

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 95 (2020)
Heft: 9

Artikel: Der Tod der finnischen "Alpenpiloten"
Autor: Hess, Andreas / Jokinen, Pasi / Liettu, Ilka
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-914433>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Nachgestellte Szene des Fluges über die Schweiz.

Der Tod der finnischen «Alpenpiloten»

In Finnland kennt jeder Angehörige der finnischen Luftwaffe die Geschichte der «Alpenpiloten». 1920 hoben zwei Flugzeuge aus Italien ab. Ihr Ziel war die Überführung nach Finnland. Doch sie kamen nie an. Beide Flugzeuge stürzten aus ungeklärten Gründen in der Schweiz ab. Der SCHWEIZER SOLDAT recherchierte. War es Sabotage?

Fachof Andreas Hess

Dramatisches ereignete sich am 7. September 1920 am Schweizer Lufthimmel. Innert wenigen Minuten stürzten am Piz Urlaun und im Zürichsee vor Zollikon zwei Flugboote des Typs Savoia S9 ab. Die beiden Flugboote befanden sich auf einem Überführungsflug vom italienischen Sesto Calende am Lago Maggiore nach Finnland. Der Absturz traf die junge finnische Militärluftfahrt hart. Sie verloren drei Fluggpioniere.

Zwei Jahre zuvor, am 6. März 1918 wurde die finnische Luftwaffe gebildet, drei Monate vorher wurde Finnland von Russland unabhängig. Die Luftwaffe der jungen Nation verfügte über nur ein Flugzeug, eine Morane Parasol. Im Herbst 1919 überliess das italienische Königreich der finnischen Luftwaffe ein Savoia-Flugboot. Dieser Typ war bei der italienischen

Marine als Aufklärungsflugzeug im Einsatz. 1920 bestellte die finnische Luftwaffe bei der Societa Idrovolanti Alta Italia mit Sitz in Sesto Calende zwei Flugboote. Sie schienen für den Einsatz in Finnland bestens geeignet.

Die drei Alpenpiloten

Major Väinö Werner Mikkola, geboren am 3. März 1890 in Kouvola war der erste finnische Pilot in der finnischen Luftwaffe. Mikkola machte 1915 seinen Abschluss als Elektroingenieur an der Technischen Schule Mittweida. Im Februar 1915 meldete er sich freiwillig zum Militärdienst in der Marine des Russischen Reiches. Im März 1915 wurde er an die Fliegeroffiziersschule der Universität St. Petersburg und von dort zur Flugaufklärung in den Golf von Riga abgeordnet.

Im Dezember 1916 wurde er an eine Jagdfliegerschule in Baku versetzt. Im Dezember 1917 trat Mikkola in den Dienst des unabhängigen Finnlands und wurde Offizier der Luftwaffe. Als der finnische Bürgerkrieg ausbrach, war er Kommandant des Marineflughafens Hermanni. Am 17. September 1918 wurde Mikkola mit dem finnischen Flugabzeichen Nr. 1 ausgezeichnet. Er war Finnlands führender Pilot von Wasserflugzeugen.

Oberleutnant Äly Rae Lemmitty Durchman wurde am 31. März 1894 in Tampere geboren. Vom 4. August bis 22. November 1918 erhielt er auf der Insel Rügen eine Aufklärungsausbildung. Am 30. November desselben Jahres erhielt er den Militärpilotenschein als Beobachter und am 30. November 1919 das finnische Flugabzeichen.

Leutnant Carl-Erik Leijer wurde am 2. Juni 1897 in Kouvola (damals Valkeala) geboren. Er absolvierte eine Aufklärungsausbildung bei Durchman und erhielt auch eine Flugausbildung vom 2.6. bis 25.11.1919 in Frankreich. Am 30. November 1919 erhielt er das finnische Flugabzeichen.

Der letzte Flug

Am 7. September 1920 kurz vor 06.00 Uhr hoben die drei Piloten und der italienische Bordmechaniker Carlo Riva in Sesto Calende am Lago Maggiore zu ihrem letzten Flug ab. Zunächst verlief der Flug problemlos, die beiden Flugboote waren in Formation unterwegs.

Über den Alpen nahm das Schicksal seinen Lauf. Leutnant Carl-Erik Leijer, mit an Bord war Bordmechaniker Carlo



Pilot und Bordmechaniker vor einer Savoia mit finnischem Hoheitszeichen.



Tragisches Ende eines Helden: Major Väinö Mikkola war der erste Offizier, der 1918 das Fliegerabzeichen der finnischen Luftwaffe erhielt.

Swastika als Symbol?

Seit ihrer Gründung verwendet die finnische Luftwaffe die Swastika, das Hakenkreuz, blau auf weissem Grund als ihr offizielles Symbol. Die Verwendung des uralten indischen Symbols geht zurück auf den schwedischen Aristokraten Erich von Rosen, welcher der finnischen Luftwaffe 1918 eines ihre ersten Flugzeuge schenkte und mit Swastika als sein persönliches Hoheitszeichen bemalt war. Per Mitte 2020 hat die finnische Luftwaffe das Symbol durch einen goldenen Adler ersetzt.

Riva, verlor die Orientierung und landete um 08.00 Uhr bei der Eisenbahnbrücke Bad Ragaz im Rhein wie die Neue Zürcher Zeitung in ihrer Morgenausgabe vom 7. September 1920 berichtete. Um 09.00 hob die Maschine Leijers wieder ab und folgte dem Rhein, der Seez und dem Walensee entlang zum Zürichsee. Um zirka 09.35 Uhr stellten Augenzeugen das Wasserflugzeug auf Höhe der Badeanstalt Zollikon fest. Laut NZZ löste sich das Flugzeug in viele Teile auf, die sodann im Zürichsee niedergingen. Leijer und Riva fanden im Zürichsee den Tod.

Major Mikkola und Leutnant Durchman stürzten kurz vor 09.00 Uhr am Fusse des Piz Urlaun am Gliemsgletscher ab. Das Flugzeugwrack und die sterblichen Überreste von Mikkola und Durchman wurden einen Monat später im schwer zugänglichem Gebiet gefunden.

Bordmechaniker Carlo Rava wurde in Zollikon beigesetzt, die drei finnischen Piloten wurde mit militärischen Ehren auf dem Hietamieni-Friedhof in Helsinki beigesetzt.

Ursache

Als Unfallursache des Flugzeuges, welches vor Zollikon abstürzte, wird bis heute eine schlechte Verleimung der verschiedenen Komponenten vermutet. Die NZZ vermeldete, dass zwei Teile des Propellers gefunden wurden, die sich entlang der Leimschicht gelöst hatten. Laut NZZ bestehe die begründete Vermutung, dass die Absturzursache in diesem Konstruktionsfehler zu suchen sei. Dies erkläre auch, weshalb der Motor weiterlief und Propel-

lerteile einen Flügel abgeschlagen hatten. Der Absturz am Piz Urlaun ist auf einen Navigationsfehler zurückzuführen. Die Leistung der Maschine für den Überflug des Tödi-Massives war vermutlich zu schwach.

Interview Gen Maj Pasi Jokinen

Der Kommandant der finnischen Luftwaffe Generalmajor Pasi Jokinen über das Flugunglück vom 7. September 1920 vor Zollikon und die Bedeutung der «Alpenpiloten» für die finnische Luftwaffe.

☒ *Welche Bedeutung hat das Flugzeugunglück vom 7. September 1920 für die finnische Luftwaffe heute?*

Pasi Jokinen: Seit dem Flugzeugunglück in der Schweiz im Jahre 1920 wird jährlich am 7. September der Gedenktag der finnischen Luftwaffe begangen, um der Flieger zu gedenken, die bei Flugunfällen ums Leben gekommen sind. Jeder, der in der finnischen Luftwaffe dient, kennt die Geschichte der «Alpenflieger». Darüber hinaus erinnert uns dieser Tag an die frühen Jahre der finnischen Luftwaffe. Das waren die Tage, an denen das Fundament unserer Luftwaffe gebaut wurde. Die finnische Luftwaffe wurde 1918 gegründet.

☒ *Wie würden Sie die drei Militärpiloten beschreiben, die bei diesem Unglück ums Leben kamen?*

Jokinen: Die als «Alpenpiloten» bekannten Major Väinö Mikkola, Leutnant Äly Durchmann und Leutnant Carl-Erik Leijer gehörten zu den Pionieren der finnischen Militärluftfahrt. Sie wurden aufgrund ihrer Fähigkeiten und Erfahrungen für die Mission ausgewählt.

Damals war Major Mikkola einer der erfahrensten Piloten der finnischen Luftwaffe. Er war natürlich die erste Person, die für diese Mission entsandt wurde. Leutnant Durchmann war ein erfahrener Flugnavigator. Er meldete sich sogar freiwillig für die Reise auf eigene Kosten. Leutnant Leijer hatte seine Flugausbildung in Frankreich absolviert und diente als Adjutant von Major Mikkola, als alle drei nach Italien geschickt wurden.

Alle drei Flieger waren ihrer Mission sehr ergeben, und sie erkannten ihre Bedeutung für die Luftwaffe. In den 1920er-Jahren verfügte die finnische Luftwaffe nicht über einen riesigen Bestand an Flug-



Generalmajor Pasi Jokinen kommandiert die Luftwaffe Finnlands.

zeugen, so dass jedes einzelne Flugzeug einen grossen Unterschied in der Einsatzfähigkeit machen würde.

☒ *Sind die drei Piloten auch Vorbilder?*

Jokinen: Ja, das würde ich sagen. Vor allem Major Väinö Mikkola war in den ersten Jahren der finnischen Luftwaffe eine wichtige Figur. Als Finnland im Dezember 1917 seine Unabhängigkeit erklärte, kehrte Mikkola in seine Heimat zurück, um der neuen unabhängigen Nation zu dienen. Er war der erste Offizier, der 1918 das Fliegerabzeichen der finnischen Luftwaffe erhielt. Als Pioniere der finnischen Militärluftfahrt erinnern sie uns an den Geist des Blicks nach vorn.

☒ *Wie begeht die finnische Luftwaffe ihren jährlichen Gedenktag, den 7. September?*

Jokinen: Der Gedenktag der finnischen Luftwaffe wird in feierlicher Weise begangen. Jedes Jahr am 7. September halten wir

für eine Weile inne, um der Opfer unserer Vorgänger zu gedenken. Alle Einheiten der Luftwaffe organisieren eine Gedenkveranstaltung für ihr Personal. Die Verbände der Luftwaffe und der Reservisten legen auch einen Kranz zum Gedenken an die Alpenflieger auf dem Hietaniemi-Friedhof in Helsinki nieder.

☒ *Wie sehen die gemeinsamen Beziehungen zwischen der finnischen und der Schweizer Luftwaffe aus?*

Jokinen: Natürlich betreiben sowohl die finnische als auch die Schweizer Luftwaffe die F/A-18 Hornet. Unsere Luftstreitkräfte haben bei der Entwicklung der Fähigkeiten der Hornet sehr gut zusammengearbeitet. Der Austausch und die Diskussion über unsere Erfahrungen als Operator war ebenfalls eine wichtige Form der Zusammenarbeit.

Zudem haben Finnland und die Schweiz eine ähnliche Einstellung zur Aufrechterhaltung der Lufthoheit durch



Leutnant Leijer hatte seine Flugausbildung in Frankreich absolviert und diente als Adjutant von Major Mikkola.

Überwachung und Sicherung ihres Luftraums: Beide Nationen tun dies unabhängig voneinander. Erwähnenswert ist auch das in der Schweiz gebaute Verbindungsflugzeug Pilatus PC-12/47E, das seit 2010 von der finnischen Luftwaffe eingesetzt wird.

Interview Illka Liettu

Ein finnisches Filmteam hat einen Dokumentarfilm über die Flugzeugabstürze am Piz Urlaun und bei Zollikon produziert. SCHWEIZER SOLDAT sprach mit Illka Liettu, Direktor der Valos Filmproduktion über sein Projekt «Alppilentajat», Alpenpiloten.

■ *Herr Liettu, wie sind Sie auf die Flugzeugabstürze vom 7. September 1920 am Piz Urlaun und über dem Zürichsee bei Zollikon, in der drei finnische Militärpiloten und ein italienischer Bordmechaniker ums Leben kamen, aufmerksam geworden?*

Illka Liettu: Als kleiner Junge habe ich Modellflugzeuge zusammengesetzt. Zum Hobby gehörte auch die Erforschung der Geschichte der Luftfahrt. In Finnland war die Geschichte der Alpenpiloten nicht zu vermeiden. Als Kind war es eine ziemlich traurige und erschreckende Geschichte, in der die Alpen für Piloten als eine ferne und feindliche Umgebung erscheinen.

■ *Was hat Sie dazu bewogen, einen Film über den Flugzeugabsturz zu machen,*

eine Hommage an die drei tapferen finnischen Helden?

Liettu: Die Entscheidung, den Film zu machen, wurde in den Schweizer Alpen geboren! Als ich auf dem Gipfel des Schilthorns stand und die atemberaubende Landschaft bewunderte, sah ich ein altes, aber mächtiges zweimotoriges Propellerflugzeug nahe dem Gipfel fliegen. Die Geschichte der Alpenpiloten kam mir in den Sinn. Da wurde mir klar, dass ich die Landschaften betrachtete, in denen die Finnen vor hundert Jahren geflogen waren.

Bis dahin war die Geschichte nur mit Zeichnungen und Fotografien der Maschinenwracks illustriert worden, die weder die Umstände noch die Proportionen der Ereignisse erklären konnten. Nun wollte ich die Geschichte der Alpenpiloten aus einer neuen Perspektive erzählen und die Zuschauer in die Alpen entführen. In der Vergangenheit war der Hauptteil der Geschichte ihr trauriges Ende. Jetzt wollte ich, dass der Hauptteil die Tapferkeit der Piloten im Zentrum steht.

■ *Sie rekonstruierten die Flugbahn eigens für den Film und flogen die in einem Flugsimulator geflogenen Strecken. Welche Erkenntnisse haben Sie gewonnen davon?*

Liettu: Die Rekonstruktion des Fluges lieferte viele neue Informationen und bestätigte frühere Einschätzungen. In der Simulation waren wir nicht in der Lage, die

Windverhältnisse zu modellieren, aber wir waren in der Lage, Experimente durchzuführen, die schliesslich unsere anderen Studien bestätigten. Wir modellierten den Flug mit einem Propellerflugzeug von etwa gleicher Leistung, starteten von Sesto Calende aus und erhöhten die Höhe entsprechend den Erfordernissen der Route. Auf dem Piz Urlaun gerieten wir in grosse Schwierigkeiten, als wir uns dem Berg Piz Urlaun in einer Höhe näherten, die auf der ursprünglichen Gotthardtalroute gut genug gewesen wäre. Wir fanden auch den wahrscheinlichsten Grund heraus, warum die finnischen Piloten nicht den ursprünglichen Routenplan benutzten. Der Simulationsflug wurde von Fluglehrer Ville Ranki und Jukka O. Kauppinen, Herausgeber des finnischen Luftfahrtmagazins Siivet-Wings, durchgeführt.

■ *Warum sind die beiden Flugzeuge Ihrer Meinung nach abgestürzt?*

Liettu: Der Unfall von Zollikon war auf einen Konstruktionsfehler im Propeller der Maschine zurückzuführen, ein struktureller Defekt, der zur Ermüdung und zum Bruch des Propellers führte, der dann einer schlechten Verleimung nicht standhielt.

Der Unfall am 3358 m hohen Piz Urlaun war auf einen Navigationsfehler zurückzuführen, den die Piloten in ein Gebiet führte, für dessen Überquerung die Maschine nicht genügend Leistung hatte.

■ *War der Flugzeugtyp für eine Alpenüberquerung geeignet?*

Liettu: Gemäss den technischen Spezifikationen des Flugzeugs SIAI S.9 war das Flugzeug zu diesem Zeitpunkt durchaus tauglich. Seine grosse Flügelspannweite ist jedoch bei den im Oberalp herrschenden Windverhältnissen eine Herausforderung. Hinzu kommt, dass nur die Hälfte der dreihundert Pferdestärken des Fiat A12Bis-Triebwerks in grossen Höhen zur Verfügung stand. Der Propellerschub nimmt in der dünnen Luft ab. Die Finnen hätten ihre Flugzeuge nicht annähernd auf die für die Überquerung des Piz Urlaun erforderliche Höhe bringen müssen, wenn sie die Strecke nach dem ursprünglichen Entschluss geflogen wären.

Die Überquerung der Alpen erfolgte damals durch das Durchfliegen von Tä-

lern, was ebenfalls eine anspruchsvolle Aufgabe ist, die S.9 aber recht einfach bewältigt hätte.

❖ *Die Unfallursache wurde nie zweifelsfrei festgestellt. Können Sie dazu aus heutiger Sicht etwas sagen?*

Liettu: Ich glaube nicht, dass die Unfälle absichtlich, durch Sabotage verursacht wurden. Der Unfall von Zollikon konnte eingehender analysiert werden, aber mit der Erfahrung der Unfalluntersuchung, die in der Regel in dieser kurzen Zeit der Luftfahrtgeschichte gemacht wurde.

Die Unfalluntersuchung am Piz Urlaun basierte auf den Beobachtungen des Leiters des Bergsteigerteams, die sich auf im Voraus erteilte Anweisungen und danach gestellte Fragen stützten, die aus heutiger Sicht recht einleuchtend erscheinen. Dazu gab es kaum eine andere Gelegenheit, da das Wrack des Piz Urlaun erst mehrere Wochen nach dem Unfall in Zollikon geborgen und untersucht werden konnte. Die Bedingungen waren selbst für erfahrene Bergsteiger sehr schwierig.

❖ *Wie war die Reaktion der finnischen Öffentlichkeit damals, in September 1920, zum Flugzeugunglück in der Schweiz?*

Liettu: Die beiden Unfälle verursachten bei den Finnen ein schweres nationales Traumata und grosse Trauer. Finnland war erst zwei Jahre zuvor unabhängig geworden. Die Reise ihrer drei hochrangigen Luftwaffenpiloten weit nach Italien wurde mit Interesse und grossem Nationalstolz verfolgt. Die ersten Telegramme über die Unfälle wurden in der Presse veröffentlicht, in der Hoffnung, dass der Unfall von Zollikon nicht das finnische Flugboot betraf. Mehrere Telegramme kamen nach Finnland, bevor bestätigt wurde, dass das Zollikon-Unglück Finnen in Mitleidenschaft gezogen hatte. Ich kann mir die Gefühle der Zeitgenossen vorstellen, während sie mehrere Wochen auf Informationen über das Schicksal des anderen finnischen Flugzeugs warteten. Es gab viel Raum für Gerüchte und Desinformationen. Schliesslich verwandelte sich Hoffnung in Trauer, Trauer in Enttäuschung und am Schluss Enttäuschung in Wut. Es ist klar, dass die Wut nach Schuldigen zu suchen beginnt, es gab eine grosse Zahl

von Anhängern der Sabotage-Theorie in Finnland, aber es wurden auch andere Theorien präsentiert.

❖ *Was war der emotionalste Moment für Sie persönlich und Ihr Filmteam während der Dreharbeiten?*

Liettu: Es hat viele solcher Momente gegeben! Der erste Moment war, als ich auf der Fahrt von Sesto Calende in Italien der Route der Piloten in die Schweiz folgte und am Lukmanier anhielt und mir bewusst wurde, dass ich den Berg und Gletscher Piz Urlaun anstarre. Dessen Form kannte ich von den Fotos her, die ich seit vielen Jahren gesehen habe. Oder als ich zum ersten Mal die in 3D modellierten S.9-Flugzeuge des Fotografen Pekka Potka sah, die in den Szenen flogen, die ich in den Alpen aufgenommen hatte. Der Enthusiasmus und der Wunsch zu helfen, den ich von den teilnehmenden Experten und meinen Freunden erfahren habe, ist ebenfalls eine sehr emotionale Erfahrung.

❖ *Wird der Film auch in der Schweiz gezeigt werden, wo?*

Liettu: Ich hoffe, dass dieser Film auch Schweizer Fernsehsender interessieren wird. Auch die Unfälle finnischer Piloten gehören zur Geschichte der Schweizer

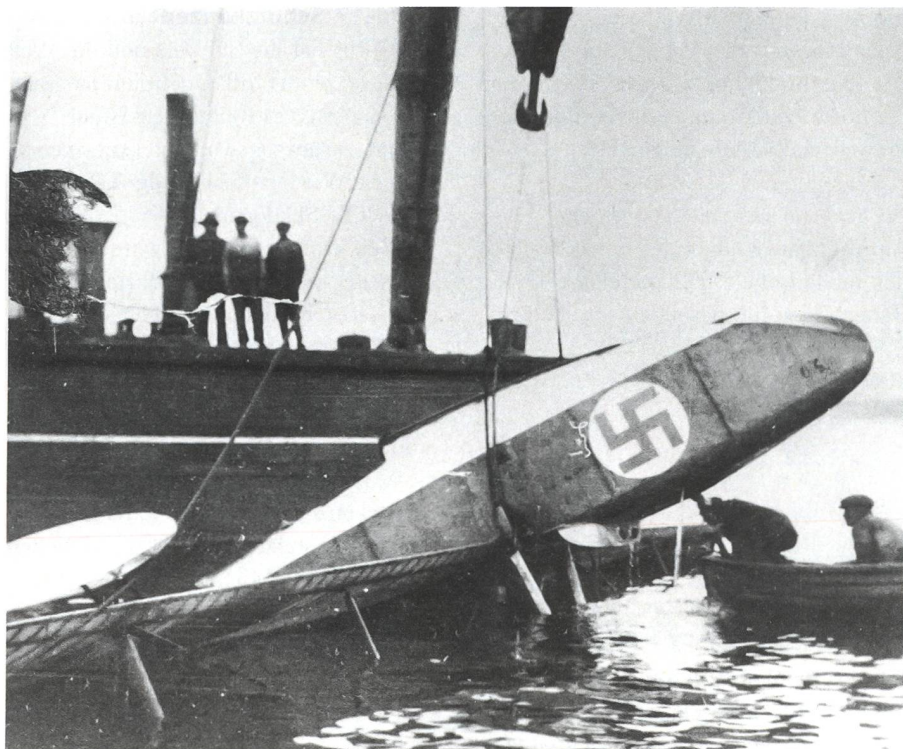


Illka Liettu ist Direktor des Projekts «Alpenpiloten».

Luftfahrt. Das Andenken an die Piloten wird unter den Schweizer Freunden Finnlands seit mehreren Jahrzehnten hochgehalten. Schweizer waren an der Entstehung des Films beteiligt, ohne ihre Hilfe würde es ihn nicht geben. ❖

Trailer zum Film

unter: www.alppilontajat.fi



Eines der Unglücksflugzeuge wird geborgen.