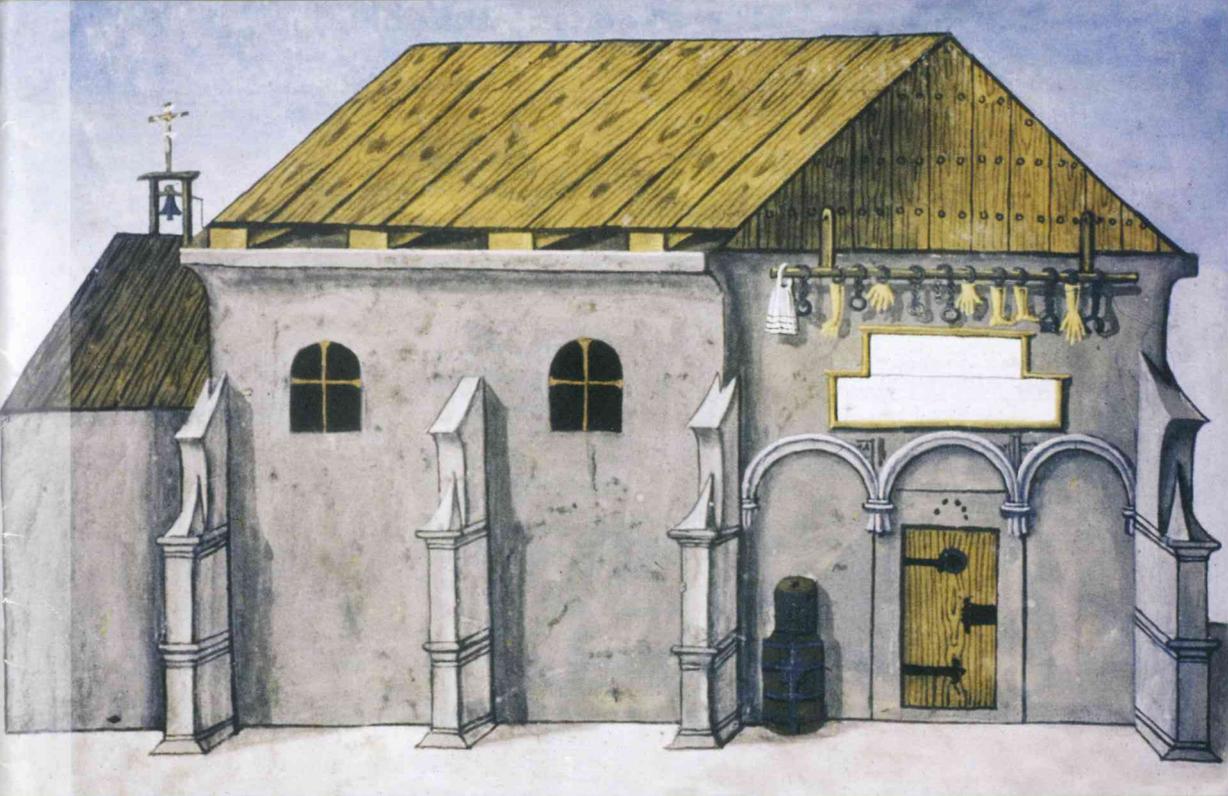


1 · 2017

SALVE



Zeitschrift der benediktinischen
Gemeinschaften Einsiedeln und Fahr

Ein Flieger im Studentenhof

Das Schweizer Hilfswerk MIVA (Missions-Verkehrs-Aktion) feierte 2012 sein achtzigjähriges Bestehen. Es engagiert sich für die Bereitstellung von Transportmitteln, auch Kleinflugzeugen, in Missionsgebieten. Gegründet wurde die MIVA 1932 an der Stiftsschule Einsiedeln von «Studenten der katholischen Gymnasien» in der Schweiz anlässlich der «Kreuzrittertagung». So kam es, dass in jenen Tagen auf einer Wiese beim Friedhof ein Leichtflugzeug landete. Im Studentengarten wurde es anschliessend ausgestellt und bewundert.

Bruder Hugo Andrey von den Steyler Missionaren in Steinhausen machte Bruder Gerold Zenoni auf eine spannende Geschichte aufmerksam. Der «Salve-Mitarbeiter» begab sich auf Spurensuche und entdeckte zwei «Einsiedler Missionsflugzeuge».

Der «Fliegende Pater» in Einsiedeln

Vom 5. bis 8. September 1932 fand in Einsiedeln die «Kreuzritter-Tagung» statt. Vor zwei Jahren war der Missionskreuzzug der studierenden Jugend der Schweiz in Immensee aus der Taufe gehoben worden. Begeistert berichtete man in den «Sankt Meinrads Raben», der Zeitschrift der Stiftsschule Einsiedeln, von diesem Zusammentreffen der katholischen Studentenschaft zum Wohle der Missionen.

Als prominenter Gast weilte der durch seine erfolgreiche missionarische Tätigkeit in seinem Heimatland Deutschland auch in der Schweiz bekannte Pater Paul Schulte im Klosterdorf. Pater Paul, ein begeisterter Pilot, hatte 1927 die MIVA Deutschland gegründet und hoffte, sein Beispiel mache auch in der Schweiz Schule. Im Bericht von Pater Friedrich Ziegler (1880–1960) ist zu lesen: «Die Verschiebung auf Mittwoch war auf Bitten von Pater Schulte OMI erfolgt, der

Titelbild der in Einsiedeln erschienenen MIVA-Broschüre zum zehnjährigen Jubiläum des Hilfswerks.



Die für den Einsatz in Missionsgebieten bestimmte «de Havilland Mothe CH 253» als Star vor der Stiftsschule Einsiedeln anlässlich der «Kreuzritter-Tagung» im September 1932 (Fotos ab Vorlagen von Bruder Gerold Zenoni).

an diesem Tage wieder wegfahren wollte. So lief der von ihm, in Verbindung mit Herrn Gertis gekurbelte Mivafilm: «Das Testament eines Missionars» zuerst. Er befriedigte allgemein sehr. Eine geschickt gewählte Gramophonmusik mit Radioverstärker untermalte die auf geschichtlichen Ereignissen aufgebauten Tatsachen: die fast unübersteiglichen Verkehrshindernisse, besonders in Südafrika, dem vorgeschobenen Posten des P. Fuhrmann, seinen Tod und das Testament, das zur Gründung der Miva (Missions-Verkehrsmittel-Arbeitsgemeinschaft) durch Schulte führte. Der Film bleibt als Propagandamittel zur Einführung der Miva in der Schweiz in Einsiedeln.»

Unter klösterlicher Mitwirkung

In der Jubiläumsbroschüre zum zehnjährigen MIVA-Jubiläum in der Schweiz heisst es: «An der Kreuzrittertagung sollte auch der Miva-Film laufen. Anstatt aber den Film zu schicken, brachte ihn P. Schulte selber mit. Und er betonte gleich am Anfang, es liege

ihm sehr daran, bei dieser Gelegenheit in der Schweiz die Miva, im engsten Austausch an das Päpstliche Werk der Glaubensverbreitung, zu begründen. Soweit die stark belasteten Tage es gestatteten, pflegte er Unterhandlungen mit Pater Friedrich Ziegler OSB.,

Der Einsiedler Pater Friedrich Ziegler wirkte bei der Gründung der MIVA Schweiz mit (Archivfoto KAE).



dem Kassier des Werkes der Glaubensverbreitung. Sie schlossen mit der Gründung der Miva in der Schweiz auf der von den römischen Behörden gewünschten Basis. Zudem überliess Pater Schulte der Schweiz seine Kopie des Films: «Das Vermächtnis eines Missionars». Damit gelangte ein wirksames Propagandamittel in die Hände der jungen «Schweizer Miva», das denn auch sofort in intensiver Weise ausgenutzt wurde. Es darf ruhig gesagt werden: überall, wo der Film in sachverständiger Weise mit der ihn begleitenden verstärkten Grammophonmusik gegeben wurde, gefiel er allgemein sehr. Das war der Sonnenschein, der dem jungen Pflänzchen gut tat. Es entwickelte sich zusehends, langsam aber sicher.»

Dann aber brauten sich am klaren Himmel Gewitterwolken zusammen. «Doch es fehlte auch nicht an Wolken. Es stellten sich einige Kontroverspunkte zwischen der deutschen und Schweizer-Miva heraus. Um nicht mit unnötigem Hin- und Herschreiben lange Zeit zu verlieren, lud P. Schulte den Präsidenten der «Schweizer-Miva» ein, nach Aachen zu kommen, dann werde man rascher zur Verständigung gelangen. Der erste Monat des Jahres 1933 sah eine richtige Einigung: der frühere Postcheck der deutschen Miva ging an die «Schweizer-Miva»

Die «Motte» auf dem Landweg Richtung Studentenhof.



über; mit dem 1. Januar 1933 wurden alle Schweizer Mitglieder der deutschen Miva Mitglieder der «Schweizer-Miva.»

Die «de Havilland Mothe CH 253»

Im Sommer 1932 war in Einsiedeln der Kauf des ersten Schweizer Missionsflugzeugs in die Wege geleitet worden. Da gerade der Schweizerische Katholische Frauenbund am Gnadenort im Finsteren Wald tagte, konnte man dem Komitee den grossen Plan vorlegen: «Schenkung eines Klein-Flugzeugs durch die Schweizer Katholiken an die Apostolische Präfektur Garip in Südafrika.» Bald fand man in einer «de Havilland Mothe (Motte)» das geeignete Flugzeug. Die «de Havilland D.H.60 Moth» war ein zweisitziger Doppeldecker des britischen Herstellers de Havilland Aircraft Company. Der Konstrukteur Geoffrey de Havilland war ein begeisterter Schmetterlingssammler und verlieh seinen Flugzeugen häufig Namen von Insekten.

Als Antrieb wählte Geoffrey de Havilland den Vierzylinder-Reihenmotor A.D.C. Cirrus, der auf einem Renault-Achtzylindermotor aus dem Ersten Weltkrieg basierte. Das Schweizer Miva-Flugzeug war mit einem hundertpferdigen Gipsy-Motor ausgestattet. Wegen ihres niedrigen Kaufprei-



Der fliegende Pater Paul Schulte (1895–1974), Kongregation der Oblatenmissionare.

ses und ihrer fast sprichwörtlichen «Gutmütigkeit» war die «Moth» bei Privatpersonen sehr beliebt. Dieser Flugzeugtyp beherrschte zeitweise 85 Prozent des privaten Flugzeugmarktes in Grossbritannien. Damals wurden durchschnittlich mehr als drei Maschinen pro Tag ausgeliefert. In den 1930er Jahren wurde die «Moth» zu einem Schulflugzeug weiterentwickelt. Die meisten Piloten der Luftschlacht um England waren auf der «Tiger Moth» ausgebildet worden. Während vieler Jahre standen «Vampire»- und «Venom»-Flugzeuge des britischen Herstellers de Havilland im Einsatz bei der Schweizer Armee.

Die Motte in Einsiedeln

In den «Sankt Meinrads Raben» Nr. 2 aus dem Jahr 1933 war unter der Rubrik «Silvanusbrief» zu lesen: «Von der Afrikareise des Fliegers Johann Marty mit dem Missionsflugzeug der Schweizer «Miva» erzählte P. Friedrich an Hand glänzender Lichtbilder...» Das oben erwähnte Flugzeug war an der «Kreuzritter-Tagung» 1932 in Einsiedeln gewissermassen der Star.

«...legte ihre Flügel zusammen»

In der Jubiläumsbroschüre ist zu lesen: «Als im September der «Missionskreuzzug der Studierenden Jugend der Schweiz» in Einsiedeln seine Tagung hielt, war die kleine «Motte» auf dem Plan: mit Wyrsch und Marti an Bord landete sie draussen auf der «Friedhofschweig» – allerdings etwas hart, so dass eine Verspannung brach –, legte dann ihre Flügel wie ein Hühnlein sorgfältig zusammen und liess sich geduldig durch das breite Tor in den Studentenhof hineinschieben. Dort harrte ihrer bereits ein Vorbau an der Kegelbahn, und in diesem Quartier wurde sie von zahlreichen Pilgern und Besuchern gegen ein kleines Eintrittsgeld inspiziert. Die Ergebnisse waren um so besser, als der Aufenthalt durch den Propellerbruch sehr in die Länge gezogen wurde. Zum Schluss startete Herr Wyrsch auf der «Klösterlischweig», machte die Ehrenrunde über dem Kloster und erhob sich in eleganten Schraubens über die Berge. Da wussten alle Eingeweihten, dass das Samenkorn aufgegangen war und mächtig zum Lichte strebte.»

Das Einsiedler Flugzeug für Neuguinea

Die ersten Steyler Missionare kamen 1896 nach Papua-Neuguinea. Damals hiess das Land noch Kaiser Wilhelms Land. Man kannte vor allem die Küstenregion. Vom Hochland wusste man noch wenig. Am 15. Februar 1934 machte sich eine Gruppe von zwei Missionspriestern mit Begleitern ins Innere des Landes auf. Es wurde ein beschwerlicher Marsch, der zwölf Tage dauerte und auch durch Gebiete mit Stammeskriegen führte. Pater Alfons Schäfer schrieb darauf seinem Bischof: «Wir benötigen ein eigenes Flugzeug.» Der Bischof wandte sich an die MIVA mit der Bitte um ein Flugzeug für diese Mission. Die Leute der MIVA standen in Kontakt mit dem Flugzeughersteller Klemm. Man orderte das Flugzeug, das ganz aus Holz gebaut war, einen Propeller besass und zwei Sitzplätze aufwies. Das bei Siemens 1933 gebaute Flugzeug wog 425 Kilogramm und konnte 295 Kilogramm laden.



Die auf den Namen des Einsiedler Paters Friedrich Ziegler immatrikulierte «Klemm» im Missionseinsatz über Papua Neuguinea.

Pater Friedrich wird Flugzeugbesitzer

Papua-Neuguinea stand unter englischem Einfluss. Und noch wirkten die Ressentiments des Ersten Weltkrieges nach. Eine Ausfuhr des Missionsflugzeuges unter deutschen Immatrikulationszeichen in dieses Land war nicht möglich. Man musste einen neuen Eigner finden. So kam man auf die Idee, Pater Friedrich Ziegler aus dem Kloster Einsiedeln in der Schweiz als Besitzer einzutragen. Das Flugzeug erhielt in Bern das helvetische Kennzeichen HB-XAL. Am 14. April 1935 wurde die in Kisten verpackte Klemm in Genua an Bord eines Schiffes gebracht und kam Ende Mai am Bestimmungsort in Madang an, wo der mitgereiste Willi Schafhausen mit Hilfe eines Australiers das Flugzeug wieder zusammenbaute. Eilig musste in der Nähe der Missionsstation ein Flugplatz errichtet werden. Der erste Flug in Papua-Neuguinea fand am 9. Juli 1935 statt. Alles ging gut. Am nächsten Tag wurde mit einem landeskundigen Missionsbruder, der den vorderen Sitz eingenommen hatte, ein Flug von Alexishafen via Bundi nach Kundiawa absolviert.

Am 5. August erhielt das Flugzeug die australische Registration VH-UUR. Fast überall wurde das Flugzeug von der Bevölkerung begeistert begrüsst. Nicht selten trug man den Piloten auf den Schultern umher, man sang und tanzte vor Freude. Demgegenüber gab es auch negative Reaktionen der Einheimischen, die sich nach der Landung des für sie ungewohnten Gefährtes aus der Luft vor Angst in den Dschungel zurückzogen, um sich dort in Sicherheit zu bringen.

Da es keine Strassen gab, wurde fast bei jeder Missionsstation ein Flugplatz errichtet. Um den Boden dafür festzutreten, tanzten die Eingeborenen oft tief in die Nacht auf der künftigen Landebahn. Die «Paulus» flog rund 1980 Stunden und war eine grosse Hilfe für die Mission. Es wurden weitere Flugzeuge angeschafft.

Der Krieg

Am 21. Januar 1942 wurde Madang von den Japanern bombardiert. Angesichts der nahenden Bedrohung hatte man mit der «Klemm» viele Leute in Sicherheit gebracht. Teilweise sollen sich auf derartigen Evakua-

Eine Klemm!

bgz. Das weltweit älteste noch flugtüchtige Missionsflugzeug ist eine Klemm. Hanns Klemm (1885–1961) war einer der innovativsten Flugzeugbauer Deutschlands. Er war praktizierender Christ und regelmässiger Kirchgänger. Zwar wurde Klemm 1933 Mitglied der NSDAP. Die abscheulichen Vorgänge in Deutschland veranlassten ihn 1943 zum hochgefährlichen Austritt. Repressalien der Machthaber folgten bald. Hanns Klemm wurde verhaftet und in eine Irrenanstalt eingeliefert. 1945 wurde er erneut von der GESTAPO verhaftet, verhört und verprügelt. Nur der Einmarsch der französischen Armee rettete ihn. Doch sein Lebenswerk war vernichtet, da man sein Haus mit fast allen Konstruktionsplänen angezündet hatte.

tionsflügen bis zu zehn Kinder in dem für eine erwachsene Person vorgesehenen vorderen Sitzplatz befunden haben! Auch scheint die «Paulus» in einen einseitigen Luftkampf verwickelt gewesen sein. Es ist von Gewehrschüssen im Holz des Flugzeuges die Rede, die vom Angriff eines japanischen «Zero»-Kampfflugzeuges stammen könnten. Die «Zero»-Flugzeuge wurden ab 1944 für die berühmten Kamikaze-Einsätze der japanischen Armee eingesetzt. Somit wäre die «Klemm» von Pater Friedrich Ziegler wahrscheinlich das einzige helvetische Flugzeug, das ausserhalb der Schweiz während des Zweiten Weltkrieges in kriegerische Handlungen verwickelt war.

Abflug nach Australien

Das Dorf wurde mit Maschinengewehren beschossen. Am nächsten Tag flog der australische Pilot Stan Johnson die «Paulus» mit einem Passagier nach Mount Hagen. Dort vorgefundenes Benzin wurde in Flaschen abgefüllt. Der Pilot steuerte auf seinem Weg nach Australien eine Insel an, landete dort

und leerte die Flaschen in den Tank. So erreichte er Cairnes in Australien. Von dort ging es weiter nach Brisbane, wo Johnson am 30. Januar 1942 ankam. Das Flugzeug verschwand nun für zehn Jahre in einem Schuppen neben Johnsons Haus. Der Provinzial der Missionsprovinz Papua-Neuguinea, Pater William Van Baar, besuchte nach dieser Zeit Stan Johnson und reklamierte das Flugzeug für seine Gesellschaft. Johnson verneinte das. Er betrachtete das Flugzeug als sein Eigentum, weil er vermutlich der Meinung war, dass die «Klemm» deutsches Eigentum gewesen sei und somit quasi als Kriegsbeute hatte requiriert werden dürfen.

Mit Besitzvermerk

Jedenfalls verkaufte Stan Johnson die «Klemm» an Colin McLeod, einen Polizisten. Dieser verkaufte sie seinerseits 1953 an Alex Oliver von Port Macquarie. Dieser absolvierte mit dem «Einsiedler» Flugzeug viele Flüge an Flugtagen. Als er keine Bewilligung mehr zum Fliegen hatte, veräusserte er die Maschine an Roy Fox in Kellyville, Sidney, der das älteste noch flugtüchtige Missionsflugzeug noch heute fliegt und mit dem Fluggerät auch an eine grosse amerikanische Flugschau eingeladen worden war.

Bruder Hugo Andrey hatte das Glück, einmal einen Flug mit Roy Fox in der «Paulus» zu absolvieren. Lieber wäre er aber über Papua-Neuguinea geflogen.

Bruder Gerold Zenoni

Der Autor dankt Bruder Hugo Andrey von den Steyler Missionaren für seinen Besuch im Kloster Einsiedeln, bei dem er mich mit grosser Begeisterung auf dieses Thema aufmerksam machte und mir auch mehrere Originaldokumente überliess. Ebenfalls danke ich meinem Mitbruder Pater Ansgar Schuler, der mir aus der klösterlichen Kartensammlung wertvolles Bildmaterial zur Verfügung stellte.

(Fortsetzung folgt)