

Erster Luftverkehr: Schweizerische Fliegerabteilung, Dübendorf Militär startete Linienflüge

Am 8. Januar 1919 hob in Dübendorf ein Doppeldecker Haefeli D.H.3 zum ersten Kurierflug nach Bern-Beundenfeld ab. Diese zuerst ausschliesslich für die Bedürfnisse der Generalstabsabteilung errichtete tägliche Flugverbindung in die Bundeshauptstadt gilt als Start des schweizerischen Linienflugverkehrs.

Rückblick von Daniel Ruhier

Die ersten in der Regel für militärische Zwecke benützten Postflugstrecken in Europa (England–Belgien 1915; Rom–Turin 1917; Berlin–Köln Anfang 1918) überlebten nur kurze Zeit. Am 20. März 1918 jedoch startete ein Hansa-Brandenburg C-1 Doppeldecker der österreichischen Heeresflieger in Wien-Aspern zum ersten Postflug ins 1200 Kilometer entfernte Kiew, mit Zwischenstopps in Krakau, Lemberg und Proskurow. Diese tägliche Verbindung funktionierte bis im Oktober 1918.

Neue Aufgabe für Fliegerabteilung

Mit dem Hinweis auf diese Entwicklungen im Ausland schlug die Oberpostdirektion der Armeeleitung bereits im April 1918 die Einrichtung einer Flugpostlinie Zürich–Genf vor. Die Armee machte aber militärische Gründe gegen die Verwirklichung des Vorschlags geltend: Im Hinblick auf die Ausgaben der Landesverteidigung für das Flugwesen könne zurzeit nicht darauf eingetreten werden, zudem wären noch technische Fragen zu lösen. Immerhin behielt sich das Armeekommando vor, die Idee zu einem späteren Zeitpunkt wieder zu prüfen.

Als Antwort auf eine Eingabe der Kriegstechnischen Abteilung (K.T.A.) vom 16. Dezember 1918 ans Militärdepartement zur nutzbringenden Verwendung von Material und Personal der Fliegerabteilung, insbesondere durch die Einrichtung von Flugpostlinien, verlangte der Oberpostdirektor am 10. Januar 1919 die Ausarbeitung einer Kostenberechnung für den Betrieb täglicher Flüge. Als Strecken waren Genf–Basel retour vorgesehen, mit Zwischenlandungen in Lausanne und Bern, sowie Bern–St. Gallen retour, mit einer Landung in Zürich.

Täglicher Generalstabskurierflug

Die schlechten Zugverbindungen veranlassten das Kommando Fliegerabteilung, am Mitt-



Foto ETH-Bibliothek Zürich

Der D.H.3 Doppeldecker Nummer 519 der Fliegerabteilung am 8. Januar 1919 in Dübendorf vor dem ersten Kurierflug nach Bern.

woch 8. Januar 1919 in Verbindung mit dem obligatorischen Monatsfliegertraining der Militärpiloten einen regelmässigen Kurierdienst von Dübendorf nach Bern einzuführen. Dies schaffte einerseits eine rasche Kommunikation zwischen der Generalstabsabteilung und der Fliegertruppe, andererseits aber auch die verlangten Grundlagen für die projektierte Flugpost. Als Kurierflugzeuge dienten Doppeldecker-Trainingsflugzeuge des Typs K+W D.H.3 mit einem 125 PS starken Argus-Motor. Sie landeten im Berner Beundenfeld, wo im August 1914 die Schweizer Fliegerabteilung gegründet worden war. Die Kriegsgewohnheiten sowie die wegen der Kohlerationierung eingestellten SBB-Bahnverbindungen bewogen das Militär, die Flüge täglich, insbesondere auch am Sonntag, durchzuführen.

Zwei Tage nach Aufnahme der Flüge Dübendorf–Bern erkundigte sich St. Gallen bei der Fliegerabteilung über die Möglichkeit zur Einrichtung eines Luftpostverkehrs. Schon am 15. Januar schickte Major Arnold Isler die Oberleutnants Oskar Bider und Otto Glauser

zum Studium der Angelegenheit nach St. Gallen. Eine Herrichtung des Stützpunkts Breitfeld in Winkeln schien jedoch zu zeitintensiv, weshalb St. Gallen empfohlen wurde, die Post per Bahn nach Wallisellen zu schicken, von wo sie die Flugpost ab Dübendorf erreichen könnte.

Neuer Flugplatz für Bern

Nach den Kontakten mit interessierten privaten Kreisen wandte sich die Oberpostdirektion im März auch an die «Flugplatzdirektion Dübendorf», um einen offiziellen Luftpostdienst zu organisieren. Diese machte ihrerseits den Berner Stadtrat darauf aufmerksam, dass der Landungsplatz im Beundenfeld für einen öffentlichen Luftverkehr zu gefährlich sei und daher voraussichtlich aufgehoben werden müsse.

Daher müsse die Stadt Bern eiligst die Erstellung eines geeigneten Flugplatzes in Angriff nehmen oder zukünftig darauf verzichten, am kommenden Luftverkehr teilzunehmen. Im Pachtvertrag vom 8. April 1919 verpflichtete



Erst ab dem 14. April 1919 benützte die Flugpost der Fliegerabteilung den neuen Landeplatz Oberlindach, vorher flogen die Kurierflugzeuge jeweils das Berner Beundenfeld an.

sich Landwirt Fritz Schnell, Wintermatt, der Schweizerischen Flugplatzdirektion Dübendorf sein auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchlindach gelegenes Grundstück, Parzelle Nummer 142 Grossmatt, ab 15. April vorläufig für die Dauer von sechs Monaten als Flugfeld zu überlassen. Der vereinbarte Pachtzins betrug pro Jahr rund 2500 Franken.

Gestützt auf die probeweise getroffene Abmachung zwischen der Oberpostdirektion und der schweizerischen Flugplatzdirektion, führte Oberleutnant Robert Ackermann am Montag, 14. April 1919 mit dem D.H.3 No.513 den ersten Flug mit Briefpost durch. Er flog von Zürich-Dübendorf nach Lausanne-Blécherette und zurück, mit je einer Zwischen-

landung in Bern-Kirchlindach. Obwohl mehr als die Hälfte der vorgesehenen Versuchsflüge aus Witterungsgründen ins Wasser fielen, startete der offizielle Flugpostdienst definitiv am 30. April 1919. Zur Erhöhung der Flugsicherheit setzte man eine kleine Zahl speziell bestimmter Postflieger ein und verzichtete fortan auf den Einsatz von Militärpiloten im obligatorischen Monatsfliegertraining.

Erste regelmässige Passagierlinie

Anfang Juni 1919 entschied die Schweizerische Flugplatzdirektion auf Zusehen hin, mit den Postflugzeugen auch Fluggäste zu befördern. Die Taxe für eine der vier Teilstrecken des

Flugpostkurses betrug je 100 Franken und für die gesamte Strecke Dübendorf–Lausanne retour 300 Franken. Die für den Flug notwendige Ausrüstung wurde den Passagieren zur Verfügung gestellt. Die Fluggäste hatten vor Antritt einen Verzichtsschein zu unterschreiben. Der Postflieger war befugt, Passagiere abzuweisen, falls bei schwierigen Witterungsverhältnissen das Mitnehmen von Fluggästen nicht ratsam war oder aussergewöhnlich grosse Postsendungen zu befördern waren.

Verlängerung bis Genf

Insgesamt vier Eingaben und Protestschreiben richtete der Genfer Staatsrat zwischen März

Postflieger der Schweizer Fliegerabteilung: Einsatztage (ET) April-Oktober 1919

Name, Vorname, Grad	Geburtsort	Jg.	ZIV-Brevet - Nr.	MIL-Brevet	ET	Bemerkungen
Ackermann Robert, Oblt	Mülhausen (F)	1894	28.08.1915 - 56	15/03/1916	70	Postflieger
André Henri, Oblt		1893		07/12/1918	1	Flugplatzchef Blécherette + St. Georges
Bider Oskar Marcus, Oblt	Langenbruck BL	1891	08.12.1912 - 32	00.08.1914	2	Cheffluglehrer, Absturz 7.7.1919
Brunner Friedrich (Fred), Oblt	Zürich	1892	27.08.1915 - 57	15/03/1916	1	Werkstattchef, Versuchsflieger
Buri Max, Wm	Bern	1896	17.05.1918 - 126	31/07/1918	1	später Fabrikationschef K+W Thun
Cartier Max, Lt	Olten SO	1896	23.09.1917 - 99	13/02/1918	15	Technischer Adjunkt, Spezialdienste Postflieger
Frick Ernst, Lt	Zürich	1893	28.02.1914 - 45	01/12/1916	45	Postflieger, Capotage Kirchlindach am 17.7.19
Högger Carl, Wm	Henau SG	1891	28.09.1917 - 100	13/02/1918	1	Pilot Flugplatzdirektion Dübendorf
Muhr Alfred, Lt	Zürich	1894		31/05/1918	1	Notlandung Oberösch/Kirchberg mit N°513 am 15.4.19
Pillichody Henri, Lt	Yverdon VD	1893	13.05.1915 - 53	30/08/1915	1	Stellvertreter Cheffluglehrer
Rihner Friedrich, Oblt	Zürich	1890	29.06.1917 - 88	10/09/1917	1	Chef Technische Abteilung
Weber Marcel Charles André	Carouge GE	1896	26.03.1918 - 125	31/05/1918	38	Postflieger
Wüest Max, Lt	Aarau	1894	10.10.1916	01/12/1916	6	Adjunkt Technischer Dienst, Postflieger
Zimmermann Balthasar (Balz), Lt	Mitlödi GL	1895	11.08.1915 - 60	15/03/1916	1	Fluglehrer

Zusammengestellt von Daniel Ruhier

Foto Sammlung Spalinger



Mit 70 Einsatztagen war Oberleutnant Robert Ackermann der aktivste Militär-Postflieger. Mit dem D.H.3 Nummer 548 landete er zudem am 17. August 1919 als Erster beim Jungfraujoch.

und Juni 1919 an den Bundesrat und die zuständigen Departemente, bis sich die Fliegerabteilung mit dessen Anliegen konkret befasste. Die für die Militärpiloten vorerst gesperrte Grenzzone war inzwischen geöffnet worden. Genf hatte einen passenden Landeplatz mit Hangar erstellt, worauf das Militärdepartement dem Staatsrat am 24. Juli sein Einverständnis zur Verlängerung der Flugpost bis Genf bekanntgab. Dies obschon die Ausweitung mit hohen zusätzlichen Ausgaben verbunden sei, welche die bewilligten Kredite für den Flugdienst überträfen, so das Militärdepartement. Die Zustimmung erfolgte unter der Bedingung, dass der Kanton Genf der Flugplatzdirektion den Landeplatz mit dem verschliessbaren, beleuchteten und mit einem Telefon versehenen Hangar gratis zur Verfügung stellte. Zudem war der Flugplatzdirektion das Recht einzuräumen, für diesen Platz die Startordnung zu regeln und ihn auch zu anderen Flugzwecken kostenlos zu benützen.

Ab 1. September 1919 bedienten die Postflugzeuge der Fliegerabteilung in Verlängerung der Linie Dübendorf–Bern–Lausanne den Genfer Flugplatz St. Georges. Nur knapp zwei Monate später informierte die Flugplatzdirektion im Organisations-Befehl Nummer 7 über die provisorische Einstellung der Flugpost per 31. Oktober 1919. Würde sie im Rahmen des internationalen Verkehrs zum Bedürfnis, werde sie durch eine private Transportgesellschaft mit Unterstützung des Bundes wiederum eröffnet, hiess es.

In den sechs Monaten seit der offiziellen Betriebsaufnahme am 30. April hatte die Schweizerische Fliegerabteilung mit ihren K+W Doppeldeckern Haefeli D.H.3 an insgesamt 144 Einsatztagen 23'530 Briefpostsendungen, inklusive 35 Pakete sowie 246 Fluggäste befördert. Das erste Schweizer «Linienflugzeug», der Doppeldecker Haefeli D.H.3, wird in der Februarausgabe von SkyNews.ch detailliert vorgestellt. +



Erste Linienflüge

Die Flüge der am 8. Januar 1919 eröffneten Fluglinie **Dübendorf–Bern** operierten vorerst täglich um die Mittagszeit. Ab dem 3. Februar wurden sie bis **Lausanne** verlängert. Ende April operierten die mittlerweile öffentlichen Postflüge nach folgendem Flugplan: werktags Dübendorf ab 10.30 Uhr, Bern ab 12.10 Uhr, Lausanne an/ab 13.35/15.00 Uhr, Bern ab 16.00 Uhr, Dübendorf an 17.25 Uhr. Anfang Juni erlaubten die stärkeren D.H.3 der zweiten Serie die Beförderung von **Passagieren** und kürzere Flugzeiten: Bern an 11.35 Uhr, Lausanne an/ab 12.25/14.50 Uhr, Bern ab 15.40 Uhr, Dübendorf an 16.45 Uhr. Nach der Verlängerung der Linie bis **Genf** flogen die Postflieger ab dem 10. September zwei gegenläufige Kurse nach folgendem Flugplan: Dübendorf ab 11.30 Uhr, Bern ab 12.30 Uhr, Lausanne ab 13.20 Uhr und Genf an 13.50 Uhr; sowie Genf ab 12.30 Uhr, Lausanne ab 13.05 Uhr, Bern ab 14.00 Uhr und Dübendorf an 14.50 Uhr. Der letzte Flug auf der ersten Schweizer Luftverkehrslinie fand am 31. Oktober 1919 statt.



Fotos Institut Florimont

Der Genfer Postflieger Marcel Weber (rechts im Bild) mit einem Passagier vor dem Abflug in St. Georges. Weber wurde 1922 Erster Direktor des Flughafens Cointrin. – Max Cartier (rechtes Bild) war nicht nur Pilot, sondern auch Flugplatzchef von Kirchlintach.