

Worb in den Lüften

Worb und die Luftfahrt? Kaum jemand weiss, dass Worb in den 1910er- und 1920er-Jahren Anteil nahm an der jungen militärischen und zivilen Luftfahrt – wenn auch nur punktuell.



Mit dem ersten Überflug des St. Moritzersees mit einem Wright-Doppeldecker und der Überquerung der Alpen im Jahr 1910 begann das Zeitalter der motorisierten Luftfahrt in der Schweiz. Im 1. Weltkrieg erfuhr die (militärische) Aviatik technisch und quantitativ einen enormen Aufschwung. Die Schweiz besass bei Kriegsausbruch im Sommer 1914 noch keine Luftwaffe. Der Schwyzer Kavalleriehauptmann Theodor Real erhielt am 31. Juli 1914 den Auftrag, eine solche aufzubauen. Zuerst landeten und starteten die requirierten Zivilflugzeuge im Beundenfeld auf der Berner Allmend, da sich dort bereits eine grosse Ballonhalle befand. Im Dezember 1914 übersiedelte die junge Luftwaffe nach Dübendorf, wo sie in den vier Kriegsjahren sukzessive auf- und ausgebaut wurde.

Worb wird Fliegerstützpunkt (1918/19)

Im November 1918 entluden sich die sozialen und politischen Spannungen, die sich während des Kriegs aufgebaut hatten, im Landesstreik. Nach Unruhen in Zürich boten der Bundesrat und später auch fast alle Kantonsregierungen Truppen im Umfang von 100'000 Mann auf, worauf das Führungsgremium der sozialistischen Arbeiterbewegung, das «Oltener Komitee» (das zwar in Bern sass), am 11. November 1918 die «Arbeiterklasse» zum Landesstreik aufrief. Dieser wurde vor allem in den Industriezentren der Deutschschweiz befolgt, weniger bis gar nicht in den andern Landesteilen, erhielt aber dank des Streiks der Eisenbahner eine gesamtschweizerische Dimension. Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung, selbst Teile der Arbeiterschaft, lehnte den Streik ab. Nach einem Ultimatum des Bundesrats brach das Oltener Komitee bereits am 14. November den Streik erfolglos wieder ab und frustrierte seine Anhängerschaft. «Niemand ist schmälicher ein Streik zusammengebrochen», beklagte sich Ernst Nobs, der spätere SP-Bundesrat, im Zürcher «Volksrecht».

Auch die Fliegerabteilung unter dem Kommando des Generalstabshauptmanns Ludwig Holzach war in Dübendorf aufgeboten und der «Gruppe Zürich» unter Oberstdivisionär Emil Sonderegger unterstellt worden. Sie musste aber Flugzeuge abgeben: drei Flugzeuge an die 1. Division in Lyss, vier Flugzeuge an die 6. Division in Frauenfeld und zwei Flugzeuge an die Ordnungsdienstgruppe Bern unter Oberstdivisionär Eduard Wildbolz. Als Fliegerstützpunkt wurde Worb bezeichnet, wohl wegen seines Standorts nahe, aber doch nicht zu nahe der «roten» Stadt Bern. Der Worboden bot günstige Lande- und Startbedingungen. Zudem war das Oberaargauer Infanterieregiment 16 im Raum Worb stationiert und gewährleistete den militärischen Schutz. Der kleine Fliegerstützpunkt Worb bestand aus einem Zug und zwei Zelten. Die beiden Flugzeuge hatten die Aufgabe, im Fall von Unruhen die zivile und militärische Verbindung der Landesregierung und der Armeespitze zu

den Kantonsregierungen und den militärischen Kommandostellen in der übrigen Schweiz sicherzustellen. Wir wissen aber nicht, ob und wie die in Worb stationierten Flieger zum Einsatz kamen.

Nach dem Abbruch des Streiks blieb das Material im Hinblick auf die erwarteten Folgeunruhen in Worb eingelagert. Im Dezember 1918 übernahm der Thurgauer Arnold Isler (1882–1941) das Kommando der Fliegerabteilung und richtete ab dem 1. Januar 1919 mit Militärpiloten und Militärflugzeugen vom Typ Häfeli DH-3 einen Flugpostdienst von Dübendorf nach Bern ein. Als Flugplatz wählte er aber nicht Worb, sondern die Wintermatt bei Oberlindach. Am 1. Februar wurde die Linie nach Lausanne und im September 1919 nach Genf verlängert; im Juni 1919 begann man, Passagierflüge anzubieten. Im Rahmen des Ausbaus des Flugplatzes bei Oberlindach stellte Isler, nun auch Chef der Schweizerischen Flugplatzdirektion, am 3. Mai 1919 der Generalstabsabteilung den Antrag, den Fliegerstützpunkt Worb aufzuheben und nach Oberlindach zu verlegen, was Generalstabschef Theophil Sprecher von Bernegg sofort bewilligte. Ein Zelt kam nach Oberlindach, der Rest des Materials nach Lyss zum Standort des Geschwaders 2.

Worb: kein Interesse an Zivilluftfahrt!

Der Flugbetrieb in Oberlindach rentierte nicht. Die Luftpost war zu teuer und oft, vor allem bei schlechtem Wetter, langsamer als die Post auf dem Landweg. Am 1. November 1919 wurde die Fluglinie und 1922 der Flugverkehr ganz eingestellt. Für sieben Jahre war wieder das Beundenfeld der Berner Flugplatz, sowohl für die Luftwaffe wie auch für Zivilflugzeuge, obwohl es wegen der Windverhältnisse nicht ideal war. 1920 wurde das eidgenössische Luftamt geschaffen. Erster Direktor war niemand anderer als Arnold Isler, der Worb vor dem Schicksal, Militärflugplatz zu werden, bewahrt hatte. Er betrieb nun bei der Berner Stadtregierung den Bau eines Flughafens, wobei das Beundenfeld und Oberlindach nicht mehr in Frage kamen. Es setzte ein mehrjähriges Ringen um den richtigen Standort und um die Finanzierung ein, wobei das Belpmoos rasch als Favorit obenaus schwang. In einer Volksabstimmung genehmigte das Berner Volk schliesslich am 20. Mai 1928 den Landerwerb.

Im Hinblick auf die Betriebsaufnahme in Belp hatte sich ein Aktionskomitee für den Flugplatz Bern gebildet. Dieses lud um die Jahreswende 1928/29 alle Berner Städte und grossen Gemeinden, darunter auch Worb, zu einer Versammlung ins Bürgerhaus Bern ein, um die Anbindung von Bern an den internationalen Flugverkehr zu diskutieren. In seiner Sitzung vom 12. Januar 1929 erklärte aber der Worber Gemeinderat, am Luftverkehr nicht interessiert zu sein, und beschloss, keine Vertreter an die Versammlung zu schicken. Ohne Worb wurde dann am 5. März 1929 die «Flugplatzgenossenschaft Alpar Bern» (ab 1936 «Alpar AG», ab 2014 «Flughafen Bern AG») gegründet und im Sommer 1929 der Flugbetrieb aufgenommen. Im gleichen Jahr wurde durch Investoren aus dem Kanton Bern die «Alpar, Schweizerische Fluggesellschaft AG» gegründet, die als Alpar Air Traffic auftrat und 1947 in der Swissair aufging.

Worber Flugtag, 25. August 1929
Der neue Flugplatz Bern-Belp und die neue Fluggesellschaft Alpar mussten sich bekannt machen oder neudeutsch: «promoted» werden. Dazu wurden Flugtage organisiert, die sich grosser Beliebtheit erfreuten, so in Huttwil, Schüpfen und Utzendorf. Da durfte auch Worb nicht



Die Klemm L-25 «Mani» mit dem Kennzeichen CH-227 des E. von Mühlens umrahmt von unzähligen Zuschauern mit Schloss und Kirche von Worb im Hintergrund.



Vor der Wisle posiert die Klemm L-25 CH-250 von Hauptmann Hans Wirth auf dem Worber Flugfeld.

fehlen – trotz des gemeinderätlichen Desinteresses. «Zur Propaganda für das einheimische Flugwesen und für einen der schönsten Teile des Ementals» organisierten unter dem Präsidium von Friedrich Engler der Aeroclub Bern sowie der Verkehrsverein Worb am Sonntag, 25. August 1929 einen Flugtag im Worboden. Mehrere Tausend Personen besuchten das Grosse Ereignis; die Worbentalbahn setzte Extrazüge ein. Der Startplatz war nahe beim Dorf, so dass es keine langen Anmarschwege für die Zuschauer gab. Mitglieder des Reitvereins und 18 «stramme Jünglinge» (so «Der Bund») der Pfadfinderabteilung Geristein-Worb sorgten für Ordnung.

Die Flugdarbietungen begannen bei schönstem Wetter um 15 Uhr und dauerten bis 19 Uhr. Es nahmen vier Flugzeuge teil, die eigene Namen trugen wie: «Shell» «Stadt Biel» und «Mani». An Flugzeugtypen waren vertreten: eine Comte A.C.4 CH-187 der Alpar, zwei Klemm L-25 des Berner Aeroclubs, nämlich die CH-227 des E. von Mühlens und die CH-250 von Hauptmann Hans Wirth sowie die Morane Parasol Type 132 E CH-183 des Kavalleriemajors, Seidenfabrikanten und Schlossherrn von Hilfikon AG, Hermann Nabholz, damals mit 60 Jahren der älteste Schweizer Pilot. Besonders applaudiert wurde Hauptmann Hans Wirth, Adjutant der Fliegerabteilung 2, der kurzfristig telegrafisch aufgeboden wur-

de und mit seiner CH-250 «Shell», einem «silberglänzenden Vogel aus Duraluminium» direkt aus Paris einflog. Er sollte dann 1933 bei einem Schulflug in Altenrhein auf tragische Weise tödlich verunglücken.

Angeboten wurden viertelstündige Passagierrundflüge mit der A.C.4 der Alpar, in der neben dem Piloten zwei Passagiere Platz fanden. Solche Flüge waren an den Flugtagen sehr beliebt. Allein an den vier Berner Flugtagen im Jahr 1929 wurden 497 Passagiere auf 157 Flügen durch die Lüfte chauffiert. Höhepunkte in Worb waren Akrobatikflüge und zwei Absprünge des damals bekannten Basler Fallschirmspringers Rudolf Böhlen. Die Sprünge verliefen ohne Zwischenfälle, ganz im Gegensatz zum Basler Flugmeeting im gleichen Jahr, als Böhlen im Rhein landete und aus dem Wasser gerettet werden musste. Nach der ge-

glückten Landung liess sich der junge Mann mit dem Auto wie ein Triumphator vor den Zuschauerreihen vorbeichauffieren und erhielt jubelnden Applaus. Auch die Kinder betätigten sich aviatisch: Es gab einen grossen Ballonwettbewerb.

Zwei Tage später berichtete die Zeitung «Der Bund» begeistert vom Anlass: «Der Flugtag war ein volles Gelingen an Organisation, Teilnahme des Publikums und Wetter.» Die für ihre städtische Hochnäsigkeit bekannte Tageszeitung konnte es sich aber nicht verkneifen, die Worber Bevölkerung für ihr diszipliniertes Verhalten zu loben und herablassend zu bemerken: «Unser geduldiges und langmütiges Berner Landvolk ist mit leichter Mühe zu «bewachen», wenn man es freundlich behandelt».

MARKUS SEILER/
MARCO JORIO



Porträt Major Arnold Isler, der Worb vor einem Militärflugplatz bewahrte.

Archäologie in Worb

Der Archäologische Dienst des Kantons Bern (ADB) orientiert über die ersten Ergebnisse der soeben abgeschlossenen Ausgrabung:

Die Siedlung aus der Bronzezeit im Rohrmoos bei Richigen

Montag, 17. August 2020, 19.30 Uhr
Reformiertes Kirchgemeindehaus

Es berichten vom ADB: Laure Prétôt, Yann Mamin, Regine Stapfer.
Der Anlass ist öffentlich.

IG Worber Geschichte
Der Vorstand