

Vor 100 Jahren:

Oberlindach – Station der ersten Flugpostlinie

Ein innert Monatsfrist eröffneter Flugplatz in Kirchlindach sicherte der Stadt Bern von April bis Oktober 1919 den Anschluss an die Schweizer Flugpost. Die Maul- und Klauenseuche bescherte dem Fliegerstützpunkt Oberlindach im Juli 1920 ein vorzeitiges Ende.

(Rückblick von Daniel Ruhier)

Tägliche Kurierflüge nach Bern

In Absprache mit der Generalstabsabteilung beschloss der damalige Kommandant der Fliegerabteilung, Hauptmann i GSt Arnold Isler, einen regelmässigen Flugkurier von Dübendorf nach Bern einzurichten. Ab 8. Januar 1919 landeten die Häfeli DH-3 Doppeldecker täglich (auch sonntags!) im Berner Beundenfeld, dem Geburtsort der Schweizer Fliegertruppe. So konnten Ende des Ersten Weltkriegs die vorhandenen Militärflugzeuge und Militärpiloten im Monatstraining sinnvoll eingesetzt werden. Nach Verlängerung der Kurierflüge ab Februar bis Lausanne-La Blécherette schlug die Fliegerabteilung der Oberpostdirektion die Aufnahme einer öffentlichen Flugpost-Verbindung vor.

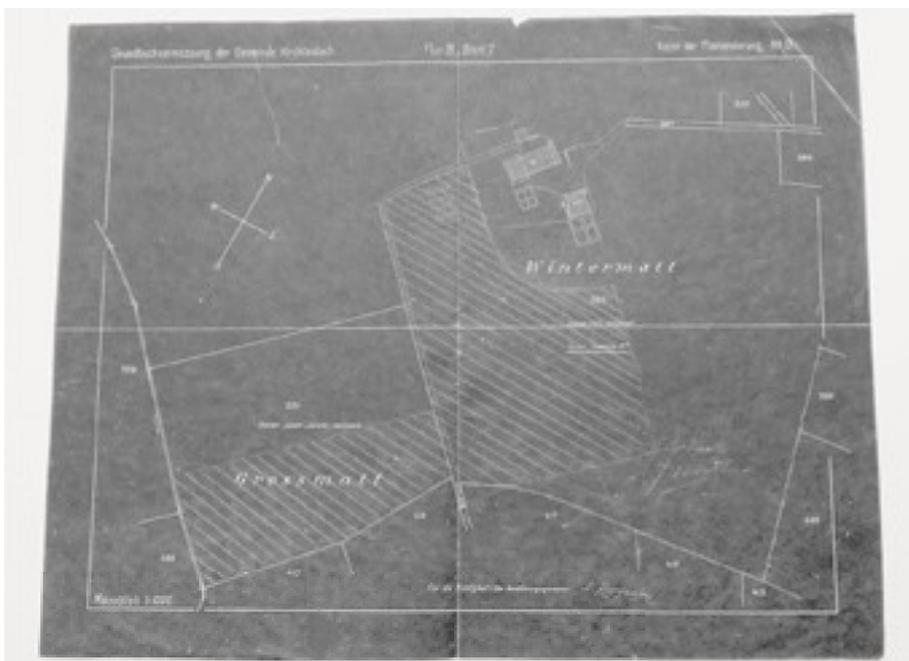
Im März informierte die Flugplatzdirektion den Berner Stadtrat, auf dem Beundenfeld könnten keine Starts für den öffentlichen Luftverkehr verantwortet werden. Bern habe daher die Wahl, sofort einen geeigneten Flugplatz zu erstellen oder künftig darauf zu verzichten, am Luftverkehr teilzuhaben. Die Fliegerabteilung hätte bereits begonnen, einen neuen Flugplatz zu rekognoszieren; zur fachtechnischen Beratung stehe sie jederzeit zur Verfügung. Die gefährlichen Startbedingungen im Beundenfeld führten bereits am 28. März zur Einstellung der Kurierflüge von Dübendorf nach Lausanne.

Fliegerstützpunkt Oberlindach

Dem Militärdepartement bestätigte die Flugplatzdirektion, sie bemühe sich mit Hilfe der Stadt Bern einen neuen Landungsplatz bei Kirchlindach zu sichern. Der Ort war ihrem Chef Fluglehrer, Oberleutnant Oskar Bider, bestens bekannt, weil er dort in den Herbstmanövern 1913 am 10. September mit Beobachter Hauptmann Theodor Real eine nächtliche Notlandung im privaten Blériot-Flugzeug überlebt hatte.



Drei Doppeldecker Häfeli DH-3 der Fliegerabteilung auf dem Flugplatz Wintermatt. (Foto: Walter Tschanz, Kirchlindach)



Karte der für den Fliegerstützpunkt Wintermatt gepachteten Grundstücke. (Bundesarchiv)

Mittels Pachtvertrag verpflichteten sich die Landwirte Fritz Schnell, Wintermatt, und Johann Lebrecht Walther, Oberlindach, der Flugplatzdirektion ab 15. April 1919 vorläufig für die Dauer von sechs Monaten zwei Grundstücke in der Gemeinde Kirchlindach als Flugfeld zu überlassen. Der jährliche Pachtzins pro Are betrug 17 Franken, wobei den Verpächtern der Grasraub überlassen wurde; sie hatten dafür zu sorgen, dass

die Grashöhe 20 Zentimeter nicht überstieg.

Erster Postflug am 30. April

Der Bundesrat ermächtigte das Postdepartement am 5. April 1919, im Sinne eines Versuchs einstweilen für sechs Monate eine Vereinbarung über die Beförderung von Briefpost mit Militärflugzeugen zu treffen. Die Zuschlagstaxe für Luftpostsendungen betrug 50 Rappen.

Nach dem Bezug der neuen Station Oberlindach startete die Fliegerabteilung am 14. April einen Probebetrieb. Obwohl mehr als die Hälfte der Versuchsflüge wegen schlechter Witterung ausfiel, liess die Oberpostdirektion den öffentlichen Flugpostdienst am 28. April in Kraft treten.

Der erste Postflug fand jedoch erst am 30. April statt; Regen und Schneefall hatten den Flugbetrieb am 28. und 29. April wie auch 3. Mai verunmöglicht. Am 1. Mai flog Cheffluglehrer Oskar Bider nach Lausanne, am 2. zurück – die Wetterverhältnisse waren keinem andern Piloten zuzutrauen. Ab 5. Mai besserte die Zuverlässigkeit der ersten Luftverkehrslinie der Schweiz; die Regelmässigkeit erreichte fast 94 Prozent. Am 1. September eröffnete Fliegerleutnant Max Cartier die Verlängerung der Linie bis Genf-St. Georges; die Flugzeit ab Bern betrug 2 Std. 10 Min. (inkl. Landung in Lausanne).

Passagierflüge ab Oberlindach

Auf Zusehen hin wurden ab Juni auf den Postflugzeugen auch Passagiere befördert; der Einfachtarif Bern-Dübendorf oder Bern-Lausanne betrug je 100 Franken. Um der Bevölkerung das Flugwesen näherzubringen, wurde im August auch in Oberlindach eine ständige Passagierflugstation eingerichtet. Ihr Chef war Fliegerleutnant Max Cartier (Olten), gleichzeitig Reservepilot für die Postflüge. Der Generalstabsabteilung stand er ausserdem für ihre Dienstflüge zur Verfügung.

Mit der Einstellung der Flugpost Ende Oktober wurde ebenfalls die Passagierstation Oberlindach aufgehoben. Das Privatunternehmen Comte, Mittelholzer & Co., «Aero» Luftbild-Verlagsanstalt & Passagierflüge, Zürich, übernahm den Berner Flugplatz bereits am 4. November und bot dem Publikum Flüge an – mit dem als Stationschef und Pilot angestellten Leutnant Max Cartier.

Berner Flugtage 1920

Zur Eröffnung des Eidgenössischen Luftamts war unter dem Patronat von Bundesrat Haab als Ehrenpräsident, Generalstabschef Oberstdivisionär Sonderegger und dem Präsidenten des Aero Clubs am Osterwochenende 1920 in Oberlindach ein grosses Flugmeeting geplant. Mit Rücksicht auf die in der Umgebung Berns aufgetretenen Fälle von Maul- und Klauenseuche verbot der Regierungsrat jedoch die Abhaltung der Berner Flugtage.



Fliegerleutnant Max Cartier war Chef des Stützpunktes Oberlindach, bevor er von der Aerogesellschaft (später Ad Astra) als Pilot und Flugplatzchef angestellt wurde.

Die Ad Astra, Schweizerische Luftverkehrs AG, nahm ihre geplanten Passagierflüge trotzdem auf. Neben Rund- und Alpenflügen sowie Spezialtransporten an die Basler Mustermesse führte Flugplatzchef Max Cartier seine Mitreisenden ab Juni auch über das Emmental. Wegen der Maul- und Klauenseuche musste die Wintermatt Anfang Juli überstürzt geräumt werden. Das Flugfeld wurde nachher nicht mehr benützt, was für den Fliegerstützpunkt Oberlindach das vorzeitige Ende bedeutete.

Wohin mit dem Hangar?

Mit Einverständnis von Herr Schnell hatte die Flugplatzdirektion im Sommer 1919 auf dessen Parzelle Wintermatt einen Hangar aufgestellt. Der Thurnherr-Schuppen, eine Holzkonstruktion auf Betonfundamenten mit Grundfläche 15x20 Meter, ergänzte den Zelthangar der Fliegerabteilung. Da die geplante zehnjährige Pacht von den Grundeigentümern nie zustande kam, bestand ab Mitte April 1920 ein vertragsloser Zustand. Als Herr Walther im November die Grossmatt umpflügte, betrachtete das Militär den Stützpunkt Oberlindach als erledigt.

Der Bundesrat beschloss am 22. Februar 1921, den unbenützten Kredit für einen Benzintank in Oberlindach zum Abbruch des ohne Landepiste nutzlosen Hangars und seine Verlegung nach Dübendorf zu verwenden. Das Luftamt wünschte zwar, diesen auf dem zukünftigen Berner Flugplatz aufzustellen,

jedoch scheiterten sowohl das im September als geeignet beurteilte Gelände in Bümpliz als auch das Projekt im Murifeld am hohen Landpreis und der Opposition der Grundeigentümer. Die bereits damals von Geschwaderkommandant Robert Ackermann als «schönster Flugplatz» bezeichnete Landeplatz Belpmoos konnte erst 1929 in Betrieb genommen werden.

Text: Daniel Ruhier



Infolge starken Schneetreibens musste Leutnant Häberli am 5. Januar 1919 mit Doppeldecker Häfeli DH.3 in Kirchlindach 600 Meter südlich der Kirche landen, wobei der Apparat Nr. 530 im weichen Saatfeld «capotierte».