

Hundert Jahre Linienflugverkehr in der Schweiz

Autor(en): **Weder, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **185 (2019)**

Heft 9

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-862730>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hundert Jahre Linienflugverkehr in der Schweiz

Mit der Eröffnung des regelmässigen Luftpostdienstes von Dübendorf nach Bern und weiter nach Lausanne durch die Schweizerische Fliegerabteilung begann am 1. Mai 1919 die Ära des Linienflugverkehrs in der Schweiz. Wenig später wurden in der Schweiz die ersten Fluggesellschaften gegründet, zuerst die Aero AG in Zürich, in Genf bald darauf die Avions-Tourisme.

Hans Weder

Begonnen hatte alles viel früher: Die deutschen Flugpioniere Otto Lilienthal und Gustav Weisskopf legten die Grundlagen für das «Fliegen schwerer als Luft». Doch auch Schweizer Flugpioniere schrieben Geschichte: Arnold Böcklin und Carl Steiger entwickelten die Ideen und Konstruktionsprinzipien von Otto Lilienthal weiter; Carl Steiger führte gar erste Modellversuche im Windkanal der ETH in Zürich durch und baute 1908 einen zukunftsweisenden Doppeldecker, der aber leider wegen des allzu schwachen Motors nie vom Boden wegkam.

Für einen geregelten Flugverkehr mussten aber zuerst die dazu notwendige Infrastruktur und die behördlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden: es brauchte Flugplätze, Hangars, eine Flugsicherung, einen Wetterdienst und behördliche Kontrollorgane. Vor allem aber mussten die Flugzeuge sicher genug sein, um bei jedem Wetter eingesetzt werden zu können.

Initiative durch Major Arnold Isler

Major Arnold Isler, der Kommandant der damaligen Schweizerischen Fliegerabteilung, sah es 1919 als seine Aufgabe an, die «Schweizerische Aviatik zu fördern, um sie mit aller Energie und vor allem in

Das vor kurzem erschienene Buch «Startbereit – Die Entstehung des Linienflugverkehrs in der Schweiz 1919–1939» (ISBN 978-3-033-07182-7) beschreibt die Entwicklung von den Flugpionieren über die Aufbauarbeit der Militärlaviatik, die Gründung der ersten Fluggesellschaften und die Entstehung eines nationalen und internationalen Flugnetzes.

rechtzeitiger Voraussicht der zu erwartenden Entwicklung in die richtigen Bahnen zu weisen, zur Qualitätsarbeit in gegen-

«Wir Schweizer müssen uns wappnen, um auf diesen Wegen kräftigen Schrittes und geschlossen mitzumarschieren, damit wir nicht nebensächlich gedrängt werden.»

Major Isler

seitiger Unterstützung von Militär und Zivillaviatik». Da die Militärlaviatik zur damaligen Zeit der Zivilluftfahrt weit voraus war, ergriff er die Initiative und liess

in Dübendorf die Zollabfertigung sowie den Start- und Wetterdienst auch für die Zivilluftfahrt besorgen. Er ging aber noch einen grossen Schritt weiter und ordnete die Erprobung eines regelmässigen Linienverkehrs an. So kam es, dass er am 18. Januar 1919 der Presse mitteilte, dass die Militärdirektion Dübendorf beauftragt worden sei, mit Militärflugzeugen und -Piloten einen regelmässigen Flugverkehr zwischen Dübendorf und Bern-Kirchlindach und später weiter nach Lausanne einzurichten. Die offizielle Eröffnung dieses Luftpostbetriebs war auf den 28. April 1919 geplant, fand aber wegen schlechten Wetters erst am 1. Mai statt.

Der mit Häfeli DH-3 durchgeführte Flugdienst startete recht erfolgreich, wurden anfänglich doch fast 1000 Briefe pro Tag befördert; schon nach wenigen Tagen sanken die Zahlen aber auf durchschnitt-

Übergabe eines Postsacks in Dübendorf.

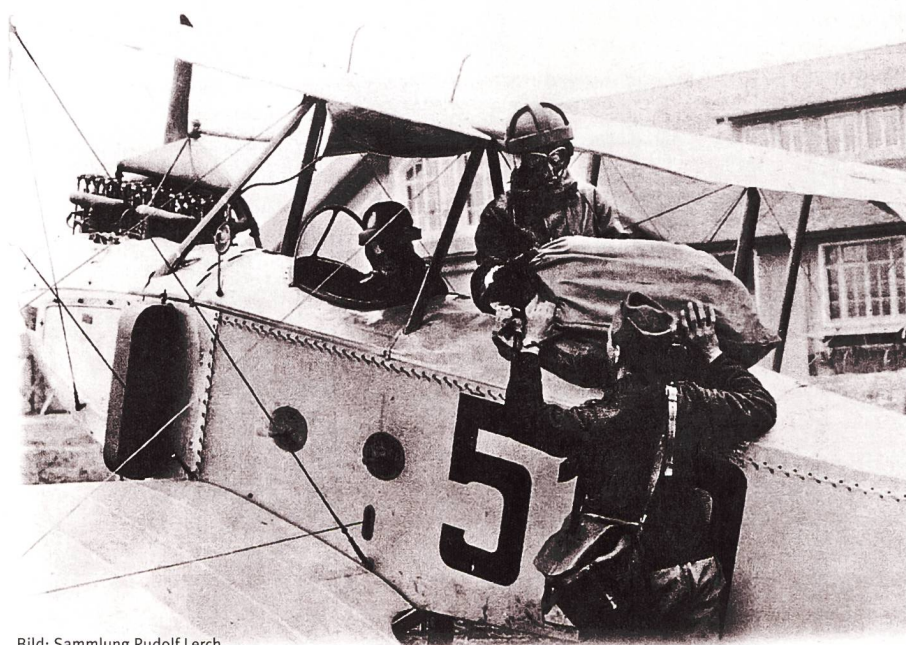


Bild: Sammlung Rudolf Lerch



Bild: Sammlung Rudolf Lerch

Junkers F-13 der AD Astra in Dübendorf.

lich 250 Sendungen pro Tag und später im Juni gar auf 120 Briefe pro Tag. Isler reagierte auf diese tiefe Auslastung mit der Erlaubnis, ab Juni 1919 auch Passagiere transportieren zu dürfen. Zudem wurde die Luftverbindung bis nach Genf ausgedehnt und es durften auch kleinere Pakete transportiert werden.

Mitbenützung von Dübendorf durch private Fluggesellschaften

Am Ende der Versuchsperiode im Oktober 1919 bot die Schweizerische Flugplatzdirektion Dübendorf privaten Flug-

gesellschaften die Übernahme dieses Luftpostdienstes an, und das Militär offerierte Unterstützung in Form von Mitbenützung der militärischen Infrastruktur, Gratisbenzin sowie die Gratis-Benützung der Militärflugzeuge für die ersten drei Monate.

Isler war aber mit seinen Ideen der Zeit voraus, und es dauerte noch mehrere Monate bis dann die ersten Fluggesellschaften in der Schweiz gegründet wurden. Eine bedeutende Rolle spielten bei der Entwicklung des innerschweizerischen



Bild: Schweizerischer Aerophilatelen-Verein

100 Jahre Flugpost.

und internationalen Streckennetzes die Junkers F 13 Flugzeuge, die in 150 verschiedenen Unternehmungen in 44 Ländern im Einsatz waren. ■



Hauptmann aD
Hans Weder
Lic. oec. HSG
8424 Embrach

Das Engagement unserer Medienpartner* macht diese Anzeige möglich.

**Berghilfe-Projekt
Nr. 8960:
Neuer Barfussweg
sorgt für
mehr Touristen.**

Die Schweizer Berghilfe unterstützt Projekte von Einzelpersonen und Gemeinschaften, wenn diese ihre Existenz aus eigener Kraft nicht mehr sichern können. So verbessert sie die harten Lebens- und Arbeitsbedingungen von Menschen in Berggebieten. Mit einer Spende an die Schweizer Berghilfe kann die Zukunft aktiv mitgestaltet und das Leben in den Bergen erhalten werden. Mehr Informationen unter www.berghilfe.ch, Spenden-Postkonto 80-32443-2

Schweizer Berghilfe
Aide Suisse aux Montagnards
Aiuto Svizzero alla Montagna
Agid Svizzer per la Muntogna