



**2h30min**    **Wanderkarte/n 1:50'000 265T**  
**Gesamtaufstieg 140m**

**Länge 7.6km**  
**Gesamtabstieg 109m**



Die Gemeinden im oberen Rhönental, Blitzingen, Grafenschaft, Münster-Geschinen, Niederwald und Reckingen-Gluringen schlossen sich auf den 1. Januar 2017 zur Gemeinde Goms zusammen. Dadurch wohnen hier 1200 Einwohner auf einer Fläche von 130qkm.

Meine Wanderung führt von Reckingen flussaufwärts nach Ulrichen und benützt dafür den gelb markierten Wanderweg auf der linken Flussseite. Kurz nach der Bahnstation überquere ich also die Roten und marschiere zügig, weil ebenaus, nach Biele. Da stehen zwei Häuser vor dem sanften Aufstieg zum kleinen Wald an der Roossite. Von hier habe ich einen etwas besser Blick auf das Flugfeld der Schweizer Armee und die Sportplätze.

Bei Eiger kehre ich an den Fluss zurück und folge ihm auf dem Uferweg entgegen bis zur Brücke nach Geschinen. Hier treffen etliche Wanderwegrouten zusammen, aber ich bleibe auf dem Talboden, der an dieser Stelle recht breit wird. Die Rhône ist begradigt worden, um nochmals Platz für einen Flugplatz zu gewinnen. Die Idee des befestigten Alpenraums (Réduit) während des letzten Weltkrieges belegte fast alle Täler mit derartigen Einrichtungen. Man ging davon aus, dass sich ausländische Piloten in diesem Gelände kaum zurecht finden würden.

Die neuen Techniken machen solche Flugplätze jedoch überflüssig und nahmen den Menschen rundherum viele Arbeitsplätze - aber auch den Fluglärm. Der Standort Ulrichen ist jedenfalls nicht mehr in Betrieb.

In Gedanken versunken bin ich in der Zwischenzeit an einem Sumpfbereich, einem Überbleibsel der mändrierenden Rotten, vorbei zur Vordermatt gelangt. Ich kann am jenseitigen Talhang bereits das eng gebaute Dorf Ulrichen mit dem aufragenden Kirchturm sehen.

Aber vorher passiere ich den Campingplatz und überschreite den Hauptarm der gespaltenen Ägene. So stosse auf die Strasse, welche zum Nufenenpass und ins Bedrettal führt. Ich schwenke aber nach links und gehe an der Bahnstation vorbei ins sehenswerte Dorf. Die Züge fahren ja alle Stunden.

## Geschichte der Flugwaffe

Als im Jahre 1892 zwei Offiziere des Generalstabes mit dem Ballonfahrer Spelterini zu einer Fahrt aufstiegen, um einen möglichen Nutzen für das Militär zu prüfen, war die Schweizerische Militäraviatik geboren. Als erstes ging es jedoch lediglich um Beobachtungen aus Fesselballonen, welche an langen Leinen wieder auf den Boden zurück geholt werden konnten. Acht Jahre später waren alle Hindernisse beseitigt und Bedingungen erfüllt zur Einberufung von Freiwilligen Rekruten für Luftschiffer in Bern.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges schwand das Misstrauen gegenüber der Miliztauglichkeit von Fliegertruppen. Das führte 1914 zur Gründung einer Fliegertruppe durch den Instruktor der Kavallerie Theodor Real. Er holte sich aus der Landesausstellung drei ausgestellte Flugzeuge und bildete damit die ersten zehn Piloten aus. Diese rückten zum Teil sogar mit ihren eigenen Flugzeugen ein ins Berner Beundenfeld. Dort bestand neben der Kaserne auch schon eine Ballonhalle. Chefpilot wurde der bekannte Pionier Oskar Bider.

Um an die für den Krieg notwendigen Maschinen zu kommen, erteilte der Bundesrat den Auftrag, sechs Flugzeuge nach den Plänen von August Haefeli in



Modell von Helmut Dominik

# Flugplatz Goms

der K+W in Thun zu konstruieren. Der improvisierte Flugplatz im Beundenfeld wurde nach Dübendorf übersiedelt, und in Claro im Tessin entstand ein erster Aussenposten. Am Ende des Krieges verfügte die Luftwaffe über 62 Piloten und 68 Flugzeuge.

Die Aufrüstung in Deutschland während der folgenden Jahre blieb auch in der Schweiz nicht unbemerkt. Folglich wurde die Truppe zusätzlich zur reinen Beobachtung auch mit Kampfaufgaben betraut, was zur Anschaffung von Jagdmaschinen Dewoitine D-27 führte. Anschliessend sollten auch C-35 Doppeldecker zum Einsatz gelangen, und dank der Lizenz zum Bau der französischen Morane wurde der Bestand weiter aufgestockt.

Noch vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kam eine erste Serie Jagdflugzeuge des Typs Messerschmidt M-109 ein. Der Mirgos-Gründer Gottlieb Duttweiler wollte jedoch lieber 1000 Maschinen in Amerika einkaufen, aber dem Bundesrat lag die einheimische Flugzeugindustrie mehr am Herzen. Duttweiler scheiterte in der Folge mit mehreren Vorstössen im Parlament, und die geplante Volksinitiative fand nie statt.ß

