

Als Bern noch das Zentrum der Schweizer Luftfahrt war

100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz: Der Aero-Club der Schweiz lädt dieses Jahr zum Jubiläum. Für manche Berner ist dies allerdings nur bedingt ein Grund zum Feiern. Denn gerade die Geschichte der Luftfahrt im Kanton Bern liest sich keineswegs als reine Erfolgsgeschichte.

Von Sandro Fehr

Wird an Jubiläen Geschichte gefeiert, so geschieht dies immer aufgrund von Interessen der Gegenwart, die nicht selten auch politischer oder wirtschaftlicher Art sind. Beim aktuellen Jubiläum der Schweizer Luftfahrt ist das nicht anders. Auch dieses wird von seinen Initiatoren als eine «positive Plattform» betrachtet, um Ziele wie etwa die «Stärkung der allgemeinen Luftfahrtbegeisterung» zu erreichen. Die potenzielle Instrumentalisierung vergangener Ereignisse für handfeste Gegenwartsinteressen ist denn auch einer der Hauptgründe, weshalb gerade Historiker Jubiläen grundsätzlich skeptisch gegenüberstehen.

So begründet diese Zurückhaltung auch sein mag – Jubiläen können dennoch auch für Forschende von Nutzen sein. In der Regel führen sie nicht nur zu einer gesteigerten Nachfrage nach Expertise und Publizität, sondern stellen auch Chancen dar, Brücken zwischen dem akademischen Forschungsbetrieb und der breiten Öffentlichkeit zu schlagen.

Die Illusion der runden Zahl

Der enge Bezug auf ein bestimmtes Datum oder Jahr ist ein Charakteristikum eines jeden Jubiläums. Gerade bei einem grossen und vielschichtigen Thema wie der Schweizer Luftfahrt ist die Auswahl des entscheidenden historischen Ereignisses jedoch eine delikate Angelegenheit. So trifft es einerseits zwar zu, dass der deutsche Korvettenkapitän Paul Engelhardt auf dem zugefrorenen St. Moritzersee vor hundert Jahren – zum ersten Mal überhaupt in der Schweiz – mit einem Wright Flyer erfolgreiche Motorflüge durchführte. Richtig ist ferner, dass 1910 diverse weitere Aufsehen erregende Pioniertaten erfolgten; so wurden Flugtage durchgeführt und in Luzern eine Luftschiffstation gegründet.

Genauso gut könnte man andererseits aber dahingehend argumentieren, dass die

Schweizer Luftfahrt bereits lange vor diesen Ereignissen existierte. So lassen sich die ersten Luftschifffahrten hierzulande bis ins Jahr 1904 und die ersten bemannten Ballonfahrten sogar bis ins Jahr 1784 zurückverfolgen. Zu feiern wäre demnach nicht ein 100-jähriges sondern ein 226-jähriges Jubiläum. Doch auch ein 91. Jubiläumsjahr liesse sich problemlos rechtfertigen. Schliesslich ist die Luftfahrt, wie wir sie heute kennen und wie sie heute von Bedeutung ist – nämlich als Luftverkehr – erst seit 1919 üblich; damals wurden die ersten regulären Fluglinien und Fluggesellschaften gegründet.

Die Berner Luftfahrt 1910 und 1919

Wird das nationale Luftfahrtjubiläum aus regionaler Perspektive betrachtet, stellt sich das Problem der Jahreszahl wiederum etwas anders dar. Was Bern betrifft, hatte dessen Bedeutung in der Schweizer Luftfahrt ihren Zenit 1910 sogar bereits überschritten. Tatsächlich konnte sich die Bundesstadt nach der Gründung und Stationierung der LuftschiFFertruppe der Schweizer Armee in den Jahren 1897/98 und nach der Gründung des Schweizerischen Aero-Clubs im Jahr 1901, mit Fug und Recht als das Zentrum der Schweizer Luftfahrt bezeichnen. Der Schwerpunkt der Vereinsaktivitäten, die zur damaligen Zeit einen Grossteil der Schweizer Luftfahrt ausmachten, hatte sich jedoch bereits 1906 von Bern nach Zürich verlagert. Den damit verbundenen Bedeutungsverlust konnten weder Berner Flugtage noch von Bern aus durchgeführte Pioniertaten wettmachen.

Wenn also das Jahr 1910 nicht zu den Sternstunden der Berner Luftfahrt zu zählen ist, wie steht es dann um das Jahr 1919, das national wie international als Geburtsjahr des Luftverkehrs gilt? In diesem Fall ist es tatsächlich so, dass Bern eine zentrale

Rolle spielte und zwar im wörtlichen Sinne. Kurz nach dem Ersten Weltkrieg nahm das Militärdepartement nämlich den Betrieb einer Flugpostlinie auf, welche Bern über das stadtnahe Flugfeld Oberlindach mit Zürich-Dübendorf und Lausanne-La Blécherette verband. Diese erste, regelmässig bediente Fluglinie der Schweiz wurde jedoch noch im selben Jahr aus Rentabilitätsgründen wieder ausser Betrieb gesetzt.

Berns geflügelte Dreissiger

Die Einweihung des Flugplatzes im Berner Belpmoos am 14. Juli 1929 stellt zweifellos eines der zentralen und meistgefeierten Ereignisse der Berner Luftfahrtgeschichte dar. In das Jahr 1929 fielen aber nicht nur die Inbetriebnahme des neuen Flugplatzes, sondern auch die Gründung der Berner Fluggesellschaft Alpar und vor allem auch der Anschluss der Bundesstadt an das internationale Flugliniennetz. Vorher war die Stadt Bern auf den allgemeinen Flugplänen schlichtweg inexistent gewesen, während diverse andere Schweizer Städte damals längst erschlossen waren. Selbst Biel war ein Jahr vor Bern auf den Streckenkarten erschienen. Als ob man den Rückstand der vergangenen Jahre damit hätte aufholen können, wurden nach der Einweihung des neuen Flugplatzes höchst ambitionierte Ziele verkündet. So schrieb etwa der Flugplatzdirektor Henry Pillichody, dass «die zentrale Lösung mit Bern als schweizerischem Mittelpunkt für den gesamten internationalen Durchgangsverkehr [...] ja zweifellos vom schweizerischen Standpunkt aus die gegebene» sei, und dass sie sich «aus inneren Notwendigkeiten nach und nach durchsetzen» werde.

Wenn dieser konkrete Wunsch auch nicht in Erfüllung ging, so konnten die Passagierzahlen ab dem Belpmoos im Verlauf der Dreissigerjahre doch



Der Flugplatz Bern-Belpmoos am Tag seiner Eröffnung im Jahr 1929.

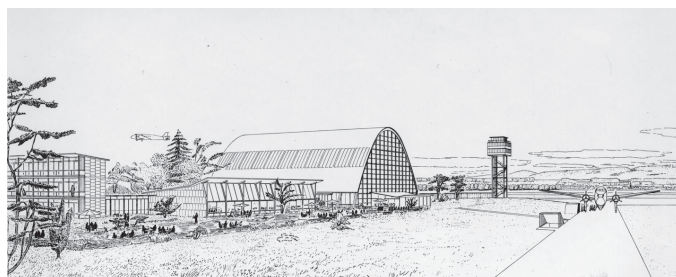


Schaubild des projektierten Zentralflughafens in Utzenstorf. Blick vom Rollfeld auf Hotel, Restaurant, Aufnahmegebäude und Kontrollturm (von links nach rechts).

vervielfacht werden, und das Liniennetz der Fluggesellschaft Alpar erreichte schliesslich einen Anteil von rund 70 Prozent am gesamtschweizerischen Binnennetz. Erst die mit dem Zweiten Weltkrieg einhergehende, vorübergehende Einstellung des zivilen Flugbetriebs in der Schweiz brachte den Höhenflug 1939 zum Stoppen.

Das etwas andere Luftfahrtjubiläum

So hervorragend sich die Flugplatzweiheung im Belpmoos 1929 auch als Anlass für Berner Luftfahrtsjubiläen eignen mag, so ist hier dennoch auf ein anderes Ereignis zu verweisen, das für die weitere Entwicklung der Berner Luftfahrt mindestens gleichermassen einschneidend war. Gemeint ist diesmal allerdings weder die feierliche Eröffnung einer neuen Fluglinie noch einer zusätzlichen Infrastrukturanlage, sondern vielmehr die Ablehnung eines derartigen Projekts.

Nachdem 1942 auf Bundesebene ein Flugplatzprogramm aufgestellt worden war, das unter anderem den Bau eines einzelnen Interkontinentalflughafens in der Schweiz vorsah, wurde 1943 ein Projekt für einen «Schweizerischen Zentralflughafen» im bernischen Utzenstorf eingereicht. Damit schien der seit 1929 gehegte Traum, Bern wieder zum Zentrum der Schweizer Luftfahrt zu erheben, plötzlich in greifbare Nähe gerückt zu sein. Auf Empfehlung des Bundesrates entschieden sich die eidgenössischen Räte am 22. Juni 1945 jedoch gegen Bern-Utzenstorf und stattdessen für das Konkurrenzprojekt in Zürich-Kloten, wo in der Folge der bis heute grösste Flughafen der Schweiz entstand.

Wie sich im Nachhinein zeigte, handelte es sich bei der Entscheidung der Räte nicht nur um eine simple Ablehnung irgendeines Flughafenprojekts, sondern vielmehr um eine grundlegende Weichenstellung bezüg-

lich der Frage, welche Rolle Bern in der Schweizer Luftfahrt fortan spielen sollte. Dieser richtungweisenden Entscheidung folgte ein rund dreissigjähriger, teils schmerzhafter, aber bedeutsamer Prozess, in dessen Verlauf Bern nicht nur seine eigene Fluggesellschaft verlor, sondern in dem auch sämtliche weiteren Projekte für Grossflughäfen an Volksabstimmungen, Widerständen in der Bevölkerung und mangelndem politischem Interesse scheiterten.

Erst in den späten Siebzigerjahren begann man sich auch in den Kreisen der zuständigen Verantwortungsträger langsam mit dem Gedanken abzufinden, dass Bern nicht in der Liga der Landesflughäfen, wohl aber in derjenigen der Regionalflyplätze mitspielen konnte. Waren die alten Träume erst einmal begraben, konnten sich die weiteren Bemühungen wieder auf den bestehenden Flugplatz im Belpmoos konzentrieren. Dieser war nämlich in den vorhergehenden Jahrzehnten stark vernachlässigt worden – nicht zuletzt auch deshalb, weil er sich aus geographischen Gründen nur beschränkt ausbauen liess. Auch aus touristischen Gründen wurde Bern in der Folge wieder vermehrt von Linien- und Charterfluggesellschaften angefliegen und konnte sich in der neuen Liga schon bald erfolgreich profilieren. So weist Bern-Belp auch heute noch die zweithöchsten Passagierzahlen aller Schweizer Regionalflyplätze auf und ist zudem als Basis für Bundesflugzeuge sowie als Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt von beträchtlicher Bedeutung.

Dass luftfahrtbegeisterte Kreise in Bern das Jahr 1945 dennoch nicht so recht feiern mögen, ist einerseits zwar nachvollziehbar. Es bestätigt andererseits aber auch, dass die mit Jubiläen gefeierten Ereignisse keineswegs zwangsläufig zu den historisch bedeutsamsten gehören.

Nationalfondsprojekt zur Schweizer Luftfahrt

Zum Themenbereich der Luftfahrtgeschichte ist schon eine Unmenge an journalistischen, populär- und pseudowissenschaftlichen Sachbüchern verfasst worden. Die geschichtswissenschaftliche Literatur ist in dieser Domäne jedoch dermassen dünn gesät, dass diesbezüglich von einem Forschungsdesiderat gesprochen werden muss. An der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte des Historischen Instituts ist daher seit Oktober 2008 ein vom Schweizerischen Nationalfonds finanziertes Projekt im Gang, in dessen Rahmen die Geschichte der Schweizer Zivilluftfahrt seit dem Zweiten Weltkrieg aufgearbeitet wird.

Das Forschungsteam umfasst die beiden Projektleiter Prof. Dr. Christoph Maria Merki und Dr. Hans-Ulrich Schiedt sowie drei Doktoranden, die in ihren Dissertationen spezifische Teilaspekte der Thematik unter die Lupe nehmen. So befasst sich Juri Jaquemet mit der technischen Entwicklung der Flugzeuge sowie mit der sozialen und politischen Vernetzung der Akteure, während sich Benedikt Meyer mit der Swissair sowie ganz grundsätzlich mit Angebot und Nachfrage im Luftverkehr beschäftigt. Sandro Fehr hat sich der Luftfahrtinfrastruktur verschrieben; in diesen Bereich fallen im Wesentlichen die Flugplätze und die Flugsicherung. Das in Zusammenarbeit mit ViaStoria – dem Zentrum für Verkehrsgeschichte – durchgeführte Projekt wird noch bis September 2011 fortgeführt.

Kontakt: Sandro Fehr, *Historisches Institut*, sandro.fehr@hist.unibe.ch

Weitere Informationen: www.luftfahrtgeschichte.ch