



Rotary Bericht Nr. 31 vom 01.02.2010

Thema: Wie ich den Aufbau des Flugplatzes Raron erlebte

Referent: Rot. Erwin Lauber

Rot. Erwin Lauber beginnt seinen Vortrag mit folgender Anekdote: „Ein Hptm der Schweizer Armee wollte von seiner Grossmutter den landwirtschaftlichen Boden für den Bau eines Flugplatzes in Raron kaufen. Diese antwortete ihm, dass das Land der landwirtschaftlichen Nutzung diene und nicht als Start- und Landepiste für einige wenige Flieger pro Jahr.“ Sie sollte sich irren, herrschte doch in den folgenden Jahren ein reger Flugverkehr auf dem Flugplatz in Raron. Erwähnenswert ist, dass man damals trotz des Krieges die Bürgerinnen und Bürger noch gefragt hat, ob sie ihr Eigentum veräussern. Im Krieg hätte man auch zum Mittel der Enteignung greifen können. Nach der Fertigstellung des Flugplatzes gegen Ende des zweiten Weltkrieges erlebte der Referent die Landungen der ersten Flugzeuge. Es handelte sich um den C35 und den C36. Beide Flugzeuge wurden in der Schweiz hergestellt:



C-35



C-36

Als nächstes mussten die Hangars gebaut werden. Zur Tarnung wurden diese mit Land überschüttet und begrünt. Allerdings funktionierte diese Tarnung auf Grund der trockenen Verhältnisse in Raron nie.

Der nächste in Raron stationierte Flieger war die Bucker. Dieses deutsche Flugzeug diente vor allem als Schulflugzeug. Auch eignete es sich sehr gut für Kunstflüge. Die Piloten wiesen bereits zu jener Zeit ein beachtliches Können aus.

Die tollkühnen Sturzflüge der Piloten sahen aus wie Abstürze und lösten bei den Beobachtern blankes Entsetzen aus.

Der Morane war der nächste Flieger, der in Raron zu bestaunen war.



Bücker



Morane

Die Kinder bewunderten die Piloten und begleiteten sie mit Stolz vom Flugplatz Raron zu ihrer Unterkunft nach St. German. Nach dem P3 wurde in den fünfziger Jahren das Düsentriebwerk-Zeitalter eingeläutet. Der erste Düsenflieger der Schweizer Luftwaffe war der britische Vampire. Beim ihm handelte es sich um ein einstrahliges Düsenflugzeug, das noch grösstenteils aus Holz gefertigt war. Von der Präzision dieses Fliegers bei der Landung ist der Referent noch heute beeindruckt.



Vampire



Venom

Mit der Einführung des Venoms änderten sich die Verhältnisse auf dem Flugplatz grundlegend. Die Landung dieses Flugzeuges war für damalige Verhältnisse ein Erlebnis. Mit 600 km/h donnerte der Flieger auf die Piste. Die Düsenflugzeuge erforderten den Ausbau der Pisten. Zusätzlich mussten atom sichere Stollen gebaut werden.

Die Sicherheitsvorschriften waren damals auf einem sehr tiefen Niveau. So erfolgten die Anflüge aus Richtung Visp unmittelbar über der Ortschaft und teilweise sogar über der Lonza. In der Zeit des militärischen Flugbetriebes kam es auch zu Abstürzen. Ein Flugzeug stürzte direkt auf die Geleise der SBB. Der Pilot überlebte das Unglück nicht. Mehr Glück hatte ein Pilot, der aus Richtung Turtmann anfliegend auf ein Scheunendach stürzte und überlebte.

Die eigentliche Blütezeit erlebte der Flugplatz mit dem britischen „Hunter“. Dieser Flieger war für die Fliegerei im Gebirge sehr geeignet. Die Schweizer Luftwaffe verfügte über ca. 100 dieser Kampfflugzeuge. Einer der Piloten war der erste Schweizer Astronaut Claude Nicollier.



Hunter



Claude Nicollier

Auf den Hunter folgte die französische Mirage. Dieses Fluggerät hat nach Ansicht des Referenten für die militärische Fliegerei im Oberwallis keine grosse Bedeutung. Der Anflug mit der Mirage auf den Flugplatz Raron war ziemlich problematisch. Deshalb wick man auf die Flugplätze Meiringen und Payerne aus. Die Flotte der Mirage umfasste insgesamt 55 Stück. Als letztes Flugzeug kam der in den Vereinigten Staaten produzierte Tiger auf dem Flugplatz Raron zum Einsatz. Vom Tiger wurden insgesamt 110 Stück beschafft.



Mirage III RS



Tiger

Die anderen Flugplätze in der Schweiz rüsteten auf. Der Flugplatz Raron wurden vom technischen Fortschritt und von den Armeeformen überrollt. 1994 wurde der Militär-Flugplatz Raron geschlossen.

Rot. Erwin Lauber hat als Kind den Aufbau des Flugplatzes Raron miterlebt und war auch Zeuge der Schliessung. Die Schnelllebigkeit der heutigen Zeit hat auch vor dem Flugplatz Raron nicht halt gemacht.

Interessant ist, dass Rot. Erwin Lauber nie die Pilotenausbildung in Erwägung gezogen hat. Vermutlich hat ihn die damalige Ehrfurcht vor den Helden der Lüfte daran gehindert, die Flieger-Ausbildung zu absolvieren.

Brig, 02.02.2010

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'René Loretan'.

Rot. René Loretan