



Beiträge zur Geschichte der schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Zur Entstehung des Fliegermuseums in Dübendorf 1972 bis 1988

Von Hans Giger¹

Wir sind stolz auf unser Museum. Darin befindet sich ein zum Teil historisch höchst wertvolles Sammelgut, welches sich über die gesamte Zeit der Militärfliegerei erstreckt.

Das heutige Flieger Flab Museum findet Anerkennung weit über die Landesgrenze hinaus. Das Wertvolle an unserer Sammlung besteht darin, dass sie Flugmaterial aus den meisten Staaten mit einer namhaften Flugzeugindustrie enthält. Ferner sind



Das Fliegermuseum Dübendorf 1988

unsere Motoren- und Waffensammlungen in ihrer Vielfalt und Internationalität einmalig.

Die Zeit vergeht schnell und bald sind keine Kenntnisträger mehr vorhanden, welche erklären können, wie unsere Sammlung zustande kam und welche Personen massgeblich am Zustandekommen dieser Sammlung beteiligt waren. Interessant ist auch die bauliche Entwicklung des Museums. Es scheint mir daher angebracht, meine Kenntnisse und Erinnerungen aufzuzeichnen, um dieses Wissen späteren Generationen zu vermitteln und falschen Überlieferungen vorzubeugen.

1. Woher kommt unser Ausstellungsgut?

Das Ausstellungsgut stammt aus verschiedenen Quellen und Ereignissen. Es repräsentiert die besondere Stellung der Schweiz als neutrales Land und seine weitgehende Abhängigkeit von der ausländischen Flugzeugindustrie. Seit der im Jahr 1914 erfolgten Gründung der schweizerischen Fliegertruppe wurden durch die Eidgenossenschaft auch zahlreiche verschiedene Flugzeugmuster aus dem Ausland beschafft. Am Ende ihrer Nutzungszeit wurden die Militärflugzeuge, hauptsächlich aus dem Zwang der Platzgewinnung für neue Flugzeugbeschaffungen, bis etwa um 1965 liquidiert, später mehrheitlich verkauft oder verschenkt.

Ich erhielt im Jahr 1938 als damaliger Chef der Hallengruppe 1 bis 5 in Dübendorf den Auftrag, sämtliche noch verbliebenen Flugzeuge der Typen Fokker DVII, DH 3, DH 5, Morane S, Fokker DXI, Dewoitine D1, D9, D19, AC1, Potez A-25, Fairey-Fox und Hawker-Hind zu verschrotten. Die Liquidation erfolgte in den neuen Militärhallen in Kloten durch die mir unterstellten Mechaniker Häberli, Brotwolf und Sandmeier.

Die meisten dieser Flugzeuge überflog ich selber von den verschiedensten Standorten, an welchen die Flugzeuge in alten Hangars untergebracht waren, nach Kloten. Die Aktion dauerte bis zur Kriegsmobilmachung im September 1939 und wurde im Mai 1940 im «Depot 54» des Armeeflugparks auf der Luzerner Allmend beendet.

¹ Hans Giger, * 11.06.1914 †25.01.2017, war von 1969 bis 30.06.1979 Direktor der Abteilung für Militärflugplätze.

Die beiden Flugzeuge Fairey-Fox und Hawker-Hind blieben aber angesichts des damals grossen Flugzeugbedarfs im Dienst und wurden erst im Jahr 1945 liquidiert.



Fokker DVII



Morane S



DH 3



Dewoitine D 1



DH 5



Dewoitine D 9



Fokker DXI



Dewoitine D 19



Potez A-25



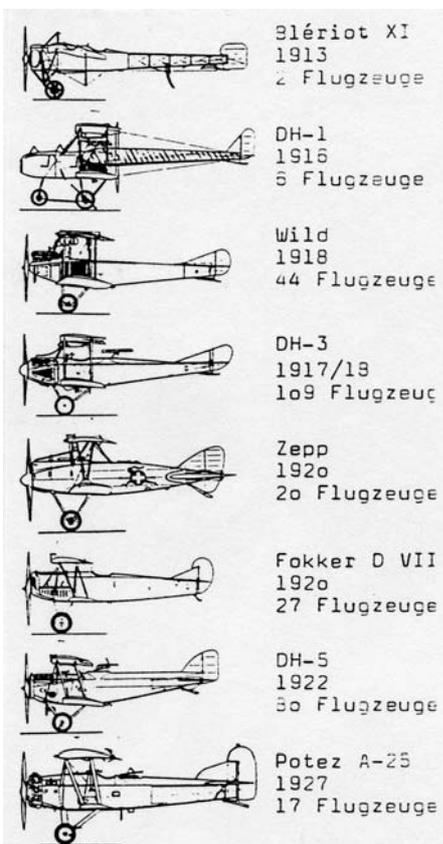
Comte AC 1



Fairey-Fox



Hawker Hind



Aus diesen Liquidationen blieben nur einige Motoren, Propeller, Waffen und Instrumente erhalten.

Obwohl einige dieser Flugzeuge nur in einem oder in wenigen Exemplaren vorhanden waren, ist ihre damalige Vernichtung doch sehr zu bedauern. Es handelte sich zum Teil doch um höchst interessante Zeugen der damaligen Flugzeugbautechnik.

Vor allem aber sind es die Flugzeuge Blériot, DH 1, Wild, DH 3, DH 5, Fokker DVII und Potez A-25, welche in den Anfängen der Fliegertruppe eine bedeutende Rolle spielten. Deren Nachbau habe ich mir später zum Ziel gesetzt.

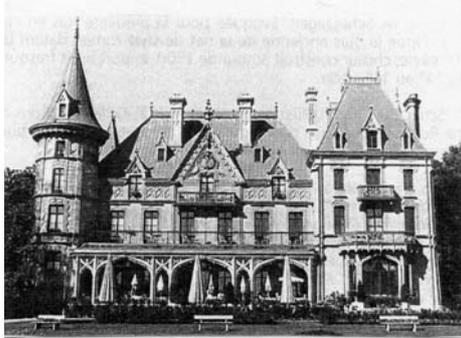
In den beiden Weltkriegen gelangten zahlreiche Flugzeuge der kriegsführenden Staaten durch Notlandungen und Abstürze in unser Land. Auch von diesen wurden zahlreiche Teilgruppen, vor allem Motoren, an den verschiedensten Orten und ihren Räumlichkeiten der damaligen Flugplatzdirektion, der Direktion der Militärflugplätze und der Abteilung für Militärflugplätze zurückbehalten und gehortet.

Ferner wurden seit dem Bestehen unseres Museums um 1977 auch Flugmaterial, hauptsächlich Motoren, von ausländischen Museen und von Privaten erworben. Dies geschah meistens durch Tausch gegen Material, welches von diesen Stellen von uns

gewünscht wurde. Diese Tauschaktionen wurden auf Vorschlag des Konservators jeweils offiziell vom Bundesamt für Militärflugplätze bewilligt.

2. Wo war dieses Material in der Zwischenzeit verblieben?

Im Laufe des Zweiten Weltkriegs beauftragte der General seinen Adjutanten Hauptmann Marguth, interessantes und nicht mehr eingesetztes, aber geschichtsträchtiges Armeematerial für ein späteres Armeemuseum zu sammeln. Dieses Material wurde in Thun im Schloss «Schadau» eingelagert.



Schloss Schadau, Thun

In diesem Zusammenhang musste auch einiges Flugmaterial dorthin verbracht werden. Den Auftrag dazu erteilte der damalige technische Chef der Direktion der Militärflugplätze, Oberst Carl Högger, dem Hallenmeister Charly Fueg. Doch nicht alles Material, welches von Fueg zusammengetragen wurde, kam nach Thun. Vieles davon verblieb, wie bisher, in den Werkstätten der Direktion der Militärflugplätze.

Nach dem Krieg wurde das Lager «Schadau» aufgelöst. Der Grossteil der Schadausammlung kam in Zeughäuser. Beispielsweise wurden Waffen nach Meiringen, Fahrzeuge nach Thun, Flugmaterial und vieles anderes Material nach Lyss in zwei alte Schuppen überführt. Ein weiterer Teil kam wieder in die Betriebe der Direktion der Militärflugplätze zurück.

Charly Fueg sorgte bis zu seiner Pensionierung, die Ende September 1951 erfolgte, für die richtige Einlagerung des bei der Direktion der Militärflugplätze gehortete Material. So lagerten die Flugzeugwaffen zum grössten Teil bei Meister Nilsen in der Büchserieiwerkstatt in Dübendorf. Zahlreiche Motoren «verstaute» Fueg in einem Trafohaus in Dietlikon. Sehr viel Material (Motoren, das Flugzeug Fokker CV, diverse Geräte) kamen zur Sammlung des Technorama-Vereins nach Oberwinterthur. Dort befanden sich schon einige Motoren aus der Sammlung des kantonalen Technikums Winterthur in zwei alten Schuppen unter zwei bis drei Meter hohen Stapeln von Webstühlen, Dieselmotoren, Öfen, Pumpen und anderem Material. Die Instrumente kamen in die Instrumentenwerkstatt Dübendorf. Motoren der Typen Gnôme-Rhone, Hirth 512A, Wright R-1820, Packard Merlin und Saurer-Hispano YS 2 wurden dem Maschinenlaboratorium der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich überreicht. Die Motoren Wright R-1820, Packard Merlin und Saurer-Hispano YS 2 befinden sich heute noch dort. Der Motor des Typs Gnôme-Rhone wurde später dem Technorama Winterthur und der Motor Hirt 512A dem Flieger Flab Museum Dübendorf als Leihgabe zugeführt.

3. Wie kam nun dieses Material wieder zusammen?

Im Jahr 1970 wurde die Abteilung für Militärflugplätze gebeten, an die Ausstattung der neuen Luftfahrthalle des Verkehrshauses in Luzern einen Beitrag zu leisten. Bei der Durchsicht des bei uns liegenden Materials (Flugzeuge, Motoren, Propeller, Instrumente) war bald klar, dass nur ein geringer Teil davon für ein ziviles Museum geeignet war. Die Flugzeuge wurden als Leihgaben abgegeben.



Ich entschied damals, das nicht nach Luzern überführte Material bei uns in Dübendorf zentral zu lagern. Ich liess den vom Platzdienst Dübendorf benutzten Hangar 13 räumen und beauftragte meinen Mitarbeiter Jakob Urech mit der Einlagerung.

An der Avia-Meisterschaft der Fliegertruppen des Jahres 1972 konnte ich den Mitgliedern des Kommandantenrapports der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen die Sammlung erstmals präsentieren.



Präsentation der Ausstellung von 1972

Obwohl die Teilnehmer vom Gezeigten beeindruckt waren, hielt der damalige Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstkorpskommandant Eugen Studer, von meiner Idee, daraus ein kleines Museum zu gestalten, nicht viel.

Doch ich verfolgte die Idee weiter. Es ging mir nun darum:

- Das in den verschiedenen Betrieben der Abteilung für Militärflugplätze lagernde Material nach Dübendorf überführen zu lassen, sowie das sich nicht mehr in unserem Besitz befindliche Material zurückzuholen.
- An das im Zeughaus Lyss befindliche Material heranzukommen. Dazu bedurfte es der Intervention des damaligen Chefs der Kriegsmaterialverwaltung, Brigadier Kaspar Haug, beim zu jener Zeit auf dem Krankenbett liegenden Oberstleutnant Marguth. Dieser beanspruchte immer noch das Verfügungsrecht über dieses Material.
- Die Rückgabe des im Lager des Technoramaverains liegende Material zu erreichen. Diese Absicht war sehr schwierig umzusetzen, weil der Verein nach seinen Satzungen nichts herausgeben wollte. Erst nach langen Verhandlungen und mit Unterstützung durch den ETH-Professor Hans Hauri, Mitglied des Technoramavorstands, konnte das von uns gewünschte Material zurückgeholt werden. Im Juli 1984 wurde die Austauschliste definitiv unterzeichnet.
- Interessantes Material aus dem Ausland zu erwerben. Bei verschiedenen Besuchen von namhaften Fliegermuseen in Europa und in Übersee anlässlich von Ferienreisen bemühte ich mich, zum Teil mit Unterstützung durch Direktor Alfred Waldis vom Verkehrshaus der Schweiz, um die Überlassung von interessantem Material, insbesondere Motoren, auf der Tauschbasis. Diese Bemühungen kamen jedoch erst nach meiner Pensionierung und durch den Einsatz des Konservators Toni Bernhard zum Tragen.
- Ein Flugzeug P-16 für das Museum zu erhalten. Bei meinem Abschiedsbesuch als Direktor der Abteilung für Militärflugplätze bei den Fahr- und Flugzeugwerken Altenrhein im Juni 1979 konnte ich Dr. Claudio Caroni, mit dem ich ein sehr loyales Geschäftsverhältnis pflegte, das Versprechen abringen, unserem Museum einen der zwei P-16-Prototypen zu überlassen. Diese waren seit geraumer Zeit hinter einem Hangar in Altenrhein der Witterung ausgesetzt.



Damit wuchs unser Ausstellungsgut allmählich so stark an, dass der nebenstehende Hangar 14 ebenfalls belegt werden musste.

Im Jahr 1975 musste Jakob Urech endgültig aus dem Bundesdienst ausscheiden. Er war fast drei Jahre über sein Pensionsalter hinaus mit der Reinschrift der im Archiv vorhandenen Datensammlungen von Jakob Spalinger und August Hug über unsere Flugzeuge seit 1914 beschäftigt. Damit mussten wir auch eine neue Kraft für unsere Flugzeugsammlung bestimmen.

Auf Vorschlag von Jakob Urech wurde ein junger Flugzeugmechaniker aus der Halle 12, Toni Bernhard, welcher schon früher aus persönlichem Interesse Jakob Urech gelegentlich im Museum unterstützte, für diese Aufgabe bestimmt. Toni Bernhard oblag es nun, das vorhandene Material zu sichten, zu katalogisieren und im Museum entsprechend zu beschriften. Seine Aufgabe umfasste auch die Erfassung und Registrierung der unzähligen technischen Unterlagen aus den Registraturen der Abteilung für Militärflugplätze und ihrer Betriebe sowie die Schaffung eines besonderen Archivs für diese Dokumente. Ferner wurde er mit der Führung der gelegentlichen militärischen Besuche, zum Beispiel im Rahmen der Avia-Meisterschaft der Fliegertruppen, betraut.



Bundesrat Rudolf Gnägi



Carl Högger



August Hug



Jakob Spalinger



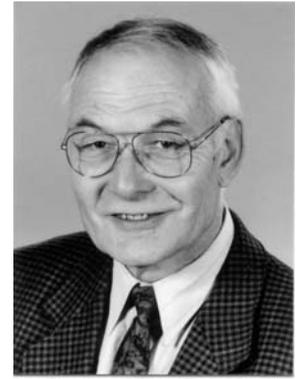
Charly Fueg



Jakob Urech



Emil Hunziker



Toni Bernhard

4. Die Idee des Fliegermuseums wird realisiert.

Unterdessen wurde das Bestreben gewisser Kreise in Bern bekannt, welche sich mit der Verwirklichung eines Armeemuseums befassten. Diesem sollten auch einige unserer wertvollen Oldtimer zugeführt werden. Dem wollten wir zuvor kommen.

An der Avia-Meisterschaft der Fliegertruppen 1977 versuchte ich, von meinem Vorgesetzten, dem damaligen Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Korpskommandant Kurt Bolliger die Erlaubnis zu erhalten, unsere Sammlung der Öffentlichkeit als Museum zugänglich zu machen und einen vollamtlichen Konservator einzusetzen. Er äusserte jedoch grosse Bedenken und glaubte nicht an die Realisierbarkeit dieser Idee.

In meiner Überzeugung, dass es wohl unverständlich wäre, unser höchst interessantes Ausstellungsgut der Öffentlichkeit vorzuenthalten und brachliegen zu lassen, wandte ich mich mit der gleichen Frage direkt an Bundesrat Rudolf Gnägi. Ich argumentierte, ein eigenes Fliegermuseum sei für die Fliegertruppe von höchstem Interesse. Bundesrat Gnägi war mit dem vorgesehenen Vorgehen spontan einverstanden. Er machte die Auflage, es dürfe kein zusätzliches Personal eingesetzt werden. Die Eintrittsgelder müssten in die Bundeskasse fliessen. Ich sicherte ihm zu, wir würden für die Aufsicht und für die Führung des Kiosks genügend Freiwillige finden.

Dr. Hans-Rudolf Kurz, stellvertretender Generalsekretär des Eidgenössischen Militärdepartements, wurde mit dem Treffen der notwendigen Massnahmen beauftragt.

Mit grossen Anstrengungen des Konservators Toni Bernhard, der Betriebsgruppe Dübendorf sowie vieler Freiwilliger nahm unser Museum allmählich Gestalt an. Emil Hunziker, Chef des technischen Büros der Zentralverwaltung der Abteilung für Militärflugplätze, realisierte die Ideen für die Beschriftungen und Funktionsmodelle. Frau Bernhard errichtete mit viel Fantasie und geschicktem Zukauf von geeigneten Artikeln unseren Kiosk, den sie dann auch selbst, zusammen mit einigen Freiwilligen, erfolgreich führte.

Am 9. Juni 1978 konnte das Museum in einem feierlichen Akt und in Anwesenheit zahlreicher Gäste aus Politik, Wissenschaft und Militär der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Korpskommandant Kurt Bolliger hielt die Eröffnungsansprache. Für meine Eigeninitiative und für die Umgehung des Dienstweges überreichte er mir symbolisch den «Maria-Theresia-Orden wider den Gehorsam» in Form einer Flieger- und Fliegerabwehrplakette. Beim anschliessenden Spatz aus der «Gulaschkanone» wurde das Ereignis würdig gefeiert.



Die Übergabe des «Ordens»



Ein Prost auf das Museum

Doch schon im Oktober 1978 musste das Museum infolge unbeheizter Räume und undichter Dächer und Wände geschlossen werden. Auf mein Gesuch hin bewilligte die Generalstabsabteilung die nötigen Mittel zur Isolation und Beheizung der Hangars. Wir belegten nun auch zusätzlich den Hangar 11 und überdachten die Zwischenräume zwischen den einzelnen Hangars. Der «Radome», welcher früher auf dem Wangenerberg stand, wurde hinter den Hangars zur Aufnahme einer grossen Radarantenne aufgestellt. Eine bessere Beleuchtung wurde installiert und die Böden wurden asphaltiert.

Damit umfasste nun das Museum alle drei alten Hangars, welche noch aus dem Ersten Weltkrieg stammten und deswegen allein schon Museumswert hatten.



Das Museum am 8. Juni 1979

Am 8. Juni 1979, zwei Wochen vor meiner Pensionierung, konnte das mit einer erneuten riesigen Anstrengung aller Beteiligten neu gestaltete und erweiterte Museum, mit Kiosk und Büro für den Konservator, wiederum geöffnet werden.

Zur Neueinrichtung des Museums wurden die dem Verkehrshaus der Schweiz leihweise überlassenen Flugzeuge D 3801 und Me 109 zurückgeholt.

Nun wollte ich meine frühere Idee, den Nachbau der für die Fliegertruppe ehemals bedeutenden Flugzeugveteranen, verwirklichen. Da es dem Bundesamt für Militärflugplätze aus personellen (Personalstopp) und finanziellen Gründen nicht möglich war, dies selbst zu tun, entschloss ich mich, es auf privater Basis zu versuchen. Ich konnte in Interlaken und Buochs je eine Anzahl Pensionierte, frühere Mitarbeiter der Abteilung für Militärflugplätze, dafür gewinnen, einige der fehlenden Oldtimer nachzubauen. Nach meiner Pensionierung habe ich die technische Führung der Neubauten übernommen und jahrelang persönlich mitgearbeitet. So entstanden im Laufe der Zeit die Flugzeuge Fokker DVII, DH 5, DH 1, Blériot und DH 3. (Anmerkung: Das Flugzeug DH 3 befand sich 1998 noch in Arbeit).

5. Gründung des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen (VFMF)

Bei aller Begeisterung von mir und einiger meiner Mitarbeiter für unser Museum musste ich einsehen, dass die personellen und materiellen Möglichkeiten des Bundes für das Museum beschränkt bleiben mussten. Meine Nachfolger in der Direktion des Bundesamtes für Militärflugplätze hatten grössere Sorgen als den Betrieb und die Weiterentwicklung unseres Museums.

Deshalb beabsichtigte ich, analog dem Vorgehen des Royal Air Force Museums in Hendon und dem Musée de l'Air in Paris, die Gründung eines Freundeskreises als Trägerverein für das Museum. Diesem sollten die Aufgaben zufallen, den Bund zu unterstützen und zum Teil abzulösen. Es ging dabei um

- das Sammeln von weiterem, geeignetem Ausstellungsgut,
- die Restauration von Ausstellungsmaterial,
- die Aufsicht in den Museumsräumen,
- die Führung eines Museumskiosks,
- die Errichtung eines Museumsarchivs
- und anderes mehr.

Am 22. März 1979 richtete ich an die gesamte «Fliegerfamilie» (Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Überwachungsgeschwader, Aeroclub der Schweiz, Abteilung für Militärflugplätze und andere Institutionen) einen Aufruf zum Beitritt in den beabsichtigten Verein. 250 Interessenten beantworteten die Beitrittserklärung positiv. Am 9. Juni 1979 fand die Gründungsversammlung des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen mit 108 anwesenden Gründungsmitgliedern statt, welche den vorliegenden provisorischen Statuten mit einigen Ergänzungen zustimmten.

Bei meinen Bemühungen um die Vereinsgründung wurde ich von meinem Stellvertreter Christian Gerber und von Roland Räber tatkräftig unterstützt.

6. Der Weiterausbau des Museums.

Schon bei der Eröffnung des erweiterten Museums im Juni 1979 konnten nicht alle Flugzeuge geschützt untergebracht werden. Einige Flugzeuge (Mirage IIIC, P-16 und AT-16) wurden im Freien neben dem Museum abgestellt und waren der Witterung und damit der Korrosion ausgesetzt. Andere Flugzeuge wurden dezentralisiert in verschiedenen Hangars und Hallen des Bundesamtes für Militärflugplätze untergebracht. Durch die laufende Ausserbetriebnahme weiterer Flugzeugserien (P2, P3, Do-27, C-36, DH-100/115, DH-112) wuchs die Zahl der ausgelagerten Flugzeuge weiter an. Dadurch wurde die Schaffung von weiterem Museumsraum dringend notwendig.

Eine durch Toni Bernhard veranlasste Projektstudie befriedigte nicht. Das vorgeschlagene Gebäude wies eine zu geringe Bauhöhe auf. Die fehlende Säulenfreiheit im Innern hätte das Manövrieren und Aufstellen der Flugzeuge im Museumsraum

stark beeinträchtigt. Ich erhielt vom damaligen Präsidenten des Vereins der Freunde der schweizerischen Fliegertruppen, Dr. Werner Glanzmann, den Auftrag, die nötigen finanziellen und baulichen Abklärungen für eine neue Museumshalle an die Hand zu nehmen.

Es war von allem Anfang an klar, dass der Bund einen solchen Hallenbau nicht realisieren werde und dass der Verein aus eigener Kraft aktiv werden müsse. Mit einer von mir zusammengerufenen ad hoc-Studiengruppe bestehend aus den Herren Korpskommandant Arthur Moll, Rudolf Sutter (Migros), Rudolf Schmid (Sulzer) und Armin Baltensweiler (Swissair) kamen wir zum Schluss, dass sich ein Bau durch eine geeignete «Bettelaktion» finanzieren liesse.

Eine ad hoc gebildete Baukommission unter meiner Leitung nahm die Arbeit in Angriff. Diese Baukommission wurde später durch den Stiftungsrat in etwas ergänzter Zusammensetzung bestätigt.

Nach Besichtigung verschiedener Grosshallen, welche uns geeignet erschienen, wurden bei drei Firmen bezahlte Projektstudien mit Kostenschätzungen eingeholt für

- einen vierteiligen Schalenbau bei der Firma Haus und Herd,
- einen runden Kuppelbau bei der Firma Häring, Pratteln,
- eine normale Tennishalle.

Ein durch den Verein der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen am 8. Juni 1985 errichtete Stiftung unter dem Präsidium von alt Bundesrat Dr. Rudolf Friedrich bevorzugte auf Vorschlag der Baukommission und des beigezogenen Experten Professor Hans Hauri den Schalenbau der Firma Haus und Herd. Der Stiftungsrat nahm die Finanzierung an die Hand. Dabei leiteten die beiden Stiftungsratsmitglieder Korpskommandant Arthur Moll und Alfred Rutishauser von der Filiale Dübendorf der Schweizerischen Bankgesellschaft eine immens aufwendige und erfolgreiche «Bettelaktion» bei Firmen, Gemeinden, Kantonen, Privaten und Organisationen in der ganzen Schweiz. An die veranschlagten Baukosten von 4.28 Millionen Franken (3.78 Millionen Franken für den Bau, 0.5 Millionen Franken für die Umgebung) konnten bis zum 17. Oktober 1988 einschliesslich der Mittel des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen 3.8 Millionen Franken beigetragen werden.

Am 25. Februar 1988 erfolgte die Übergabe des fertigen Baus an das Bundesamt für Militärflugplätze. Die Ausstellung konnte nun aufgebaut werden. Auf diesen Zeitpunkt wurden auch die an das Verkehrsamt der Schweiz ausgeliehenen Flugzeuge Dewoitine D-27, C-35 und Mustang P-51 zurückgerufen.

Am 2. Juli 1988 war dann der grosse Tag der feierlichen Einweihung des neuen Museums durch Bundesrat Arnold Koller. Zur grossen Festgemeinde waren alle Mitglieder des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen, die am Bau beteiligten Unternehmer, alle Sponsoren sowie die Vertreter von Gemeinden und Kantonen geladen.



Die erweiterte Baukommission



Der Hallenneubau ist fertig



Festansprache von Bundesrat Arnold Koller



Die Swissairmusik spielt zur Eröffnung

Nach dem Bezug der neuen Museumshalle war abzusehen, dass im Hinblick auf künftige «Museumsflugzeuge» bald weiterer Platz notwendig sein würde.

Gedanken zur Präsentation des Museums

Ein Museum soll das Publikum faszinieren und informieren. Damit es aber nicht zur sterilen Ansammlung von Material verkommt und dadurch an Interesse verliert, soll es durch Einfügen neuer Objekte, Veränderungen in der Ausstellung, durch Einfügen textlicher Erläuterungen, Darstellungen und durch Funktionsmodelle das Publikum immer wieder neu faszinieren. Der Besucher möchte selbst erfahren, wie etwas funktioniert.

Die Seniorenwerkstätten haben neben dem Nachbau von Oldtimern einige Beiträge geschaffen, welche diesem Ziele dienen. Beispiele sind der Motorenpavillon, geschnittene Motoren, aufgeschnittene Zellenteile, ein Windkanal, ein Propellerstand. Dazu beigetragen haben Emil Hunziker, der Betrieb Meiringen des Bundesamtes für Militärflugplätze und viele andere.

Neben den Besuchern, welche sich in einer Gruppe von einem Führer die Ausstellung erläutern lassen, hat es ebenso viele Besucher, welche das Museum selbstständig anschauen. Diese müssen sich allein am Dargebotenen orientieren, was ihnen aber nur befriedigend gelingt, wenn das Ausstellungsgut auch die notwendigen Informationen umfasst.

Es ist daher absolut notwendig, dass die Verantwortlichen für die Ausstellung diese Erkenntnisse und Aspekte berücksichtigen.

Rückblick

Das grosse Interesse der Öffentlichkeit an unserem Museum und dem ausgestellten Gut und die Entwicklung des Museums hin zu einem Begegnungszentrum der Luftwaffe rechtfertigen meines Erachtens im Nachhinein die damals etwas ungewöhnliche Realisierung des Museums.

Ein grosser Dank gebührt allen, welche seit Bestehen der Fliegertruppe auftragsgemäss oder aus eigener Verantwortung zur Erweiterung und Erhaltung unseres Museumsguts beigetragen haben oder durch Restaurationsarbeiten das Ausstellungsgut erhalten oder ergänzt haben.

Meinen herzlichen Dank spreche ich an alle aus, die mich in meinem Engagement für das Museum ermuntert und unterstützt haben.

Buochs, im September 1998

Hans Giger