

„Mit Flugpost/Par avion“

Berner Forschungen zur Neuesten Allgemeinen und Schweizer Geschichte

Herausgegeben von
Marina Cattaruzza, Stig Förster und Brigitte Studer

Band 14

Für die Publikation überarbeitete und aktualisierte Masterarbeit in Wirtschafts-,
Sozial- und Umweltgeschichte bei Prof. Dr. Christoph Maria Merki
Bern, im Juni 2011

Melanie Salvisberg

„Mit Flugpost/Par avion“

Die Anfangsjahre des Luftpostverkehrs in der
Schweiz (1919-1930)

Verlag Traugott Bautz

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Verlag Traugott Bautz GmbH 99734 Nordhausen 2014
ISBN 978-3-88309-893-7

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	7
1.1 Fragestellung und Abgrenzung des Themas	9
1.2 Aufbau und Gliederung	10
1.3 Quellenlage	11
1.4 Forschungsstand	14
2. Der zivile Luftverkehr in den 1920er Jahren	19
2.1 Der Stand der Technik	19
2.2 Die Entstehung des Zivilluftverkehrs	24
2.3 Der Zivilluftverkehr in der Schweiz.....	29
3. Die Organisation des Luftpostverkehrs	34
3.1 Die Militärluftpost 1919	34
3.2 Die Luftpost 1920-1930.....	37
3.3 Die rechtliche Regelung der Luftpost	41
4. Das Angebot.....	44
4.1 Das Luftpostliniennetz.....	44
4.1.1 Luftpostlinien mit Landung in der Schweiz	45
4.1.2 Luftpostlinien ohne Landung in der Schweiz.....	47
4.1.3 Übergreifende Entwicklung des Luftpostnetzes.....	49
4.2 Die Flugpläne	52
4.3 Die Luftpostzuschläge	53
4.4 Zwischenfazit.....	56
5. Die Nachfrage	57
5.1 Die Nutzungszahlen 1919-1930	57
5.2 Die Nutzer	62
5.2.1 Handel und Industrie	62
5.2.2 Banken.....	65
5.2.3 Touristen.....	66
5.2.4 Privatpersonen	67
5.2.5 Philatelisten	68
5.3 Massnahmen zur Nutzungssteigerung	70
5.3.1 Werbemassnahmen der Postverwaltung.....	71
5.3.2 Förderung des gesamten Luftverkehrs	73
5.3.3 Sonderluftpostflüge	75

5.4	Zwischenfazit.....	79
6.	Die Finanzierung.....	80
6.1	Die finanzielle Lage der Fluggesellschaften.....	80
6.2	Die staatliche Unterstützung des Luftverkehrs.....	84
6.3	Die Postentschädigungen.....	88
6.3.1	Das System der Postentschädigungen in der Schweiz.....	89
6.3.2	Die Postentschädigungszahlungen 1919-1930	92
6.3.3	Die Bedeutung der Postentschädigungen für die Fluggesellschaften	93
6.4	Die finanziellen Auswirkungen der Luftpost für die Postverwaltung.....	95
6.5	Zwischenfazit.....	101
7.	Die Bedeutung der Luftpost.....	102
7.1	Weshalb die Luftpost wählen?.....	102
7.1.1	Vor- und Nachteile	102
7.1.2	Konkurrenztechniken	108
7.2	Die Argumente für die Unterstützung der Luftpost.....	113
7.2.1	Wirtschaftliche Akteure.....	113
7.2.2	Prestige	115
7.3	Interessensgruppen.....	117
7.4	Die Luftpost im Dienste der Luftfahrt.....	121
7.5	Zwischenfazit.....	122
8.	Fazit.....	123
9.	Abbildungs-, Diagramm- und Tabellenverzeichnis.....	131
10.	Bibliografische Angaben	132
10.1	Quellen.....	132
10.1.1	Ungedruckte Quellen.....	132
10.1.2	Gedruckte Quellen.....	133
10.2	Literatur	135
10.2.1	Literatur mit Quellencharakter (vor 1945)	135
10.2.2	Literatur (nach 1945).....	135
11.	Anhang.....	144
	Anhang 1: Liste der für die schweizerische Luftpost verwendbaren Luftlinien 1919-1930	144
	Anhang 2: Nutzungszahlen der Schweizer Luftpost 1920-1930	149
	Anhang 3: Einnahmen und Kosten der Luftpost (Postverwaltung). 150	

1. EINLEITUNG

Das Flugzeug ist heute als Verkehrsmittel für die Postbeförderung, insbesondere für die interkontinentale, kaum mehr aus unserem Alltag wegzudenken. Seit den 1980er Jahren, nach einer dreissig Jahre andauernden starken Wachstumsphase, ist das Luftpostvolumen auf hohem Niveau konstant.¹ Die Luftpost² war jedoch nicht immer eine etablierte, ja gar selbstverständliche Art der Postbeförderung, denn wie auch bei anderen Verkehrs- und Kommunikationstechniken, gestaltete sich ihr Anfang schwierig.

Entstanden ist der Luftpostverkehr, womit die regelmässige und planmässige Beförderung von Post mit dem Flugzeug bezeichnet wird, nach dem Ersten Weltkrieg in den Industriestaaten. Während der Kriegsjahre hatte die noch in den Kinderschuhen steckende Luftfahrt grosse Entwicklungsschritte gemacht, so dass in den darauf folgenden Friedensjahren erstmals ein regelmässiger Linienflugverkehr möglich wurde. Dessen erste Form bildete der Luftpostverkehr, doch innert kurzer Zeit kamen auch der Passagier- und Frachtverkehr hinzu. Betrieben wurden die Fluglinien üblicherweise durch private Fluggesellschaften, welche ab 1919 von ehemaligen Militärpiloten gegründet wurden.

Dieselbe Entwicklung zeigte sich auch in der Schweiz. Als Reaktion auf die zunehmende Bedeutung der Luftfahrt in den Nachbarländern hatte die Schweiz während des Krieges eine Fliegertruppe aufgebaut, die im Jahr 1918 schliesslich aus 72 Militärpiloten, einer technischen Truppe von ungefähr 1000 Mann, 68 Flugzeugen und einer Infrastruktur im Wert von sieben Millionen Franken bestand. Nach Kriegsende hatte die Fliegertruppe der Schweizer Armee nun in gros-

¹ Während die vom schweizerischen Luftverkehr beförderte Postmenge im Jahr 1950 noch 3202 Tonnen betragen hatte, betrug das Luftpostvolumen 1985 bereits 27'445 Tonnen jährlich beförderter Poststücke. In den folgenden 25 Jahren blieb das Luftpostvolumen bei ungefähr 30'000 Tonnen stabil. Zwischen 2010 und 2013 stieg es auf rund 40'000 Tonnen an. Vgl. Bundesamt für Statistik 2014.

² Die Luftpost wurde bis in die 1920er Jahre Flugpost genannt. Im Laufe des Jahrzehnts gab es eine allmähliche Ablösung der Begriffe. In der vorliegenden Arbeit wird der heute gebräuchliche Begriff „Luftpost“ verwendet. Der als Titel verwendete Ausdruck „Mit Flugpost/Par avion“ war in den 1920er Jahren der Text des Luftpoststempels.

sem Masse überschüssige Kapazität. Um diese zu nutzen und vor allem auch um im internationalen Vergleich nicht zurückstehen zu müssen, wurde im Jahr 1919 die erste zivile Luftpostlinie eröffnet. Vom 30. April bis zum 31. Oktober beförderten die Militärpiloten Post zwischen Dübendorf, Bern, Lausanne und Genf. Da die Nutzungszahlen während der ganzen Flugsaison gering, die Kosten jedoch sehr hoch waren, entpuppte sich dieser erste zivile Luftpostdienst als finanzieller Misserfolg und musste nach nur einer Flugsaison wieder eingestellt werden.

Der schnelle Auf- und Ausbau des internationalen Luftpostnetzes zeigte jedoch deutlich, dass dem Luftpostverkehr in der Zukunft eine grosse Bedeutung zukommen würde. Da die Schweiz trotz des ersten Misserfolgs daran teilhaben wollte, mussten neue Lösungen gefunden werden. Durch Mitnahmeverträge für die ausländischen Luftpostlinien, ab 1922 auch durch direkte Verträge mit schweizerischen und ausländischen Fluggesellschaften, gelang es dem Land in den 1920er Jahren, sich erfolgreich dem internationalen Luftpostnetz anzuschliessen. Dabei nahm die Dichte und Grösse des Luftpostliniennetzes in diesem Jahrzehnt rasant zu, so dass an dessen Ende schliesslich das Versenden von Luftpoststücken in fast alle Teile der Welt möglich war. Obwohl die Nutzung der Luftpost in den 1920er Jahren deutlich anstieg, war das Luftpostvolumen während des ganzen Jahrzehnts viel zu gering, als dass der Luftpostverkehr von selbst hätte rentabel sein können. Da auch die weiteren Geschäftszweige, der Passagier- und Frachttransport sowie die Flugfotografie, nicht genügend Einnahmen brachten, um die hohen Betriebskosten zu decken, arbeiteten die Fluggesellschaften defizitär. Damit die Unternehmen den Betrieb nicht einstellen mussten, wurde der Luftverkehr grosszügig durch staatliche Subventionen unterstützt.

Insgesamt war die Entwicklung der Luftpost also einerseits von vielen Schwierigkeiten geprägt, andererseits aber auch sehr dynamisch. In der vorliegenden Arbeit soll nun das erste Jahrzehnt des Luftpostverkehrs eingehend untersucht werden.

1.1 Fragestellung und Abgrenzung des Themas

Das Ziel der Arbeit ist es, die Anfangsjahre des Luftpostverkehrs in der Schweiz bis 1930 aus einer breiten Perspektive zu untersuchen. Berücksichtigt werden sollen dabei das Angebot und die Nutzung, aber auch die Finanzierung, die bei dieser unrentablen Art der Postbeförderung ein Kernproblem bildete. Tatsächlich konnte der Luftpostverkehr überhaupt nur dank der Unterstützung des Staates bestehen. Dies wirft die Frage auf, welche Bedeutung der Luftpost beigemessen wurde, dass in so grossem Ausmass in sie investiert wurde. Dementsprechend soll gefragt werden, welches Angebot des Luftpostverkehrs in den Jahren 1919-1930 bestand, wie stark und von wem es genutzt wurde, wie der Luftpostverkehr finanziert wurde und weshalb die unrentable Luftpost in grossem Masse vom Staat unterstützt wurde.

Die Untersuchung ist räumlich auf die Schweiz eingegrenzt, was bedeutet, dass der von den Schweizern und Schweizerinnen verwendbare Luftpostverkehr im Zentrum stehen soll. Da die Luftfahrt und somit auch die Luftpost in den 1920er Jahren noch stark national geprägt waren, sei es nun im Hinblick auf die Staatssubventionen oder das damit verbundene nationale Prestige, ist ein nationaler Fokus naheliegend. Dennoch ist es sehr wichtig, stets auch den internationalen Aspekt des Themas zu berücksichtigen, da die Grenzen überwindende Eigenschaft, die bei allen Kommunikations- und Verkehrssystemen auftritt, bei der Luftpost seit jeher stark ausgeprägt ist. Schon nach der ersten Flugsaison wurde erkannt, dass das Potenzial des Luftpostverkehrs im internationalen Posttransport lag. Aufgrund dessen wurden die Luftlinien sobald als möglich international ausgelegt, so dass innerhalb weniger Jahre ein alle Kontinente umfassendes Liniennetz entstand. Durch den Luftverkehr entwickelte sich also in einer allgemein als Phase der Deglobalisierung bezeichneten Zeit ein neues globales Netzwerk.³

Zeitlich ist das Thema auf die Jahre 1919-1930 eingeschränkt. Diese Zeitspanne ist als erste Phase des Luftpostverkehrs der Schweiz zu betrachten. Den Startpunkt markierte das Jahr 1919, während dessen erstmals ein Liniendienst möglich wurde und der erste regelmässige Luftpostdienst eröffnet wurde. Nach einer rasanten Entwicklung im folgenden Jahrzehnt endete die Anfangsphase des schweizerischen

³ Vgl. z. B. Osterhammel/Petersson 2007: 63-86.

Luftpostverkehrs schliesslich am Ende des Jahres 1930. Grund dafür war die im Jahr 1931 durchgeführte Fusion der beiden wichtigsten Fluggesellschaften „Ad Astra-Aero“ und „Balair“ zur „Swissair“, welche den schweizerischen Luftfahrtmarkt grundlegend veränderte. Die Entwicklung der Luftpost in den 1930er Jahren – einem Jahrzehnt, in welchem sie im Zuge des sich rasch entwickelnden Personentransports für die Luftfahrt rasch an Bedeutung verlor – soll im Rahmen dieser Arbeit nicht mehr näher beleuchtet werden.

Sowohl die Fragestellung wie auch das Thema dieser Arbeit sind sehr breit gefächert. Grundsätzlich ist der Luftpostverkehr zur Verkehrsgeschichte, welche die Geschichte des Austauschs von Personen, Gütern und Nachrichten untersucht, zu zählen. Dieses breite Forschungsgebiet muss sich vieler disziplinärer wie auch interdisziplinärer Themenfelder bedienen. Dementsprechend ist auch diese Arbeit nicht einem einzigen theoretischen Rahmen verpflichtet. Sowohl unternehmensgeschichtliche⁴, technikgeschichtliche⁵ wie auch verkehrsgeographische⁶ Ansätze sollen berücksichtigt werden.

1.2 Aufbau und Gliederung

In der vorliegenden Arbeit wird in einem ersten Kapitel die Situation der zivilen Luftfahrt in den 1920er Jahren dargestellt. Dabei wird einerseits der Stand der Technik aufgezeigt, andererseits die Entstehung

⁴ Im Sinne der Unternehmensgeschichte soll das zentrale Unternehmen, die PTT, genau betrachtet werden. Es soll untersucht werden, weshalb es den Luftpostverkehr organisierte und welche Bedeutung dieser für das Unternehmen hatte. Dazu wird unter anderem auf die firmeneigenen Publikationen zurückgegriffen, welche im Einzelnen jeweils an den für solche Schriften typischen Problemen der Überbetonung der positiven Entwicklung und der werbenden Absicht kranken, zusammengekommen jedoch zu einem richtigen Gesamtbild zusammenfügbar sind. Vgl. Pierenkemper 2000: 30-32.

⁵ Der Zivilluftverkehr, dessen Teil auch die Luftpost war, kann aus technikgeschichtlicher Sicht als grosstechnisches System nach Thomas P. Hughes verstanden werden. Hughes definiert ein System als Zusammenspiel von Komponenten, über welches eine Zentralinstanz mit der Absicht der Zielerreichung Kontrolle ausübt. Vgl. Mayntz/Hughes 1988 und Hughes 1993.

⁶ Die Verkehrsgeographie behandelt unter anderem den intermodalen Verkehr, also die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Diese war für den Luftpostverkehr in den Anfangsjahren unabdingbar (vgl. Kapitel 7.1.2). Nuhn/Hesse 2006: 172-182.

des Zivilluftverkehrs im Allgemeinen, aber auch konkret für die Schweiz, erläutert. Dies dient als Einführung für die folgenden fünf Hauptkapitel, in welchen der Luftpostverkehr der Jahre 1919-1930 eingehend untersucht wird. Konkret wird dazu zuerst die Organisation des Luftpostverkehrs erläutert (Kapitel 3). Zentral behandelt werden dabei vor allem die Reorganisation der Luftpost nach der ersten Flugsaison im Jahr 1919 und die Rolle der Postverwaltung. Im nächsten Kapitel wird aufgezeigt, welches Angebot in den Jahren 1919-1930 bestand (Kapitel 4). Untersucht werden dabei hauptsächlich das Luftpostliniennetz, aber auch die Flugpläne und die Luftpostzuschlagstaxen. Wie häufig und von wem dieses Angebot genutzt wurde, wird im darauf folgenden Kapitel ausgeführt (Kapitel 5). Obwohl im Laufe des Jahrzehnts ansteigend, wurde die Nachfrage stets als zu gering beurteilt, was mit verschiedensten Nutzungssteigerungsmassnahmen verbessert werden sollte. Im sechsten Kapitel der Arbeit wird untersucht, wie der Luftverkehr finanziert wurde (Kapitel 6). Dazu wird zuerst die allgemein schwierige finanzielle Situation der Fluggesellschaften dargestellt, welche dazu führte, dass diese nur dank staatlicher Unterstützung existieren konnten. Ein wichtiger Teil dieser Subventionen wurde durch Postentschädigungen, welche in einem eigenen Unterkapitel erläutert werden, gewährt. Im Kapitel zur Finanzierung wird zudem auch noch der Frage nachgegangen, welche finanzielle Bedeutung der Luftpostverkehr für die Postverwaltung hatte. Abschliessend soll im Hauptteil der Arbeit auch noch untersucht werden, weshalb der Staat den Luftpostverkehr in so grossem Ausmass unterstützte, also welche Bedeutung ihm zugemessen wurde (Kapitel 7). Dazu wird die Lage der Luftpost im Vergleich zu den anderen Verkehrs- und Kommunikationsmitteln dargestellt, die als Begründung für die grosse Unterstützung verwendeten Argumente vorgestellt und beurteilt, die Interessensvertreter untersucht sowie abschliessend noch erläutert, inwiefern die Luftpost nur im Dienste der Luftfahrt stand.

1.3 Quellenlage

Am Luftpostverkehr der 1920er Jahre waren viele verschiedene Stellen und Ämter beteiligt. Hauptakteure waren die Fliegertruppe der Armee, die Postverwaltung, die Fluggesellschaften und das Eidgenös-

sische Luftamt. In Anbetracht dessen erstaunt es nicht, dass die Quellenlage zu diesem Thema sehr gut ist und in verschiedensten Quellengattungen und Archiven Informationen über die Luftpost zu finden sind. Im Folgenden werden die für die Arbeit verwendeten Quellen kurz vorgestellt.

Die wichtigsten ungedruckten Quellen, sowohl mengenmässig wie auch vom Inhalt her, sind die im PTT-Archiv gelagerten Akten der Oberpostdirektion.⁷ In den thematisch noch nicht erschlossenen, nach Jahren geordneten Dokumentschachteln finden sich Quellen zu allen Themenbereichen der Luftpost, etwa die Postverträge, die Nutzungsstatistiken, die Subventionsberechnungen, die Flugpläne, die Sitzungsprotokolle oder die zahlreiche Korrespondenz, welche zwischen den Hauptakteuren sowie mit den Nutzern geführt wurde.

Entsprechend vielfältige Quellen, jedoch in kleinerer Anzahl, sind auch im Bundesarchiv zu finden, namentlich in den Akten des Eidgenössischen Luftamts,⁸ aber auch in den Militärbeständen.⁹ In letzteren sind zum Thema der Luftpost vor allem Dokumente aus dem Jahr 1919 vorhanden, da der Luftpostverkehr in diesem Jahr noch von der Fliegertruppe der Armee durchgeführt wurde. Weitere Dokumente zum Luftpostverkehr sind auch in den Handakten des Bundesrats Robert Haab, welcher bis ins Jahr 1929 Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements war, enthalten.¹⁰

Neben diesen staatlichen Stellen waren auch die Fluggesellschaften wichtige Akteure des Luftpostverkehrs. Quellen der beiden wichtigsten Luftverkehrsunternehmen der 1920er Jahre, der „Ad Astra-Aero“ und der „Balair“, sind im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv in Basel gelagert. Konkret sind dies vor allem Geschäftsberichte, welche insbesondere für das Thema der Finanzierung sehr interessant sind.¹¹

Bemerkenswert und äusserst vielversprechend erscheint auch die Tatsache, dass ein Luftpostarchiv besteht. Es wurde von Robert Paganini, einem Chemiker aus Basel, erstellt und enthält Dokumente aus

⁷ PTT-Archiv, Luftpostarchiv, LA 00002-00034 (1919-1930).

⁸ BAR, E 8150 (A), 1968/67, Nummern 937, 1264, 1776, 1779, 1785, 1811, 1812, 1813.

⁹ BAR, E 27, 15765, 15758.

¹⁰ BAR, E 8803, 1000/1171, Nummer 11.

¹¹ SWA, Verkehr D 3; Verkehr D 9.

dem Zeitraum von den Anfängen der Luftpost bis in die 1970er Jahre. Paganini war leidenschaftlicher Philatelist und interessierte sich in solch grossem Ausmass für die Luftpost, dass er sämtliche Informationen, welche er dazu finden konnte, zusammentrug und fein säuberlich ordnete. Bereits im Jahr 1928 schenkte Paganini seine umfangreiche Sammlung der Postverwaltung. Heute wird das Luftpostarchiv im Museum für Kommunikation in Bern gelagert. Aufgrund Paganinis Hintergrund als Philatelist sowie angesichts der Tatsache, dass die inhaltlich interessanten Dokumente dieses Archivs zum Grossteil von der Oberpostdirektion oder dem Eidgenössischen Luftamt stammen und daher auch in deren Akten gelagert sind, ist das Luftpostarchiv nur in begrenztem Masse für die Erarbeitung der Geschichte des Luftpostverkehrs verwendbar.¹²

Entsprechend der Anzahl der ungedruckten ist auch die Zahl der gedruckten Quellen sehr gross. Für die vorliegende Arbeit wurden aus dieser Kategorie die Publikationen der PTT, die Zeitschriften zur Luftfahrt sowie Artikel aus dem Bundesblatt verwendet. Zu den Publikationen der PTT gehören die Geschäftsberichte der Postverwaltung,¹³ worin alljährlich die Entwicklung des Luftpostverkehrs kurz zusammengefasst wurde. Zudem publizierte die Postverwaltung darin auch Statistiken zur Nutzung sowie zum finanziellen Ergebnis der Luftpost. Die Geschäftsberichte bieten somit einen sehr guten Überblick über die gesamthafte Entwicklung sowie detaillierte und vor allem vollständige statistische Angaben, weshalb sie als Quelle für diese Arbeit von grossem Wert sind. Konkretere, aber dafür weniger umfassende Informationen zum Luftpostverkehr finden sich im PTT-Amtsblatt.¹⁴ In dieser Zeitschrift veröffentlichte die Postverwaltung ihre offiziellen Mitteilungen.

Im Weiteren wurden auch zeitgenössische Zeitschriften zur Luftfahrt verwendet, konkret das „Bulletin Schweiz. Aero-Club“¹⁵, die „La

¹² Museum für Kommunikation, Luftpostarchiv, LA 025-1; 096.

¹³ Schweizerische Postverwaltung (Hg.), Bericht über die Geschäftsführung 1919-1930, Bern 1920-1931. Im Folgenden als „Geschäftsbericht PTT“ abgekürzt.

¹⁴ Schweizerische Postverwaltung (Hg.), Schweizerisches Post- und Telegraphen-Amtsblatt, Bern 1919-1930.

¹⁵ Bulletin Schweizer. Aero-Klub, Jg. 13-14 (1919-1920).

suisse aérienne¹⁶ und die „Aero-Revue“¹⁷. Immer wieder wurden in diesen Zeitschriften Artikel und Kommentare zur Entwicklung des Luftpostverkehrs publiziert. Hervorstechend ist dabei vor allem die „Aero-Revue“, worin ab 1926 alljährlich im Frühjahr eine Sonderausgabe, das sogenannte „Jahrbuch“, erschien. Darin war jeweils ein mehrseitiger, vom Oberpostinspektor Denis Vaucher verfasster Bericht über den Luftpostverkehr des vorangegangenen Jahres abgedruckt.

Die Aufzählung der verwendeten gedruckten und ungedruckten Quellen zeigt, dass das Quellenkorpus der vorliegenden Arbeit sehr breit und umfangreich ist. Dies ermöglicht die Untersuchung des Themas aus breiter Perspektive. Dementsprechend vielfältig ist auch das Vorgehen. Zur Erarbeitung des Themas wird einerseits quantitativ, andererseits auch qualitativ vorgegangen. Die quantitativen Quellen, dabei vor allem die in den Geschäftsberichten der Postverwaltung publizierten Statistiken zur Nutzung und Finanzierung, werden ausgewertet und graphisch umgesetzt. Mit den qualitativen Quellen, wozu vor allem die Berichte über den Luftpostverkehr und die Korrespondenz zählen, sollen anhand der Quellenkritik und -interpretation vorrangig die Nutzer und die grundsätzliche Bedeutung der Luftpost ermittelt werden.

Um die Vielzahl der Quellen im Rahmen dieser Arbeit aber überhaupt bewältigen zu können, konnten zahlreiche weitere nicht berücksichtigt werden. Nicht mit einbezogen wurden diejenigen Dokumente und Texte, welche nicht direkt den Luftpostverkehr, sondern die Luftfahrt im Allgemeinen betreffen. Insbesondere im Bundesarchiv, aber auch in den Zeitschriften zur Luftfahrt wären zahlreiche solcher Informationen zu finden, womit das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsbereiche noch eingehender untersucht werden könnte.

1.4 Forschungsstand

Schon in der Zwischenkriegszeit entstanden mehrere Überblickswerke und Detailstudien zur Luftpost oder zum Luftverkehr, die häufig von

¹⁶ La Suisse aérienne. Revue bi-mensuelle de locomotion aérienne, Jg. 1-3 (1919-1921).

¹⁷ Aero-Revue. Offizielles Organ des Schweiz. Aero-Club, Jg. 1-4/1-6 (1922-1931).

direkten Akteuren des Luftverkehrs verfasst wurden und somit auch einen spezifischen Quellenwert besitzen. Nennenswert sind insbesondere diejenigen von Arnold Isler und Walter Dollfus.¹⁸ Isler war Militärpilot und bis 1919 Kommandant der Fliegertruppe der Schweizer Armee. Im Jahr 1920 wurde er zum ersten Direktor des neu geschaffenen Eidgenössischen Luftamts ernannt. Er engagierte sich für den Auf- und Ausbau des Luftverkehrs in der Schweiz, was in den zahlreichen von ihm verfassten Artikeln der „Aero-Revue“ deutlich sichtbar ist. Walter Dollfus, der neben dem mit Isler verfassten Buch „Der dritte Weg. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Zivilluftfahrt mit besonderer Berücksichtigung der Schweiz“ noch weitere Texte zur Luftfahrt hinterlassen hat, war in den Jahren 1924-1927 dessen Mitarbeiter. Des Weiteren war Dollfus Geschäftsführer der Schweizerischen Luftverkehrs-Union, einer Gesellschaft, welche die Förderung des Luftverkehrs zum Ziel hatte, und Redaktor der „Aero-Revue“. Herausgeber dieser Zeitschrift war ab dem Jahr 1926 Oscar Bonomo, dessen Dissertation ebenfalls eine nützliche Quelle zur Geschichte des Luftpostverkehrs ist.¹⁹ Walter Nievergelt leistete mit dem Werk „Subventionierung des Luftverkehrs“ einen wichtigen Beitrag zum Thema der Finanzierung.²⁰ Besonders hervorgehoben werden müssen an dieser Stelle auch die Bücher von Erich Tilgenkamp, dem wichtigsten Publizisten zur Luftfahrt der Zwischenkriegszeit. Bereits im Jahr 1924 verfasste er an der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich eine Dissertation zum Luftverkehr.²¹ Seine bedeutendste Arbeit ist das in den Jahren 1941-1943 veröffentlichte, drei Bände umfassende Werk „Schweizer Luftfahrt“.²² Tilgenkamp erläutert darin die Entwicklung der Aviatik in der Schweiz äusserst umfassend und widmet auch der Luftpost ein vergleichsweise grosses Kapitel. Tilgenkamps Werk erweist sich für die folgende Arbeit aufgrund der grossen thematischen Breite und Tiefe als sehr nützlich. Dabei ist es aber wichtig, sei das nun bei Tilgenkamp oder bei der weiteren Literatur mit Quellencharakter, die persönliche Beziehung der Autoren zur

¹⁸ Isler/Dollfus 1933.

¹⁹ Bonomo 1926.

²⁰ Nievergelt 1936.

²¹ Tilgenkamp 1924.

²² Tilgenkamp 1941-1943.

Luftfahrt und ihr Interesse an der Förderung der Aviatik stets im Auge zu behalten und die Texte entsprechend kritisch zu betrachten.

Die moderne Forschung behandelt das Thema Luftpostverkehr nur sehr oberflächlich; grundsätzlich ist die wissenschaftliche Literatur zur Aviatikgeschichte bislang überschaubar. In den USA berücksichtigt die historische Forschung die Geschichte der Luftfahrt seit den 1980er Jahren, in Europa seit knapp zwei Jahrzehnten. Standard- und Überblickswerke stammen von Hans-Liudger Dienel und Peter J. Lyth, Marc Dierikx, Roger E. Bilstein, Emmanuel Chadeau, R. G. Grant und Karl H. Metz.²³ Zur Frühgeschichte der Luftfahrt ist das Buch „Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik“ von Wolfgang Behringer und Constance Ott-Koptschalijski überzeugend.²⁴

Nicht nur in der Luftfahrtgeschichte im Allgemeinen, sondern auch hinsichtlich der Luftpostgeschichte ist die historische Forschung der USA führend. Dies ist einerseits damit zu begründen, dass die Historiker und Historikerinnen in den USA mit ihrer Forschung zur Aviatikgeschichte wie auch derjenigen zur gesamten Verkehrsgeschichte ihren Kollegen und Kolleginnen aus Europa einige Schritte voraus sind, andererseits aber auch mit der unterschiedlichen Stellung, welche die Luftpost in den 1920er Jahren im zivilen Luftverkehr inne hatte. Während in Europa schon im ersten Jahr auch die Bereiche des Passagier- und Frachttransports hinzu kamen, wurden in den USA bis 1927 ausschliesslich Postlinien betrieben. Als wichtigste Titel zur Luftpostgeschichte der USA sind David Courtwrights „Sky as frontier“ und William M. Learys „Aerial Pioneers. The U.S. Air Mail Service, 1918-1927“ zu nennen.²⁵

Weitere Literatur zur Luftpostgeschichte stammt aus Frankreich: Raymond Danel hat in den 1980er Jahren in seinen Büchern „Les lignes latécoère“ und „L'aéropostale“ die Geschichte der berühmten französischen Luftpostlinien aufgearbeitet.²⁶ Ansonsten wird das Thema vor allem in der zahlreich vorhandenen populär- und pseudo-wissenschaftlichen Sachbuchliteratur zur Luftfahrtgeschichte behan-

²³ Dienel/Lyth 1998; Dierikx 2008; Bilstein 1994; Chadeau 1996; Grant 2008; Metz 2006.

²⁴ Behringer/Ott-Koptschalijski 1991.

²⁵ Courtwright 2005; Leary 1985.

²⁶ Danel 1986; Danel 1989.

delt, wobei aber wie allgemein üblich der Passagierverkehr deutlich ins Zentrum gestellt wird.²⁷

Entsprechend der allgemein dürftigen Literaturlage zur Luftpostgeschichte erstaunt es nicht, dass der Luftpostverkehr der Schweiz von der historischen Forschung bislang kaum behandelt wurde. Im Bereich der Luftfahrtgeschichte der Schweiz bestand bis vor kurzem eine grosse Forschungslücke.²⁸ Mit den im Rahmen des Forschungsprojekts „Geschichte der Schweizer Luftfahrt“ entstandenen Dissertationen von Benedikt Meyer (Angebot und Nachfrage), Juri Jaquemet (Technik und Politik) und Sandro Fehr (Infrastruktur) wurde diese Lücke erfreulicherweise geschlossen.²⁹ In den drei Untersuchungen, welche zusammen ein umfangreiches und detailliertes Gesamtbild über die Geschichte der Zivilluftfahrt der Schweiz im 20. Jahrhundert ergeben, wird jeweils auch die Entwicklung des Schweizer Luftverkehrs in den Anfangsjahren dargestellt, die Luftpost dabei aber nur am Rande behandelt.

In der Literatur zur Postgeschichte wird die Luftpost vor allem im zwei Bände umfassenden Werk „Geschichte der schweizerischen Post 1849-1949“ von Ernest Bonjour sowie im Buch „Die ersten 100 Jahre der eidgenössischen Post 1849-1950“ von Thomas Frey berücksichtigt.³⁰ Beide Studien erschienen anlässlich von Jubiläen der Post und wurden von der PTT herausgegeben. Ein Grund für den Einbezug der Geschichte des Luftpostverkehrs in die Postgeschichte ist das grosse Interesse der Philatelisten an diesem Thema. Von ihnen stammen denn auch die in sehr grosser Anzahl vorhandenen unwissenschaftlichen Publikationen zum Luftpostverkehr der Schweiz.³¹

Unabhängig davon, ob wissenschaftlich oder unwissenschaftlich, ob im Zuge der Luftfahrtgeschichte oder der Postgeschichte, ob von Technikliebhabern oder Philatelisten verfasst, wurde die Geschichte der Anfangsjahre des Luftpostverkehrs trotz ihrer grossen Bedeutung

²⁷ Vgl. z. B. Heppenheimer 1995; Bölkow 1990. Trotz teilweise fehlender Distanz sind zahlreiche Sachbücher seriös recherchiert und bieten detaillierte Informationen.

²⁸ Bis Ende der 2000er Jahre wurde die Luftfahrtgeschichte der Schweiz neben dem alten Standardwerk von Tilgenkamp vor allem von studentischen oder journalistischen Arbeiten behandelt. Vgl. z. B. Matt 2000; Schroeder 2002.

²⁹ Jaquemet 2012; Fehr 2014; Meyer 2014.

³⁰ Bonjour 1949; Frey 1999.

³¹ Vgl. z. B. Zumstein 1969.

für die gesamte Luftfahrt und des grossen vorhandenen Interesses, bisher nur oberflächlich behandelt. Mit der vorliegenden Arbeit soll ein Teil dieser Lücke geschlossen werden.

2. DER ZIVILE LUFTVERKEHR IN DEN 1920ER JAHREN

Das dritte Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts war ein bedeutender Zeitabschnitt für die Luftfahrt. Mit dem noch jungen Verkehrsmittel Flugzeug wurden unzählige neue Rekorde aufgestellt und immer wieder neue Erdteile erreicht.³² Auch wurden grosse technische Fortschritte gemacht und teilweise bereits in der Praxis umgesetzt. Die Akzeptanz der Aviatik stieg in der öffentlichen Meinung weiter an.³³ Vor allem aber ist diese Dekade wichtig, weil der zivile Luftverkehr, also die Beförderung von Personen, Gütern und Post mit Luftfahrzeugen während dieser Zeit entstand und erstmals auch planmässig, gewerblich und öffentlich durchgeführt wurde. Damit begann der Aufstieg des Flugzeugs zu einem regulären Verkehrsmittel. Da die Entwicklung des Luftverkehrs in den 1920er Jahren noch stark von den technischen Möglichkeiten geprägt war, sollen diese in einem ersten Teil des Kapitels aufgezeigt werden. Darauf aufbauend wird die Entstehung der Zivilluftfahrt im Allgemeinen, im Besonderen aber auch für die Schweiz erläutert.

2.1 Der Stand der Technik

Die Grundlage für den Stand der Luftfahrttechnik der 1920er Jahre war die Flugtechnik der Kriegsjahre. Während des Ersten Weltkrieges war das Flugzeug, das zuvor noch zum Bereich „Spiel und Sport“ gehört hatte, aus machtpolitischen Gründen stark gefördert worden. Obwohl die Flugzeuge insgesamt noch keine kriegsentscheidende Rolle gespielt hatten, hatten die Industriestaaten, sowohl die kriegführenden

³² Vorbereitet durch die Gleitflugversuche Otto Lilienthals in den 1890er Jahren gelang der erste Flug nach dem Prinzip „schwerer als Luft“ erstmals im Jahr 1903. Ausgeführt wurde dieser von den amerikanischen Fahrradfabrikanten Orville und Wilbur Wright. Verbreitung fand das Flugzeug aber erst ausgehend von den USA und von Frankreich ab dem Jahr 1908. Vor diesen ersten erfolgreichen Flügen am Anfang des 20. Jahrhunderts hatte es über Jahrhunderte, ja gar über Jahrtausende, Flugversuche gegeben. Erfolgreich waren aber nur diejenigen nach dem Prinzip „leichter als Luft“ gewesen, also diejenigen mit Heissluftballonen und Luftschiffen. Vgl. Behringer/Ott-Koptschalijski 1991.

³³ Gibbs-Smith 1970: 180.

als auch die nur indirekt am Krieg beteiligten wie die Niederlande oder die Schweiz, für den Auf- und Ausbau ihrer Fliegertruppen keine Kosten gescheut. Dadurch war innerhalb von nur vier Jahren ein enormer Qualitätssprung erreicht worden.³⁴ Auch waren während des Ersten Weltkrieges erstmals Flugzeuge industriell angefertigt worden. Von 1914 bis 1918 wurden weltweit über 200'000 Maschinen produziert.³⁵ Das noch junge Verkehrsmittel war also nicht nur leistungsfähiger, ausgeklügelter und schneller geworden, sondern war vor allem auch viel zahlreicher vorhanden.

Nach Kriegsende wurde ein grosser Teil dieser Flugzeuge nicht mehr benötigt, so dass sie für den neu entstehenden Zivilluftverkehr genutzt werden konnten. Die ersten für den Linienflugdienst verwendeten Luftfahrzeuge waren demnach ehemalige Kampfflugzeuge. Die für den Krieg gebauten Maschinen erfüllten aber andere Bedingungen, als für die Zivilluftfahrt nötig gewesen wäre, und eigneten sich daher nur bedingt. Während bei Kriegsflugzeugen vor allem die Geschwindigkeit und Stabilität, nicht aber die Herstellungskosten, die Langlebigkeit und die allgemeine Wirtschaftlichkeit massgebend waren, zählte gerade das letzte Kriterium für den Zivilluftverkehr besonders stark. Zudem war es auch nötig, dass die Verkehrsflugzeuge sowohl für den Frachttransport als auch für die Passagiere praktisch waren.³⁶

Da sich das Umrüsten problematisch gestaltete, mussten schon bald Flugzeuge für den zivilen Gebrauch konstruiert werden.³⁷ Die ersten Verkehrsflugzeuge wurden im Jahr 1919 fast zeitgleich von den Flugzeugbauern Fokker und Junkers produziert.³⁸ Sehr erfolgreich und lange Zeit dominierend war vor allem das Modell F 13 der deutschen Junkers-Werke (Abbildung 1).³⁹ Die Junkers F 13 war ein Ganzmetallflugzeug aus dem neu entwickelten Leichtmetall Duraluminium, ein Ein- und Tiefdecker und hatte freitragende dicke Flügel ohne Verstre-

³⁴ Während im Jahr 1914 die meisten Flugzeuge ungefähr 60 km/h erreichten und höchstens einige Handgranaten transportieren konnten, wurden am Ende des Krieges Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h erreicht und dadurch schwere Ladungen über deutlich weitere Distanzen transportierbar. Winter/Van der Linden 2003: 22.

³⁵ Rathjen 1990: 27.

³⁶ Fischer 2003: 23.

³⁷ Fischer 2003: 23.

³⁸ Metz 2006: 282.

³⁹ Culmann 1990: 336.

bungen. Damit war sie stabiler, robuster und wartungsfreundlicher als die herkömmlichen Doppeldecker aus Holz und vereinte mehrere Innovationen, die für den zukünftigen Flugzeugbau wegweisend wurden.⁴⁰ Die Flugzeuge des Typs Junkers F 13 wurden bis ins Jahr 1930 in viele verschiedene Länder ausgeliefert.⁴¹ Mit ihren Ganzmetall-Kabinen wurden sie zum Prototyp aller Zivilflugzeuge.⁴² Obwohl sich ihre Eigenschaften bis Ende des Jahrzehnts durchsetzen konnten, konkurrierten während der 1920er Jahre noch die Eindecker mit den Doppeldeckern sowie die Holz- und Metallbauweise miteinander.⁴³



Abbildung 1: Junkers F 13 beim Eröffnungsflug der Luftlinie Genf-Zürich-Nürnberg der „Ad Astra-Aero“, 1. Juni 1922.⁴⁴

Hinsichtlich der Flugzeugkonstruktion war Deutschland nicht nur aufgrund der Junkers-Werke, sondern auch aufgrund der Firmen Dornier, Rohrbach und Heinkel bedeutend. Der Grund für diese Überlegenheit lag an den im Friedensvertrag von Versailles festgesetzten starken

⁴⁰ Fischer 2003: 23.

⁴¹ Metz 2006: 282.

⁴² Jaquemet 2012: 44.

⁴³ Rathjen 1990: 31.

⁴⁴ Isler/Dollfus 1933: 39.

Beschränkungen der deutschen Luftfahrt. Dadurch war die deutsche Industrie zu leichteren Konstruktionen gezwungen, die sich dann für den Zivilluftverkehr aber als sehr erfolgreich erweisen sollten.⁴⁵ Neben den deutschen Firmen wurde die Luftfahrtindustrie der 1920er Jahre von weiteren europäischen Unternehmen wie Fokker, Farman und Handley Page dominiert.⁴⁶ Die Flugzeugkonstruktion der USA wurde erst während der 1930er Jahre weltweit wichtig, wofür vor allem die ab 1931 ausgelieferten Schnellflugzeuge „Orion“ des Herstellers Lockheed verantwortlich waren. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Flugzeuge war mit 320 km/h fast doppelt so gross wie diejenige der bisherigen Maschinen.⁴⁷

Angetrieben wurden die Flugzeuge der 1920er Jahre von Kolbenmotoren. Nach Walter Rathjen konnte deren Leistung während des ganzen Jahrzehnts nicht markant verbessert werden, so dass auch die Reisegeschwindigkeit der Flugzeuge nicht bedeutend zunahm. Bis zur Einführung des Schnellflugzeugs „Lockheed Orion“ war eine Flugeschwindigkeit von 170-200 km/h üblich.⁴⁸ Dennoch gab es in diesem Jahrzehnt verschiedenste Versuche zur Weiterentwicklung des Flugzeugantriebs: beispielsweise wurden luftgekühlte Motoren entwickelt sowie erste Flugdieselmotoren konstruiert.⁴⁹ Eine grosse Verbesserung der Flugzeugtechnik bedeutete aber das Aufkommen der Verwendung mehrerer Motoren. Anstatt nur einem oder zwei wurden neu drei Motoren eingebaut, was das Fliegen deutlich sicherer machte. Wenn ein Motor ausstieg, konnte mit den zwei verbliebenen sicher zum nächsten Landeplatz geflogen werden. Das erste dreimotorige Verkehrsflugzeug wurde von der Firma Junkers gebaut und kam im Jahr 1925 auf den Markt.⁵⁰

Die bedeutendste technische Entwicklung, die dem Zivilluftverkehr der 1920er Jahre allerdings vorerst nur sehr vereinzelt am Ende des Jahrzehnts zu Gute kam, war die Entwicklung der Blindflugin-

⁴⁵ Rathjen 1990: 28.

⁴⁶ Dienel/Lyth 1998: 2.

⁴⁷ Rathjen 1990: 32.

⁴⁸ Rathjen 1990: 31.

⁴⁹ Die erste Erprobung der Flugdieselmotoren fand im Jahr 1929 statt und wurde von der Firma Junkers durchgeführt. Gersdorff 1990: 129.

⁵⁰ Rathjen 1990: 29.