

## Was Flugrapporte erzählen können – eine Pilotengeschichte



1: Die Zepp. C II-2 Nr. 816, als eines der ersten Vermessungsflugzeuge der L+T, 1925–1927 im Einsatz (swisstopo, Bildsammlung, TnA 4942).

2: Schrägaufnahme des Doldenhorns mit Bietschhorn (rechts hinten). Glasplatte 10 x 15 cm (Messbild), aufgenommen mit der Kamera WILD Nr. 1 (swisstopo, Bildsammlung, Inv. Nr. 000-342-887).

3: Schema des «Flugrapports» im Feldbuch Nr. 1, S. 1 (links) mit den technischen Daten des Fluges für Bild [2] vom 1.11. [19]27 S. 46 (rechts). (swisstopo, Bildsammlung, Feldbuch Nr. 1 (1927), S. 46).



Martin Rickenbacher, Geodatenabgabe und analoge Sammlungen

Wer historisch arbeitet, entdeckt manchmal bemerkenswerte Zusammenhänge, die einem zunächst verborgen sind. Solches ereignete sich bei der Übergabe des «symbolischen Schlüssels» für die beiden swisstopo-Flugzeuge an die Luftwaffe, wie im vorstehenden Artikel von Hanspeter Gautschi beschrieben. Als symbolischer Schlüsseldiente nämlich eine Schrägaufnahme des Doldenhorns aus der Bildsammlung von swisstopo.

Susanne Dräyer Relling hatte kurz zuvor im «Bund» gelesen, dass sich der «Spitze Stei» am Doldenstock mit rund einem Zentimeter pro Tag talwärts bewege. In der Folge war sie im LUBIS-Viewer auf die schöne Schrägaufnahme [2] gestossen, welche sich bestens für diesen Zweck eignete. Der dazu gehörende «Flugrapport» [3] mit den technischen Angaben zur Aufnahme erwies sich allerdings als interpretationswürdig, denn der Schreibende erhielt folgende Anfrage: «Kannst du mir auf die Schnelle [...] sagen: Nr. 14 Beobachter = Denzler?, Nr. 15 Pilot = ??, Nr. 13 Flugzeug = 801 --> weisst du mehr darüber?»

Wie in solchen Fällen üblich, wurde zuerst die digital vorliegende Gesamtausgabe der swisstopo-Personalzeitschriften konsultiert. Die seit Ostern 1960 erschienenen 148 Nummern bilden eine vorzügliche Quelle

der moderneren Amtsgeschichte. Mit einer erweiterten pdf-Suche nach dem Suchbegriff «Burkhard» konnte der Pilot rasch identifiziert werden. In der L+T-Hauszeitung 21 (Sommer 1967) ist im Artikel von Jaques Denzler (1902–1986) über «Flugzeuge Im Dienste der Landestopographie» auf Seite 5 zu lesen: «Markus Burkhard, (Dr. iur., später Direktor des Eidg. Luftamtes), der sich in den Hochschulferien als Pilot verpflichten liess». Das waren noch Zeiten, als quasi die Praktikanten das Vermessungsflugzeug pilotierten ...

Burkhard [4], 1902 in Trachselwald geboren, hatte am 11. Juni 1926 das Flugbrevet Nr. 225 erworben. Er scheint ab Jahresmitte als 24-Jähriger zusammen mit dem zwei Jahre älteren Beobachter Hans Hugi (1900–1927), einem frisch promovierten Bauingenieur der ETH, die erste Fliegerequipe der Landestopographie gebildet zu haben. Leider ist das «Feldbuch» mit den Flugrapporten von 1926 entweder verschollen, oder es hat nie existiert, sodass sich die ersten swisstopo-Flüge nicht mehr rekonstruieren lassen. Ein Blick in die Feldbücher von 1927 und 1928 zeigt aber, dass mit ganz wenigen Ausnahmen stets Burkhard die verschiedenen Maschinen pilotierte. Er war also nicht bloss der «Hochschulpraktikant», wie man aus Denzlers Aussage hätte meinen könnten, sondern bis Ende 1928 faktisch der erste Pilot der Landestopographie. Er scheint eher in den Flugpausen studiert zu haben als in den Studienpausen geflogen zu sein. Jedenfalls studierte er Rechte an den Universitäten von Zürich, Heidelberg und Bern, wo er 1933 über «Das Pfandrecht an Luftfahrzeugen» promovierte. Auch als Jurist beschäftigte er sich also mit der Fliegerei. Nach 1930 war er zwei Jahre lang Linienpilot der Alpar und der Swissair. Er kannte also sein Metier aus eigener Erfahrung, als er 1934 als Kontrollbeamter in den Dienst des Eidgenössischen Luftamtes (heute Bundesamt für Zivilluftfahrt) trat. Nachdem er dort verschiedene Funktionen und Positionen innegehabt hatte, krönte er seine Karriere von 1954 bis 1965 als Direktor dieses Amtes. Er starb 1979.

Die Schrägaufnahme [2] wurde gemäss Flugrapport [3] am 1. November 1927 mit der «Wildmesskamera» aus dem offenen Flugzeug «801» von freier Hand über Bord durch den «Beobachter» Denzler aufgenommen. Denzler war zu Jahresbeginn als zweiter Beobachter neben Hugi angestellt worden. In seinem erwähnten Aufsatz lesen wir: «Leider traf den so



Zufall.

Schema für Flugrapporte

1. Registrierte Plattennummern
2. Datum
3. Flugplatz
4. Anzahl der verwendeten Platten
5. Plattensorte
6. Kamera
7. Aufnahmeort
8. Flughöhe für Aufnahmen
9. Aufnahmezeit
10. Belichtungszeit
11. Witterung
12. Totale Flugzeit
13. Flugzeug
14. Beobachter
15. Pilot
16. Bemerkungen.

Entwickeln : wo wann Bemerkungen

1

Allels <sup>116</sup> 165/165 - 176/176 <sup>6</sup> Goldulba 46

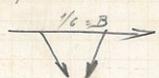
1. 1. 11. 27
2. Thun (Münstermünster)
3. 40 Platten
4. Kan. 0. n. 1. Kan. 4. n. 5. Berg 11/15
5. Fliamenkammer
6. Flugzeug
7. 3500 in Thun Meer.
8. 1/70
9. 1/100 - 1/200
10. sowohl 40, 2000, 1000 km
11. 74' 1/2"
12. 801
13. Zungen
14. Fuldland.
- 15.
- 16.

Kan. 4 n 5 [0-9]

mitt. Dikt. 2100 m

Flughöhe = 4100 m = 14"

Aufnahmehöhe = 2900 in Thun

Aufnahmeort: 

Aufnahmeort: Thun. Fisisbock in Allels.

wiebereis viele Karte 1:10000

\* No. 176/176 Münster unter Spezialaufn.  
No. 11/11 registriert.)

3



4: Markus Burkhard (1902–1979), 1926–1928 der erste Pilot der Landes-topographie (Schweizerisches Bundesarchiv BAR, E8150B#1982-114#209).

hoffnungsvoll begonnenen Vermessungsflugdienst der Landestopographie kurz vor Saisonschluss 1927 ein erster schwerer Schlag: Am 14. Oktober 1927 stürzten Oblt. Hugli und Hptm. von Tobel mit unserem «Zepp»-Flugzeug bei einem militärischen Trainingsflug, während welchem auch Aufnahmen mit der neuen Wild-Kamera Nr. 1 gemacht wurden, aus unbekanntem Gründen in der Nähe von Kirchdorf bei Thun tödlich ab. Die Kamera hob man, bis auf einige Kratzer am Etui, unversehrt aus den Trümmern.» Mit ebendieser Kamera – sie ist heute in der Vitrine im Eingangsbereich von swisstopo ausgestellt – wurde zweieinhalb Wochen später das Doldenhorn [2] aufgenommen. Das Flugzeug «801» war gemäss dem Buch von Jakob Urech über «Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppen seit 1914» vom Typ Zepp C-II 2, ein gegen Ende 1918 von den Zeppelin-Werken in Friedrichshafen produziertes Aufklärungsflugzeug. Im Frühjahr 1920 stiess ein Schweizer Grosshändler in Friedrichshafen auf 19 nigelangelneue Maschinen, die

noch nie benützt worden waren. Er liess diese demontieren und in einer geheimen Blitzaktion über den Bodensee in die Zentralschweiz transportieren. Im Oktober 1920 erwarb die Schweizer Armee alle 19 Flugzeuge, überführte sie nach Dübendorf und liess sie dort zusammenbauen.

Und nun zu den eingangs erwähnten unerklärlichen Zusammenhängen. Auf der Zugsreise nach Dübendorf zeigte André Streilein unserem Direktor Fridolin Wicki auch die Rückseite des vorbereiteten Bildes [2] mit den verschiedenen Angaben und wies dabei auch auf den seinerzeitigen Piloten Markus Burkhard hin.

Als nun Fridolin kurz vor dem eigentlichen Festakt per Zufall einen heutigen Piloten erblickte, auf dessen Kombi ebenfalls der Name «Burkhard» stand, fragte er ihn scherzhaft, ob er allenfalls mit dem Piloten von 1927 verwandt sei. «Ja, das war mein Grossvater», lautete seine knappe, aber überraschende Antwort. Dessen gleichnamiger Enkel ist heute als Oberstleutnant Pilot im Überwachungsgeschwader und an der Koordination der Vermessungsflüge beteiligt. Es liegt auf der Hand, dass er ebenfalls mit dem gleichen Bild beschenkt wurde. Nicht jeder kann in seinem Büro eine Fotografie aufhängen, an der mehr als 90 Jahre zuvor der eigene Grossvater als Pionier der Vermessungsfliegerei massgeblich beteiligt gewesen war. Und weil bekanntlich aller guten Dinge drei sind, sei noch nachgetragen, dass auch der Vater des heutigen Piloten – ebenfalls ein Markus – beruflich Helikopter-pilot war. Er ist der Autor von «Mein Flugbuch». Dreimal Markus Burkhardt in direkter Folge – wenn das keine Pilotengeschichte ist...