

Flug statt Zug – erste regelmässige Luftverkehrsverbindung der Schweiz

Die Anfänge des regelmässigen Luftverkehrs der Schweiz sind auf Januar 1919 zu datieren, als der damalige Kommandant der Fliegertruppe, Major im Generalstab Arnold Isler, einen Flugdienst auf der Strecke zwischen Zürich/Dübendorf und Bern/Beundenfeld einrichtete; Anfang Februar wurden die Flüge bis Lausanne/La Blécherette verlängert. In Zusammenarbeit mit der Oberpostdirektion führte die Fliegerabteilung am 30. April 1919 einen offiziellen Postflugdienst auf der Strecke Zürich–Bern–Lausanne ein. Zunächst wurden nur Briefe und Pakete, ab 2. Juni auch Fluggäste befördert. Die einmotorigen DH 3, die bei Windstille eine Geschwindigkeit von rund 120 Stundenkilometern zu erreichen vermochten, boten im offenen Beobachtersitz hinter dem Piloten einem einzigen Passagier Platz. Am 1. September wurden die Flüge bis Genf/St-Georges ausgedehnt. Ein Flug von Genf nach Zürich mit Zwischenhalten in Lausanne und Bern dauerte 2 Stunden und 20 Minuten und kostete 300 Franken. Nach einer sechsmonatigen Versuchszeit, während der insgesamt 23530 Postsachen und 246 Personen transportiert worden waren, wurde der Betrieb der ersten flugplanmässigen Luftverkehrsstrecke am 1. November 1919 eingestellt. Technisch und organisatorisch war das Resultat zufriedenstellend; die Hoffnung, mit den Einnahmen die Kosten decken zu können, hatte sich allerdings nicht erfüllt.

Erste Erfahrungen bei Wind und Wetter

Der folgende Auszug aus dem Bericht der Schweizerischen Flugplatzdirektion widerspiegelt die Erfahrungen: «Am 8. Januar dieses Jahres hat das Kommando der Schweizerischen

Fliegerabteilung, veranlasst durch die schlechten Zugverbindungen, in Verbindung mit dem obligatorischen Monatsfliegertraining, einen regelmässigen Kurierdienst zwischen Dübendorf und Bern eingeführt. Dieser Dienst sollte einerseits eine regelmässige, rasche Kommunikation zwischen Generalstabsabteilung und Fliegertruppe schaffen, andererseits aber auch die Grundlage für eine projektierte Flugpost ergeben. Als Landeplatz in Bern wurde das Beundenfeld benützt. Als Postflugzeuge wurden die Trainiermaschinen Typus Haefeli-Kurzrumpf (Motor Argus 125 PS) verwendet. Diese Maschinen zeigten sich aber als ungeeignet, die Motoren waren zu schwach, um jedem Winde trotzen zu können. Trotz der sehr ungünstigen Witterung konnte bis Ende des Monats der Flug fünfzehnmal ausgeführt werden. Im Februar wurden diese Flüge bis Lausanne ausgedehnt (Landing auf dem Flugplatz La Blécherette). Der Flug Dübendorf–Bern konnte mit 7 Ausnahmen immer durchgeführt werden; allerdings immer noch mit einer Durchschnittszeit von etwa fünfviertel Stunden im Hin- und 50 Minuten im Rückflug. Dieser Unterschied rührt von starkem und langanhaltendem Westwindregime her. Die Flüge Bern–Lausanne konnten weniger regelmässig ausgeführt werden, da wir noch nicht mit genügenden Stationsmechanikern, Reservemaschinen und -material ausgerüstet waren. Bern–Lausanne wurde durchschnittlich in 60 Minuten, Lausanne–Bern in etwa 45 Minuten ausgeführt.

Der Monat März zeigte ähnliche Resultate. Es hatte sich gezeigt, dass unter folgenden Bedingungen eine ziemlich regelmässige Flugpost durchgeführt werden kann; das Postflugzeug muss mindestens einen 150-PS-Motor besitzen; jeder Landungsplatz

muss durch einen ständigen Stationsmechaniker bedient werden; auf dem Hauptplatz müssen mehrere, auf den andern Plätzen mindestens 1 Reservemaschine sein; auf Aussenstationen muss ein Hangar mit Benzin und Reservematerial sein; die Post soll so weit als möglich immer durch dieselben Piloten durchgeführt werden.

Bereits Anfang März setzte sich die Oberpostdirektion mit der nunmehrigen Flugplatzdirektion in Verbindung, behufs Organisation eines Luftpostdienstes. Auf Grund einer provisorischen Vereinbarung wurde am 14. April versuchsweise ein Transport von Postsäcken begonnen. Die obenerwähnten Bedingungen waren unterdessen erfüllt worden. Die vierzehntägige Probezeit war hauptsächlich notwendig, um die Zweckmässigkeit der projektierten Flugpostorganisation zu erproben und die sämtlichen Organe auf ihren neuen Dienst einzuarbeiten. Die Versuchsperiode vom 14. bis 26. April fiel in die denkbar ungünstigste Zeit des ganzen Jahres, in die Zeit einer langen Regenperiode, verbunden mit sehr heftigen Weststürmen. Trotzdem fiel der Flug nur an 4 Tagen aus. Die durchschnittliche Dauer des Fluges betrug: Dübendorf–Bern 55 Minuten, Bern–Lausanne oder umgekehrt 50 Minuten. Diese Resultate befriedigten, so dass am 28. April der offizielle Flugdienst aufgenommen werden konnte. Der Flugplan wurde in Verbindung mit dem heutigen Eisenbahnfahrplan aufgestellt. Korrespondenzen, die aus irgendeinem Grunde einmal nicht befördert werden können, erleiden gegenüber der gewöhnlichen Briefpost keine Verspätung. Hingegen wird durch die Flugpost eine grosse Beschleunigung erzielt. Mit einer einzigen Ausnahme konnte der Flug seit Anfang Mai immer durchgeführt werden. Die für Dübendorf–Lausanne angesetzte Flugzeit von 2 1/2 Stunden reduzierte sich auf durchschnittlich 90 Minuten. Korrespondenzen, welche 10.30 Uhr Dübendorf mit der Flugpost verlassen, werden in Lausanne 13.30 Uhr bereits ausgetragen. Ein Brief, der Lausanne 14.45 Uhr verlässt, wird in Zürich um 17.30 Uhr bestellt.

Trotz günstigsten Bedingungen entspricht die Frequenz den Ausgaben nicht, was die Flugplatzdirektion veranlasste, probe-weise Passagiere mit der Flugpost zu befördern. Die Taxen sind



Kurz vor dem Start der Haefeli DH 3 «519» in Dübendorf zum Eröffnungsflug der «Flugpost» übergibt ein Feldpost-Soldat der Flugzeugbesatzung den Postsack.

sehr niedrig angesetzt, um weiten Kreisen die Ausführung eines Überlandfluges zu ermöglichen. Durchschnittlich wurden auf den halben Strecken Passagiere befördert. Anfänglich wurden pro Tag etwa 1000 Briefe speditiert, die Zahl sank auf einen Durchschnitt von 250. Die aus den beförderten Briefen und Passagieren erzielten Einnahmen decken die Kosten bei weitem nicht. Die Flugplatzdirektion wird sich aus diesen Gründen gezwungen sehen, die Flugpost aufzugeben, falls sie nicht eine Subvention erhält, die ihr gestattet, diese moderne Postbeförderung wenigstens ohne Verlust durchzuführen. (...) Am 30. April, dem Beginn der Flugpost, wurden 1274 durch die Luft speditiert; seither bewegten sich die Briefzahlen zwischen 405 und 106 Stück, Ziffern, die zu der Bedeutung dieses modernen Verkehrsmittels in denkbar schlechtestem Verhältnis stehen.»

Die Flugplatzdirektion als Luftfahrtbehörde

Am 1. August 1919 trat die vom Eidgenössischen Militärdepartement am 18. Juli 1919 erlassene «Provisorische Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz» in Kraft, zusammen mit den «provisorischen Vorschriften über den Luftverkehr in der Schweiz». Die Kontrolle jeglicher im weitesten Sinne unter den Begriff «Luftverkehr» fallenden aviatischen Betätigung wurde der Flugplatzdirektion Dübendorf unterstellt, während für die Zulassungen der Luftfahrzeuge und der Besetzung das Militärdepartement verantwortlich zeichnete. Die primäre Aufgabe der behördlichen Aufsicht war polizeilicher Natur. Es ging darum, die Öffentlichkeit vor den Gefährdungen durch die Luftfahrt zu schützen, ohne aber eine gedeihliche Entwicklung der neuen Verkehrsart zu verhindern.

Mit dem am 1. April 1920 in Kraft getretenen «Beschluss betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz» verlor der Flugplatz Dübendorf nicht nur seine nationale

Aufsichtskompetenz über die Zivilluftfahrt, sondern auch seinen Direktor an das gleichzeitig geschaffene Eidgenössische Luftamt, einer Abteilung des Post- und Eisenbahndepartements: der Kommandant der Fliegerabteilung, Major Arnold Isler wurde erster Direktor des «Luftamts».

Daniel Ruhier