

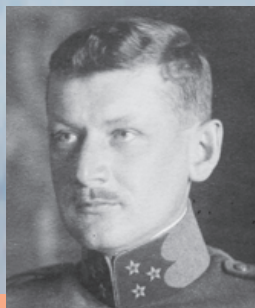
# pioniere

Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik

## Schweizer Wegbereiter des Luftverkehrs



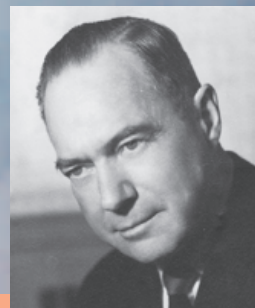
Theodor Real  
1881–1971



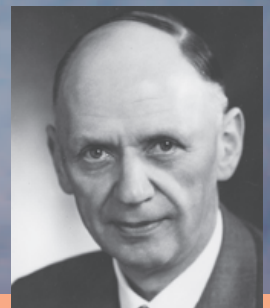
Arnold Isler  
1882–1941



Eduard Amstutz  
1903–1985



Walter Berchtold  
1906–1986



Jakob Ackeret  
1898–1981

© Copyright 1998 by Verein für wirtschaftshistorische Studien.

Alle Rechte vorbehalten.

Herausgegeben vom Verein für wirtschaftshistorische Studien,  
Weidächerstrasse 66, 8706 Meilen.

Herstellung: R+A Print GmbH, 8752 Näfels.

ISBN 3-909059-15-5

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>6</b>
<b>Theodor Real (1881–1971)</b>	<b>9</b>
Jugend und Ausbruch – Auf Pferdes Rücken – Pilotenbrevet in Eulers fliegender Kiste – Fliegerische Premieren – Überzeugungsarbeit an die Adresse des Militärs – Der lange Start der schweizerischen Militäraviatik – Bally: von der Pike auf zum Personalchef – Und endlich Bauer! – Chronik	
<b>Arnold Isler (1882–1941)</b>	<b>29</b>
Militärische Karriere – Ein Entlassungsgesuch – Regelmässige Postflüge – Zwischen den Weltkriegen – Mitarbeiter – Initiant, Förderer und Diplomat – Kriegsausbruch und früher Tod – Chronik	
<b>Eduard Amstutz (1903–1985)</b>	<b>39</b>
Professor an der ETH – Delegierter beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement – Teilnahme an wichtigen Konferenzen – Umstrittene Aufnahme des Transatlantik-Luftverkehrs – Zukunftweisende Publikationen und Referate – Direktionspräsident der EMPA – Tätigkeit im Militär und in Kommissionen – Verdiente Ehrungen und eine Würdigung – Chronik	
<b>Walter Berchtold (1906–1986)</b>	<b>49</b>
Jugendzeit und Ausbildung – Ein problematisches Erbe – Die Herausforderung – Die erste grosse Aufgabe: Bundesdarlehen und Kapitalabschreibung – Organisatorischer Neuanfang – Ein Präsident und vier Departemente – «Die obersten Grundsätze» - eine neue Führungsphilosophie – Neue Horizonte - Ausbau des Streckennetzes – Rückschläge und eine Kapuzinerpredigt – Finanzielle Gesundung – Beteiligung an der Balair – Planung für die Zukunft: Das Strahlflugzeug setzt neue Massstäbe – Neue Aufgaben - neue Köpfe – Heimsuchungen – Eine neue Herausforderung: die Grossraumflugzeuge – Walter Berchtold - ein Manager mit Herz und Kultur – Chronik	
<b>Jakob Ackeret (1898–1981)</b>	<b>73</b>
Der Überschallflug – Die Flugantriebe – Die Flugzeugaerodynamik – Kommissionstätigkeit – Hochschullehrer – Dank – Veröffentlichungen – Chronik	
<b>Literatur (Auswahl) und Fotonachweis</b>	<b>91</b>

# Vorwort



*Aus den Anfängen des schweizerischen Luftverkehrs: Flugbasis Zürichhorn der Ad Astra, der Vorgängerin der Swissair, 1920*

Im März 1910 fand über dem zugefrorenen St. Moritzersee der erste erfolgreiche Motorflug in der Schweiz statt und leitete damit bei uns die Pionierzeit des Fliegens «schwerer als Luft» ein. Kurz danach, im Juli, nahm die Luftschiff-Station Luzern ihren Betrieb mit «lenkbaren Ballonen» auf, wobei die Luftschiffe zwei Jahre später durch Wasserflugzeuge ersetzt wurden. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges brachte das Ende dieses ersten gewerbsmässigen – und lediglich touristischen Zwecken dienenden – Luftfahrtsunternehmens unseres Landes.

Zur selben Zeit wurde Hauptmann **Theodor Real** (1881–1971), dem 1911 der erste Flug vom Ausland in die Schweiz gelungen war, von der Generalstabsabteilung beauftragt, die Fliegertruppe aufzustellen. Mit der Beendigung des Krieges – 1918 – mussten sich die meisten Militärpiloten nach einer anderen Tätigkeit umsehen; einige von ihnen, wie Walter Mittelholzer, Alfred Comte und Oskar Bider,

gründeten Fluggesellschaften und setzten ausgediente Militärmaschinen ein. Viele dieser kleinen Gesellschaften verschwanden bald wieder, andere schlossen sich zu grösseren Unternehmen zusammen wie beispielsweise Ende 1919 zur Ad Astra in Zürich, die wiederum 12 Jahre später mit der Basler Balair zur Swissair fusionierte.

Die ersten regelmässigen Passagierflüge wurden jedoch von der Fliegertruppe ausgeführt. Anfang 1919 hatte diese Abteilung, «veranlasst», wie es in einer Mitteilung der Flugplatzdirektion Dübendorf hiess, «durch die schlechten Zugverbindungen» einen regelmässigen Kurierdienst zwischen Dübendorf und Bern eingeführt, der vom April an bis zur Einstellung im Herbst bis nach Lausanne und Genf ausgedehnt wurde und zugleich dem Transport von zivilen Passagieren und Post diente. Damit hatte **Arnold Isler** (1882–1941), zu jener Zeit Leiter des Militärflugplatzes Dübendorf, wertvolle Impulse für den künftigen Luftverkehr gegeben. Isler, der im Sommer

des gleichen Jahres mit Robert Ackermann auf dem Jungfrauoch die erste Hochgebirgslandung ausführte, wurde im folgenden Jahr – 1920 – vom Bundesrat als Direktor des neugeschaffenen Eidgenössischen Luftamtes gewählt; in dieser Eigenschaft erarbeitete er die Grundlagen für die Organisation der schweizerischen Zivilluftfahrt. Überaus wertvolle Beiträge zum Aufbau des schweizerischen Luftverkehrs leistete Professor **Eduard Amstutz** (1903–1985); nach seiner Tätigkeit als Kontrollingenieur im Eidgenössischen Luftamt übernahm er 1937 die Professur für Flugzeugstatik und Flugzeugbau an der ETH in Zürich und war massgeblich am Entwurf des Flugzeuges Pilatus SB-2 «Pelican», dem Vorläufer des Porters, beteiligt. 1941 wurde er vom Bundesrat als Delegierter für zivile Luftfahrt berufen, vertrat den Bund im Verwaltungsrat der Swissair und übte entscheidenden Einfluss auf die Planung und Entwicklung der schweizerischen Luftverkehrspolitik aus. Ebenso nach-

haltig wirkte sich die Tätigkeit von **Walter Berchtold** (1906–1986) aus, der 1950 zum Direktionspräsidenten der zu jener Zeit mit grossen Schwierigkeiten kämpfenden Swissair berufen wurde. Mit neuen Managementmethoden führte er unsere nationale Fluggesellschaft zu wirtschaftlichem Erfolg, und unter seiner Leitung baute die Swissair ihr weltweites Netz auf und leitete den Übergang vom Kolbenmotor zum Strahltriebwerk ein. Im letzten Abschnitt dieser Schrift über Wegbereiter des Luftverkehrs wird das Wirken von Professor **Jakob Ackeret** (1898–1981) gewürdigt, der als Professor für Aerodynamik an der ETH in Zürich grundlegende Arbeiten für diesen wissenschaftlich-technischen Zweig der Physik lieferte; zu weltweitem Ansehen gelangte er mit der Schaffung des Überschall-Windkanals, der wesentlich zur Lösung der Probleme des Fluges bei hohen Geschwindigkeiten und damit zur Entwicklung der Luftfahrt von heute beitrug. Alfred Waldis

*Ein neues Zeitalter des Luftverkehrs bricht an: Ablösung des Kolbenmotors durch das Strahltriebwerk, 1960*



## **Adressen der Autoren**

### **Theodor Real:**

Anne-Marie Renati  
Breitenrainplatz 40C  
3014 Bern

### **Arnold Isler und Eduard Amstutz:**

Prof. Dr. Werner Guldimann  
Lindenweg 4  
8142 Uitikon Waldegg

### **Walter Berchtold:**

Dr. h.c. Alfred Waldis  
Meisenweg 9  
6006 Luzern

### **Jakob Ackeret:**

Dr. sc. techn. Dipl. Ing. ETH Georges Bridel  
Kapuzinerweg 15  
6006 Luzern

