rolls-Royce **Packard V-1650-3**. The pilot got picked-up by - at that time - Staff Major de Meiss and was flown on board of a Fieseler Storch to his internment. The US pilot said after landing that he has never been so scared in his life, flying so low and slow.

From 01.08.1944 onwards this aircraft P-51 Mustang was in Service with the Swiss Air Force for aerial-combat exercises. Repatriation on 20.10.1945.

1948 - 1957:

130 P-51 Mustang aircraft were bought from surplus from the USAF for \$ 4,000.- each. Engine: Rolls-Royce **Packard V-1650-7**.

After decommissioning one aircraft went to the Swiss Museum of Transport at Lucerne. Several engines were donated to technical Colleges and one went, of course, to the Swiss Air Force Museum at Dübendorf.

1946 - 1983/89

The Swiss Air Force acquired quite a number of De Havilland Vampires and Venoms. At the time of the purchase, the engines, **Goblins and Ghosts**, were De Havilland engines. Later, however, they became Rolls-Royce engines. Some Goblins are still flying today in DH-115 Trainers, and this until the new jet trainer arrives.

1958 - to further notice:

The family of **Avon** engines.

The Swiss Air Force bought 160 Hawker Hunter aircraft. Engine: Rolls-Royce Avon 207. They give excellent Service. The Swiss Air Force aerobatic team called «Patrouille Suisse» love the reliability of this engine. They won the famous «Shell Trophy» at Greenham Common a few years ago, and the pilots were thereupon presented with Rolls-Royce ties.

02.05.1960 - 27.04.1971:

Swissair, a member of the KSSU group of airlines, bought eight Caravelles powered by **Avon** engines. They, however, were not being overhauled in Switzerland but by SAS in Sweden. They gave very good service during their Swissair time. One Caravelle unluckily crashed near a village called Dürrenäsch killing crew and passengers. However, the reason were not the engines.

The industrial version of the **Avon** has been bought by BBC to power electrical generator groups and by Sulzer Bros. to drive their famous power turbine «Primo» for different applications. By the way, Sulzer sold to Rolls-Royce a sophisticated compressor test stand which is powered by the same combination of Avon and Primo.

1945 - 1959:

Nene Engines.

The Federal Aircraft Factory at Emmen designed and built from March 1945 onwards advanced jet aircraft called N-10, N-11, N-20 etc. To power the N-10 three **Nene** engines were purchased. Two for installation and one as spare. However, the project did not get further than to wind-tunnel tests. Later the N-20 needed other engines.

The three Nenes, therefore, never flew but were used between 1950 and 1959 to power the big wind-tunnel at the Federal Aircraft Factory.

Darts

Two Rolls-Royce turboprop Dart engines power a Gulfstream I aircraft which belongs to the Federal Office for Civil Aviation. It is used for calibration of navigational aids. It holds a record for low flying hours.

Two more Darts power a Fokker F-27 owned by Balair. This aircraft has been used for many years by the «Blue Helmets» in the Near East for political and Red Cross duties.

One cutaway Dart is on permanent lease to the Swiss Museum of Transport at Lucerne.

Gnomes

Gnome engines powered helicopters at Heliswiss. There is only one left today.

Vipers and Speys

These engines power a small number of Swiss registered executive aircraft.

Being short of short range capacity Swissair chartered BAC-111 aircraft. From 01.04.1967 until 14.11.1967 a BAC-111-200 flew under Swiss flag; one BAC-111-300 from 15.11.1967 until 28.04.1968, and finally one BAC-111-500 from 24.4.1970 to 31.10.1970. These aircraft became famous in slipping quietly in and out Zürich Airport without a single engine trouble.

One Spey powered F-28 aircraft is actually being operated by the Swiss company Zimex Aviation for charter duties.

Future Engines

Today, there are two new Rolls-Royce engines Coming up on the Swiss horizon :

The **TAY** powering the Fokker-100 aircraft for Swissair and two Gulfstream IV executive aircraft which will be registered in this country.

The second new engine is the Rolls-Royce/Turboméca **ADOUR** for the British Aerospace Jet Trainer Hawk which has been specified by the Swiss Air Force.

By now, more than half a Century has passed with Rolls-Royce engines operating happily in civil and military duties in Switzerland.

* * * * *