

Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 92 (2025)

Artikel: Burgdorfer Hilfeleistung : die Notlandung der Brüder Breitenbach im Lerchenbühl
Autor: Krebs, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088618>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Burgdorfer Hilfeleistung – Die Notlandung der Brüder Breitenbach im Lerchenbühl

Thomas Krebs

Luzern, ein Samstagmittag im Jahr 1929. Der 16-jährige Gymnasiast Alfons Breitenbach ist auf dem Heimweg von der Schule. Auf der Seebücke wird er Zeuge der eleganten Wasserung einer Junkers F-13 in der Seebucht, direkt vor dem Hotel National. Der Pilot heisst Walter Mittelholzer. Der Jüngling kommt ins Gespräch mit Mittelholzers Mechaniker – und wird sogleich vom Flieger- und Fernweh-Virus befallen. Bald sind Sommerferien und da eröffnet sich ihm unerwartet die Möglichkeit, zusammen mit der Mutter nach England zu reisen, um dort den älteren Bruder Karl zu besuchen. Inzwischen hat das Vorbild von Mittelholzer seine Wirkung getan und in Alfons Breitenbach ist der Plan zu einer grossen Reise gereift: mit dem Flugzeug nach Afrika! Den skeptischen Vater versucht er mit folgenden Argumenten zu überzeugen:

Ich muss fort aus der alten Umwelt, ich will – wenn auch nur vorübergehend – auf mich selbst angewiesen sein und mich alleine mit Schwierigkeiten abfinden. Wenn ich mich einmal für einige Wochen in einer völlig neuen und anderen Umwelt bewegt habe, werde ich dann in der Schule und zu Hause ganz anders arbeiten können.¹

Der Vater willigt schliesslich ein, aber nur unter der Bedingung, dass Alfons Breitenbach die Reise nicht allein antritt, sondern zusammen mit seinem Bruder.

Alfons Breitenbachs schulische Leistungen haben seit dem Erlebnis mit Walter Mittelholzer merklich nachgelassen, dafür hat er gründlich Atlanten und Karten studiert und sich über Fliegerschulen informiert.

Ich wusste, dass ich mich an einen Wunsch heranwagte, der kaum je einem 16-jährigen bewilligt worden war, aber das Siegesbewusstsein über die Zustimmung meiner Eltern zu meinen Reiseplänen gab mir die Kraft, auch hier nicht zu ruhen, bis das ersehnte Ziel erreicht war. Ich suchte Fliegerschulen auf und erkundigte mich nach den Bedingungen, aber überall begegnete ich einem Lächeln und bekam die Antwort: «Warte noch, bis du etwas älter bist!» Auch meine Bestrebungen, an privaten Fliegerschulen unterzukommen, scheiterten an der gesetzlich bestimmten Altersgrenze von 18 Jahren. Ich war innerlich empört darüber. «Warum soll man denn erst fliegen lernen können, wenn man so alt ist? Das Alter spielt doch gar keine Rolle, sondern nur die Tatsache, ob man die Fähigkeit dazu hat oder nicht.» Alle Bemühungen in der Schweiz blieben aber erfolglos. Vielleicht fand ich bei meinem Aufenthalt in London besseren Erfolg.²

In London nennt Karl seinem Bruder die Adresse einer renommierten britischen Flugschule: Die de Havilland Aeronautical Technical School ist 1928 auf dem Flugplatz Stag Lane im Norden von London eröffnet worden. Sie ist der seit 1920 bestehenden Flugzeugfabrik de Havilland angegliedert. Alfons Breitenbach schildert seine erste Begegnung mit dem Leiter der Fliegerschule so:

Ich fand gleich heraus, dass man hier jedem flugbegeisterten Mann grosszügig entgegenkam. Während der wenigen Minuten unserer Unterredung wurde kein einziges Wort über Paragraphen gesprochen. Man fragte mich auch nicht nach meinem Alter, wohl aber erkundigte sich der Leiter der Flugschule nach der Dauer meines Aufenthaltes. «Vier Wochen», sagte ich. «Die Zeit ist knapp!», erwiderte der Schulleiter. «Die anderen Schüler haben schon vor einem Monat begonnen. Aber ich werde Ihnen einen Lehrer geben, der sich Ihnen ganz widmen wird und der auch etwas Deutsch spricht. Mr. Riley wird Ihnen bald sagen können, ob Sie in vier Wochen zur Prüfung reif sein werden.»³

Dieser Mr. Riley ist mit 24 Jahren der jüngste der Lehrer, jünger als die meisten der Flugschüler. Eigentlich unterrichtet er nur Theorie. Da er aber der einzige Lehrer ist, der ein bisschen Deutsch spricht, wird der junge Schweizer ihm zugeteilt. Der Schüler ist gelehrig und der Unterricht erfolgreich und so besteht Alfons Breitenbach schliesslich die praktische und danach auch die theoretische Prüfung. Nach deren Abschluss fragt ihn der

Experte nun doch nach seinem Alter und da muss er gestehen, dass er mit seinen 16 Jahren die englischen Flugbestimmungen nicht erfüllt. Der Führerschein wird aber dennoch am 21. Oktober 1930 ausgestellt.

BREITENBACH, Alfons	9548
10, Dreilindenstrasse, Lucerne, Switzerland	
Born 10th January 1913 at Lucerne, Switzerland	
Nationality Swiss	
Rank, Regiment, Profession Student	
Certificate taken on D.H.Moth	
At De Havilland Flying School	
Date 21st October, 1930.	

Der Experte war kein Bürokrat. Er war auch in seinem Amt ein Gentleman. [...] mit gütiger Miene sprach er mir den Führerschein mit der Einschränkung zu, dass ich bis zur Vollendung meines 17. Lebensjahres keine Passagiere mitführen dürfe.⁴

Damit wird nun allerdings nichts aus der geplanten Flugreise mit seinem Bruder nach Nordafrika. Es fehlt den beiden nämlich auch ein Flugzeug. Mit Bahn und Schiff führen sie die Reise dann aber doch durch. Nach der Rückkehr in die Schweiz schult sich Alfons Breitenbach an den schulfreien Wochenenden im Aero-Club Basel weiter und widmet sich dem Studium theoretischer Werke, während er sehnlichst darauf wartet, dass er das gesetzlich vorgeschriebene Alter erreicht und in der Schweiz öffentlich als Flieger tätig sein darf. Er ist fest entschlossen, die Fliegerei zu seinem Beruf zu machen und will zunächst einmal mehr Flugerfahrung sammeln und durch grössere sportliche Flüge das Vertrauen grösserer Kreise erwerben. In der Weihnachtszeit sorgen seine Eltern für «keine geringe Überraschung als ein Christkind mit Doppeldeckerflügeln»⁵ – es handelt sich um eine englische Motte [«Gipsy Moth»], den Flugzeugtyp, den Alfons Breitenbach in der Fliegerschule geflogen hat und der in der de Havilland-Fabrik hergestellt wird. Das Leichtflugzeug ist eines der erfolgreichsten Produkte der Havilland-Fabrik und beherrscht zeitweise über 80 Prozent des Freizeitflieger-Markts.

Drei Wochen Weihnachtsferien bieten die Möglichkeit einer ersten grösseren Flugreise. Indien könnte in der Zeit erreicht werden, aber die Vorbereitungen mit dem Einholen aller Überflugsbewilligungen und Visa dauern zu lange.

Seine Motivation für das Fliegen beschreibt Alfons Breitenbach so: *Weder Sensationslust noch Rekordgeist waren die Triebfeder zu meinen Reisen, noch lag es in meiner Absicht, eine grösstmögliche Anzahl von Ländern zu überfliegen, als vielmehr in stillem Fluge Neues zu sehen und zu erleben.*⁶

Die zahlreichen Vorschriften und Bestimmungen für einen Asien-Flug führen schliesslich zur Wahl einer anderen Reise – mit Flugweg über Frankreich und Spanien nach Marokko, Algier und Tunis, und über Italien und die Alpen zurück in die Schweiz. Bruder Karl ist der ideale Reisebegleiter, er spricht fließend Englisch und Französisch, führt das Reisetagebuch und beschäftigt sich mit fotografischen Arbeiten. Wegen des schlechten Wetters verzögert sich die Abreise, aber am 31. Dezember 1930 ist es endlich soweit. Die DH.60G Moth CH-208 hebt vom Luzerner Flugplatz ab. Das Wetter hält nicht lange, von Westen her kommen Wolken über die Entlebucher Berge gezogen und auch der Napf ist in graue Wolkenschwaden gehüllt.

Der Flug war wenig angenehm. Die Sicht wurde mit dem Treiben der Wolken schlechter und dazu gesellte sich ein böiger Wind, der das Flugzeug, wie Wellen eine Nusschale, auf und ab tanzen liess.

Mitten über den Bergen überfiel uns plötzlich ein Schneesturm. Die wirbelnden Schneeflocken verdeckten jegliche Sicht und mussten fortwährend von meiner Brille, an der sie sich anhäuften, entfernt werden. Mit aufeinandergebissenen Zähnen und gefrorenen Gliedern sass ich auf dem Führersitz und schlug mich in geringer Höhe über den Bergen wie ein Verzweifelter durch das wilde Schneetreiben. Es war ein harter Kampf über schroffe Felsen und tiefe Abgründe – ohne jede Sicht, nur auf die Bordinstrumente vertrauend, die Maschine in der richtigen Lage zu halten und den Weg zu finden. [...] Meine ganze Aufmerksamkeit musste der Maschine gelten und ich war froh, die grössten Gipfel hinter mir zu haben. Inzwischen spähte ich vergebens nach einem Landeplatz, doch liess jetzt der Sturm etwas nach und westlich von meinem Flugweg sah ich in der Ferne eine grössere Ortschaft: Burgdorf.

Der Sturm nahm eine bedrohliche Stärke an, als wir Burgdorf erreichten und auf einer grösseren Wiese zur Landung ansetzten. Kaum hatten wir festen Boden unter den Füßen, fegte ein Sturmwind über uns hinweg und drohte das Flugzeug mit sich fortzureissen. Eine Schar Neugieriger, die nach der Landung herbeigeeilt war, stürzte sich aus Furcht vor dem Wind wieder zurück in die Häuser.

Mein Bruder und ich eilten an beide Flügelenden, um die Maschine festzuhalten. Nach wenigen Minuten gelang es uns, die Flügel zurückzuklappen, sodass die Maschine dem Wind weniger Angriffsfläche bot und leichter in eine Scheune oder Garage zu transportieren war. Nachdem die Dunkelheit bald hereinbrach, gaben wir die Hoffnung auf einen Start am gleichen Tag auf und beförderten das Flugzeug in eine Garage in Burgdorf.

Am Abend, als man im gemütlichen Hotel Guggisberg, einen Stock unter unserem Zimmer, Silvester feierte, lagen mein Bruder und ich mit steifgefrorenen Gliedern im Bett und unsere Kleider hingen zum Trocknen über dem Ofen.⁷



Das Hotel Guggisberg beim Bahnhof Burgdorf auf einer Postkarte um 1930

Am Neujahrstag schneit es. Nach schwierigem Rücktransport der Maschine gelingt der Start und dann der Flug noch bis Bern, wo die Brüder gerade vor Einbruch der Dunkelheit eintreffen. Am nächsten Tag, jetzt bei strahlendem Wetter, erreichen sie endlich das eigentliche erste Etappenziel: Genf. Über Lyon und Perpignan geht die Reise dann weiter nach Barcelona. Dort kommt es während eines kurzen Kontrollflugs mit Passagier am Flugplatz zu einem folgenschweren Zwischenfall: Der Motor der «Motte» setzt aus und das Flugzeug stürzt ab. Nach 48 Stunden erwacht Alfons Breitenbach in einem Krankenhaus aus der Bewusstlosigkeit und erfährt, dass sein Flugzeug nicht mehr zu reparieren und damit die Reise zu einem frühzeitigen Ende gekommen ist. Sein Passagier, ein anderer junger Luzerner, und er selbst haben aber grosses Glück gehabt und sind nicht ernsthaft verletzt. Mit dem Fliegen ist es für Alfons nach diesem Zwischenfall keineswegs zu Ende. Schon im Mai 1931 kann der Jungpilot mit seinem Bruder in einem neuen Flugzeug, einem Zweisitzer des Typs Klemm L-25, den schon lange geplanten Flug nach Indien antreten. Inzwischen aber ist das eigentliche Ziel Australien.

Im März hat Alfons Breitenbach beim Stadtrat von Luzern als Vormundschaftsbehörde das Gesuch gestellt, dass man ihm die Volljährigkeit durch Mündigerklärung gebe. Er sei von Beruf Flieger und übe ihn derzeit so aus, dass er mit eigenem Flugzeug grössere und kleinere Überlandflüge mit Passagieren unternehme und sich sehr oft im Ausland aufhalten und betätigen müsse. Der Mangel an Mündigkeit sei ihm oft sehr hinderlich, wenn es um Verträge und Vereinbarungen gehe. Dem Begehren wird vom Regierungsrat stattgegeben und der am 10. Januar 1913 Geborene auf den 1. April 1931 für mündig erklärt.

In Erwägung: Die rechtlichen Voraussetzungen zum vorliegenden Begehren sind da und auch die Person des Gesuchstellers und seine Veranlagung sprechen dafür, dass eine Zustimmung in seinem ökonomischen Interesse liegt.⁸

Unterwegs haben die Brüder immer wieder mit dem Wetter zu kämpfen. Am schlimmsten ist ein Sandsturm in der syrischen Wüste. Um das 40-PS-Flugzeug zu entlasten, bricht Karl Breitenbach schliesslich die Reise in Karachi ab und kehrt in die Schweiz zurück. Alfons Breitenbach fliegt allein weiter, kommt aber nur bis Indien: Über Jodhpur erreicht er Hyderabad, sein Endziel. In seinem 1938 erschienenen Buch «Indienflieger



Dankeskarte der Brüder Karl und Alfons Breitenbach (Bernauer Photo Luzern)

An Herrn Köndin, Burgdorf.

Zum Andenken an unsere
 Verlandung in Burgdorf am
 31. Dezember 1930 mit bestem
 Dank für Ihre freundliche
 Hilfeleistung.

Burgdorf, den 1. Januar 1931
 Karl Breitenbach
 Alfons Breitenbach

Luzern, Weilandstr. 10.

mit 18 Jahren» berichtet er von seinen Erlebnissen und Abenteuern. 1958 erscheint es noch einmal als Taschenbuch. Nach der Rückkehr von seinen Flug-Abenteuern kehrt Alfons Breitenbach ans Gymnasium zurück und legt die Maturitätsprüfung ab. Danach studiert er in Freiburg i. Ue., München, Rom und Bern Rechtswissenschaft und führt jahrzehntelang in Bern eine Praxis als Jurist und Notar. Am 9. März 1999 stirbt er in seinem Heim in Hinterkappelen.

Einer der Burgdorfer, die an Silvester 1930 Zeugen der Notlandung auf der Wiese hinter dem Lerchenbühl werden, ist Ernst Zbinden, der Urgrossvater des Verfassers dieses Beitrags. Mit seiner Gattin Anna Zbinden-Hunziker wohnte Ernst Zbinden viele Jahre am Lerchenbühlweg. Im Familienbesitz befindet sich eine signierte Fotokarte [Foto Bernauer, Luzern], datiert Burgdorf, 1. Januar 1931, die die Brüder Breitenbach zeigt. Mit der Karte bedanken sie sich bei Herrn Zbinden für die freundliche Hilfeleistung. Worin diese genau bestanden hat, sagt die Karte nicht.



Eisenbahner-Genossenschaftssiedlung auf dem Lerchenbühl, Postkarte um 1920

Ernst Zbinden wird am 18. Dezember 1882 in Walkringen als viertes von sieben Kindern geboren. Der Vater, der noch mit den Bernertruppen am Neuenburger Putsch teilgenommen hat, ist Melker mit neun Franken Wochenverdienst. Ernst Zbinden wächst in Münsingen und Tägertschi

auf. In zwei Porträts, im «Liederkränzler», dem Organ des Liederkranz Burgdorf, dem er mehr als 45 Jahre lang als aktiver Sänger angehört, sowie im Personalblatt der SBB, berichtet der über Neunzigjährige aus seinen Lebenserinnerungen.

Meine Kindheit war keineswegs unbeschwert und sorgenfrei. Im Gegenteil. Mein Vater arbeitete als Melker auf einem Bauernhof und sein damaliger Verdienst reichte kaum für das Nötigste. So waren die Eltern schon früh auf die Mithilfe der Kinder angewiesen. Die Zeit, in der ich aufwuchs, möchte ich noch beinahe als die Zeit des ausgehenden Mittelalters bezeichnen.⁹

Die Armut im Kanton Bern machte auch vor unserer Familie nicht Halt. So musste ich als noch nicht Siebenjähriger auf dem nahen «Turbenmoos» beim Torfgewinnen für 10 Rappen pro Tag Schwerstarbeit leisten (als Vierzehnjähriger durfte ich dann 60 Rappen entgegennehmen). Klein von Wuchs hatte ich grosse Mühe, die Stossbahre, beladen mit den schweren, wässerigen Torf-Briketts, durch die ausgefahrenen Karrengeleise zu führen. Wenn ich nicht auf dem «Turbenmoos» war, arbeitete ich bei den Bauern, unter anderem auch als Schafhirt. Der Schulbesuch war damals noch nicht so wichtig.¹⁰

In der in Münsingen begonnenen Malerlehre ist Ernst Zbinden sehr unglücklich, denn er soll immer wieder das Bett mit fremden Handwerksburschen teilen, die auf der Walz sind. Nach einigen Monaten bricht er die Lehre ab und beginnt, auf Anregung des Bahnhofsvorstandes von Tägertschi, seine Eisenbahnerkarriere bei der Jura-Simplon-Bahn. Im Frühjahr 1899 wird bei der neu eröffneten ersten elektrischen Vollbahn von Burgdorf nach Thun, der BTB, in Burgdorf die Stelle eines Telegraphisten ausgeschrieben. Ernst Zbinden meldet sich.

In Burgdorf hatte ich ein Examen zu bestehen (Signallehre, telegrafieren usw.). Einige Zeit danach schrieb man mir: «Sie können am 15. Juni 1899 eintreten. Für Pension und Zimmer sind wir besorgt; Sie haben hiefür monatlich 45 Franken zu bezahlen. Ihr Lohn während der Lehrzeit beträgt im Monat 50 Franken. – Ich war überglücklich. Nach zweieinhalbjähriger Lehrzeit und inzwischen bestandener Rekrutenschule (dies war Bedingung) erhielt ich auf den 1. Januar 1903 einen

Anstellungsvertrag als Verkehrsbüro-Gehilfe mit einem Jahreslohn von Fr. 1380.–. Unterschrieben war der Vertrag mit Dinkelmann (späterer Generaldirektor der SBB, 1905–1921).

An der Eröffnungsfahrt der Burgdorf-Thun-Bahn am 19. Juli 1899 darf er, im Unterschied zum übrigen Personal, nicht teilnehmen, denn als Jüngster ist er auch der einzige, der die Morsezeichen beherrscht und die zahlreichen Telegramme entgegennehmen kann.

Über 50 Jahre lang, bis zur Pensionierung am 31. März 1950, bleibt Ernst Zbinden bei der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn.

In der Öffentlichkeit tätig ist er in verschiedenen Rollen und Funktionen. So gründet er «um 1922 mit einigen Souschefs des Bahnhofs Burgdorf die Fortschrittspartei, die heute als freisinnig bezeichnet würde. Damals aber lag man mit den Fortschrittsideen etwas links von der konservativen Mitte.»¹¹

1927 tritt Ernst Zbinden dem Verkehr- und Verschönerungsverein bei und leitet ihn später jahrelang als Präsident. 1953 wird er in das Komitee für die Organisation der Ausstellung «Burgdorf und das Emmental im Staate Bern» (im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten «600 Jahre Bern in der Eidgenossenschaft») berufen und ist als ehemaliger Bahnbeamter verantwortlich für den Transport der Leihgaben von auswärts. In beneidenswerter körperlicher und geistiger Frische verbringt Ernst Zbinden schliesslich seinen Lebensabend im Bürgerheim Burgdorf. Noch in seinem hundertsten Lebensjahr unternimmt er als Passagier des Piloten Arthur Morach einen Mittellandflug. Ob er da an die Notlandung der beiden jungen Luzerner Flieger über 50 Jahre zuvor gedacht hat?

¹ Breitenbach, A.: Indienfieger mit 18 Jahren, 1938. S. 9

² Breitenbach, A.: Indienfieger mit 18 Jahren, 1938. S. 11

³ Breitenbach, A.: Indienfieger mit 18 Jahren, 1938. S. 12

⁴ Breitenbach, A.: Indienfieger mit 18 Jahren, 1938. S. 20f.

⁵ Breitenbach, A.: Indienfieger mit 18 Jahren, 1938. S. 22

⁶ Breitenbach, A.: Indienfieger mit 18 Jahren, 1938. S. 27

⁷ Breitenbach, A.: Indienfieger mit 18 Jahren, 1938. S. 29

⁸ Staatsarchiv Luzern

⁹ Ein reich erfülltes Leben. In: Der Liederkränzler, Juni 1975. S. 297

¹⁰ [W. T.]: Besuch bei einem Eisenbahner des Jahrganges 1978.
In: SBB [Personalblatt], 12, 1978, S. 234

¹¹ [W. T.]: Besuch bei einem Eisenbahner des Jahrganges 1978.
In: SBB [Personalblatt], 12, 1978, S. 235