

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 67 (1998)

Artikel: Arnold Isler (1882-1941)
Autor: Guldimann, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092375>

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: 11.03.2026

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

Arnold Isler (1882–1941)

Werner Guldemann

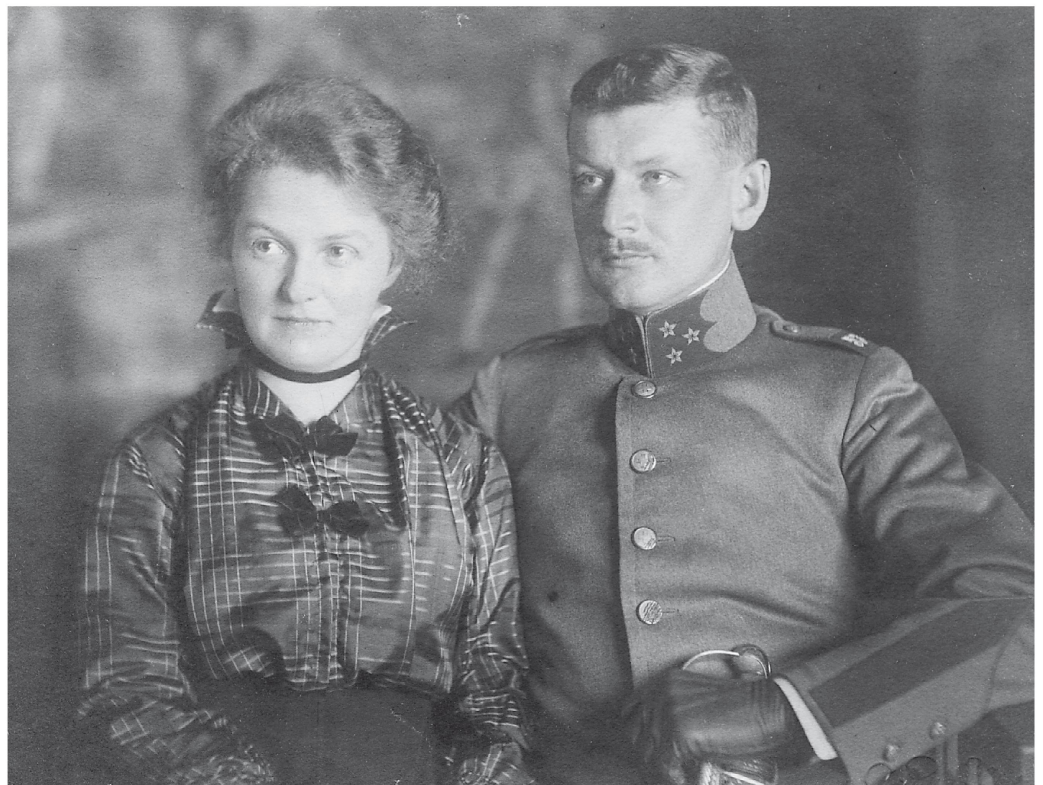
Grundlegend für die Einführung der Zivilluftfahrt in der Schweiz waren die Bundesratsbeschlüsse vom 27. Januar 1920 betreffend die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz und vom 9. März 1920, mit dem auf den 1. April das Eidgenössische Luftamt als Abteilung des damaligen Post- und Eisenbahn-Departements errichtet wurde. In einem Bericht an die Bundesversammlung führte der Bundesrat aus: *«Welchen Umfang das neue Amt annehmen wird, kann zur Stunde nicht gesagt werden. Die Hauptsache ist, dass eine einzige Stelle die Fragen des Luftverkehrs behandelt. Die Zukunft wird dann lehren, welchen Umfang ihre Tätigkeit annehmen wird. Vorläufig ist die Einstellung einiger weniger Beamten und Angestellten vorgesehen. Von grosser Bedeutung wird es sein,*

den rechten Mann als Leiter zu finden...»

Schwierig war es damals nicht, den rechten Mann zu finden: Er bot sich an in der Person von Arnold Isler, Direktor des Militärflugplatzes Dübendorf und Kommandant der Fliegerabteilung. Vor dem Krieg hatte er an den Universitäten Zürich und Bern die Rechte, Volkswirtschaft, Geschichte und Militärwissenschaft studiert. Dem Studium war eine kurze Gerichtspraxis und dann eine Tätigkeit bei der Eidgenössischen Zollverwaltung gefolgt. Isler übernahm sein neues Amt am 1. April 1920.

Militärische Karriere

Arnold Isler wurde am 7. Oktober 1882 in Frauenfeld geboren und war Bürger von Kaltenbach TG. Sein Vater



Arnold Isler mit seiner
Ehefrau um 1915



*Hptm i Gst Arnold Isler
nimmt als Generalstabs-
offizier an den Manö-
vern der basellandschaft-
lichen FüS Kp IV-53 teil.*

*Hptm i Gst Arnold Isler
(sitzend) bei der Nach-
richtensektion des Eid-
genössischen Militär-
departementes in Bern,
1915*

wurde als Oberst Instruktionsschef der 6. Division, sein Onkel als Oberstkorpskommandant Waffenchef der Infanterie. Auch seine eigene militärische Laufbahn ist auf diesem Hintergrund einer Soldatenfamilie zu verstehen. Während des Ersten Weltkrieges leistete er Dienst im persönlichen Stab des Generalstabschefs Oberstkorpskommandant Theophil von Sprecher. Als Hauptmann kam er nach Dübendorf, wo er 1919–1921 als Major im Generalstab die Fliegerabteilung kommandierte und dem Flugplatz als Direktor vorstand. Als Oberstleutnant war er 1928–1931 Stabschef des Festungskommandos St. Gotthard; dann





Pilotentreffen in Dübendorf, 1918

kommandierte er 1931–1933 die Infanterie-Brigade 14, und zuletzt war er Stabschef der Flieger- und Fliegerabwehr-Truppen.

Ein Entlassungsgesuch

Oberst Arnold Isler mit seinen Söhnen Theo (links) und Walter (rechts)

Schwierigkeiten blieben ihm freilich auch nicht erspart. Ein Beispiel dafür und für die heftige Art seiner



Reaktion lässt sich den Akten des Militärdepartementes entnehmen. Im November 1919 beschloss die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte, das nächstjährige Budget für das Militärflugwesen um 700 000 Franken zu reduzieren. Arnold Isler reagierte am 23. November 1919 mit einem ausführlichen Entlassungsgesuch, dem die folgenden Ausführungen entnommen seien: «... erlaubt mir nicht länger, der Militäraviatik vorzustehen. Ich hatte Ende 1918 nur ungern die schwere Aufgabe übernommen, das im Laufe der Mobilmachung successive entstandene Militärflugwesen in eine Friedensorganisation überzuführen, gab mich dann aber mit Feuereifer einer Sache von so hoher nationaler Bedeutung hin; ich opferte die Freuden eines glücklichen Familienlebens in rastloser Arbeit ohne Rücksicht auf Tag und Stunde und setzte Gesundheit und Leben ohne Bedenken ein, um die Schweiz. Aviatik zu fördern, um sie mit aller Energie und vor allem in recht-

zeitiger Voraussicht der zu erwartenden Entwicklung in die richtigen Bahnen zu weisen, zur Qualitätsarbeit in gegenseitiger Unterstützung von Militär- und Zivilaviatik.

Die Tatsache, dass eine Instanz wie die Finanzkommission, ohne sich über die Verhältnisse näher zu orientieren, eine solche Verfügung erlässt, die ganz einfach die Lahmlegung der in bester Entwicklung befindlichen schweiz. Aviatik bedeutet; der Gedanke, dass ich in meinem Beruf mich ausgeben soll in steter Erwartung, durch einen Federstrich vom grünen Tisch meine Arbeit und die weitere Entwicklung der Sache, der ich diene, zerstört zu sehen, macht es mir unmöglich, meinen Posten weiter zu versehen. Ich werde auf einem anderen Wege der schweiz. Aviatik besser und mit mehr Befriedigung dienen können.

... bedeutet die ohne Untersuchung durch die Finanzkommission ausgesprochene Massregelung für mich einen Schimpf, den ich mir nicht gefallen lassen kann.

... Es ist mir ungemein leid, aus dem schönen Arbeitsverhältnisse, das mich und meine Mitarbeiter mit unseren militärischen Vorgesetzten verband und wo Pfllichteifer und Erfolg mit Vertrauen belohnt wurden, zu scheiden. Ich hoffe, dass eine junge Kraft das von mir niedergelegte Amt mit noch besserem Erfolg weiterführen werde.»

Wie das Gesuch behandelt wurde, lässt sich den Akten nicht entnehmen. Die angesuchte Entlassung wurde jedenfalls nicht realisiert, und Arnold Isler behielt seine Position.

Regelmässige Postflüge

Schon vor der Übernahme des Eidgenössischen Luftamtes hatte Arnold Isler erkannt, welche Möglichkeiten auch für ein kleines Land im Luftverkehr nutzbar waren. In Dübendorf

Arnold Isler als Kommandant der Fliegerabteilung und Direktor des Militärflugplatzes Dübendorf, 1919



liess er 1919 durch Oblt Heinrich Zobrist Zollabfertigung, Start- und Wetterdienst auch für die Zivilaviatik besorgen, richtete ein «Luftverkehrsbureau» ein und liess ein weiteres Publikum gegen Bezahlung der Kosten zu Passagierflügen auf Militärflugzeugen zu. Versuchsweise liess er von

Erste regelmässige Postflüge in der Schweiz, ausgeführt mit Militärflugzeugen zwischen Dübendorf – Bern (Kirchlindach) und Lausanne (Blécherette) in der Zeit vom 8. Januar bis 31. Oktober 1919



Militärpiloten auf Flugzeugen des Musters Häfeli DH-3 regelmässige Postflüge durchführen. Zuerst handelte es sich allerdings um eine rein militärische Angelegenheit: um die Beförderung der dienstlichen Korrespondenz zwischen der Direktion des Flugplatzes Dübendorf und dem Generalstab. Ein erster Flug Zürich–Bern wurde am 8. Januar 1919 mit einer Flugzeit von 63 Minuten ausgeführt; mit einer Flugzeit von 50 Minuten kehrte das Flugzeug am gleichen Tag nach Dübendorf zurück. Der Dienst wurde aber bald erweitert und der Allgemeinheit zugänglich gemacht. Am 1. Februar wurde er nach Lausanne, im September nach Genf verlängert.

Der veröffentlichte Flugplan sah wie folgt aus:

↓ 1030	Dübendorf	1730 ↑
↓ 1200	Kirchlindach	1550 ↑
↓ 1335	Blécherette	1500 ↑

Zugelassen waren Briefpostsendungen, zunächst bis zu 250 g, später bis zu 750 g, mit einer Zuschlagtaxe von 50 Rappen je 250 g, erhoben mit der ersten schweizerischen Flugpostmarke. Die eigentliche Betriebseröffnung war auf Ende April vorgesehen. Vom 5. Mai an funktionierte der Betrieb mit befriedigender Regelmässigkeit und Pünktlichkeit. Die technische und organisatorische Entwicklung verlief gut, nicht so die kommerzielle, wohl vor allem, weil die vorgesetzte Generalstabsabteilung keine Werbung zuliess; damit kam der Dienst einer weiteren Öffentlichkeit gar nicht zur Kenntnis. Im Herbst ging die Benützung stark zurück, und am 1. November 1919 wurde dieser Linienflug eingestellt.

Erste Gebirgslandung in der Geschichte der Fliegerei; Pilot Oblt Robert Ackermann landet mit Major Arnold Isler auf dem Jungfrauoch, 17. August 1919.



Zwischen den Weltkriegen

Zusammen mit dem Piloten Oblt Robert Ackermann führte Arnold Isler im Sommer 1919 auf dem Jungfrauoch die erste Hochgebirgslandung durch. Es war die Zeit der Luftverkehrspioniere. Im Januar 1919 waren von Alfred Comte, Walter Mittelholzer und anderen die Vorläufer der «Aero-Gesellschaft» und «Ad Astra» als erste Luftfahrtunternehmen gegründet worden. Der Erfolg hielt sich freilich in Grenzen. 1921 musste die «Ad-Astra-Aero» saniert werden; unter Edwin Schwarzenbach als neuem Präsidenten des Verwaltungsrates arbeitete das Trio Pillichody/Mittelholzer/Altherr als Geschäftsleitung. Aus dem Zusammenschluss mit der Balair sollte dann einige Jahre später die Swissair entstehen.

Aus dieser Zeit stammen auch schon grundlegende Veröffentlichungen von Arnold Isler über die Ausgangslage und die Zukunft der schwei-

zerischen Zivilluftfahrt – 1919 über «Schweizerische Nationalaviatik» und «Militärflugwesen und Zivilaviatik». Während seiner Amtszeit folgte im November 1920 ein Aufsatz über «Praktische internationale Luftfahrt». 1933 veröffentlichte er zusammen mit Walter Dollfus die Schrift «Der dritte Weg», in der die Ziele der schweizerischen Luftverkehrspolitik dargestellt wurden. Von den amtlichen Berichten waren wichtig ein Bericht über die Aktion Flugsport-Flugindustrie vom Juli 1934 und ein Exposé über die Standardisierung der Flugplätze vom Mai 1937.

Mitarbeiter

Seine Mitarbeiter suchte Arnold Isler zu Beginn nicht ausschliesslich, aber doch vorzugsweise unter Leuten mit fliegerischer Praxis, also in erster Linie unter Militärpiloten. Zu ihnen gehörten vor allem die folgenden:

- Edgar Primault (1920–1921),
- Carl Wuhrmann (1920),
- Charles Koepke (1920–1924),
- Etienne Primault (1928–1929, später Kdt der Fl Flab Trp),
- Leo Künzli (1930–1934; am 30. Mai 1934 mit einer D-27 bei Thun abgestürzt),
- Markus Burkhard (1934–1966, seit 1954 Direktor),
- René Thiébaud (1938–1962).

Aus dem Kreis der zivilen Anwarter ist neben Walter Dollfus (1924–1927) vor allem Robert Gsell (1920–1946) zu nennen. Dieser hatte 1911 bei Blériot das Pilotenbrevet erworben und war dann bis 1913 Einflieger in Deutschland gewesen. 1920 trat er als technischer Experte ein und war zuletzt technischer Oberexperte. 1927 wurde er an der ETH mit einem Lehrauftrag für flugtechnische Fächer betraut. Auch für das Militärflugwesen war er als Flugunfallexperte tätig.

Hptm Edgar Primault



Lt Charles Koepke





Hptm Markus Burkhard



Robert Gsell

1936 veröffentlichte er das Buch «25 Jahre Luftkutscher». Am 15. März 1946 stürzte er auf einem Motorsegler bei Belp ab. In den Jahren 1932–1937 war auch Eduard Amstutz als Kontrollingenieur beim Luftamt tätig.

Es war eines der wesentlichsten Anliegen von Arnold Isler, jungen Leuten Gelegenheit zu geben, sich auf dem Luftamt mit dem Flugwesen und dessen Ordnung vertraut zu machen und sich das Rüstzeug anzueignen, um später in der Verwaltung oder im Betrieb von Flugunternehmen oder Flugplätzen Aufgaben übernehmen zu können. Die von ihm eingestellten Militärpiloten hatten oft keine nähere Kenntnis von der Sport- und Touristikfliegerei, und er ging darauf aus, auch andere Mitarbeiter mit der fliegerischen Praxis vertraut zu machen. Beides veranlasste ihn, für die Beamten des Luftamtes einen Flugdienst zu organisieren. Die Anfänge waren be-

scheiden, und es war nicht leicht, das Vorhaben gegen vielerlei Widerstände zu verwirklichen.

Initiant, Förderer und Diplomat

Arnold Isler widmete allen Gebieten der Zivilluftfahrt seine Aufmerksamkeit und seine Arbeit: dem nationalen und internationalen Luftverkehr, dem Flugsport mit dessen verschiedenen Disziplinen, dem Luftrecht, der Flugzeugindustrie, der wissenschaftlichen Forschung, der Berufsbildung und der Werbung für die Luftfahrt bei der Jugend. Überall und rastlos war er als Initiant und Förderer tätig.

Für den Luftverkehr war er der Stratege mit visionärem Blick in die Zukunft und im Verkehr mit dem Ausland der geschickte Diplomat. Er erkannte die weittragende Konsequenz der kühnen Absicht von Balz Zimmermann, in Europa erstmals amerikanische Schnellflugzeuge einzusetzen,



und unterstützte sie. Im Innern setzte er gegen vielfältige Widerstände seine Politik der Linienkonzentration durch, mit der die Bahn für eine gedeihliche internationale Politik und für einen fruchtbaren und rationellen Einsatz vermehrter Mittel geebnet wurde. Immer und überall war das Streben nach hochqualifizierter Leistung Islers oberste Leitlinie. Im Luftverkehr

stimmte er dem Winter- und Ganzjahresbetrieb der Swissair erst dann zu, als die technischen Voraussetzungen einwandfrei geschaffen waren. Fördernd wirkte er mit beim Zusammenschluss der Ad Astra mit der Balair zur Swissair, beim Ausbau der Bodenorganisation, beim Übergang zum Schnellverkehr und zur Allwetternavigation. Beim Sportflug strebte er an,

Arnold Isler (Mitte), Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, auf dem Flugplatz Basel-Sternenfeld anlässlich der Eröffnung der Fluglinie London-Paris-Basel-Zürich durch die Imperial Airways, 21. Mai 1926

Arnold Isler bei der Vorführung der Lockheed «Orion» durch die Swissair, damals das schnellste Verkehrsflugzeug der Welt, 1932



durch die höhere Ausbildung eine Pilotenelite zu schaffen, und verhalf dieser Sparte zu leistungsfähigem Material. Auch beim Segelflug ging er nicht darauf aus, eine Massenbewegung ins Leben zu rufen, sondern er wollte diesen Sportzweig leistungsmässig und in wissenschaftlicher Hinsicht fördern. Als Mitglied der Studienkommission für Luftfahrt an der Eidgenössischen Technischen Hochschule verhalf er der Forschung zu neuen Möglichkeiten. Zum Aero-Club der Schweiz unterhielt Arnold Isler besonders enge Beziehungen, was in jener Zeit noch möglich war, ohne Anstoss zu erregen. In schweren Zeiten stellte er jahrelang Räume und Personal für Sekretariatsarbeiten zur Verfü-

Arnold Isler



gung. In einer besonders kritischen Lage übernahm er selbst das Präsidium einer Sektion. Auch seine nächsten Mitarbeiter veranlasste er, sich dem Club in den verschiedensten Funktionen zur Verfügung zu stellen. Er betraute ihn mit neuen Aufgaben und trug materiell und moralisch zu deren Lösung bei.

Kriegsausbruch und früher Tod

Im September 1939, beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, war das Luftamt gegliedert in den Administrativen Dienst unter Louis Clerc, den Dienst des Technischen Oberexperten Robert Gsell und die Sektion Flugpolizei und Flugsicherungsdienst unter Markus Burkhard. Sein Bestand umfasste 13 Personen; bis Ende 1995 sollte er auf über 140 Mitarbeiter anwachsen. Der Name wurde später im Zuge eines allgemeinen Anpassungsmanövers der Bundeskanzlei in «Bundesamt für Zivilluftfahrt» geändert. Die Aufgaben des Amtes blieben im wesentlichen über die ganze Dauer seines Bestehens dieselben: allgemeine Aufsicht über alle Zweige der Zivilluftfahrt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften, Vorbereitung der Gesetzgebung im weitesten Sinne, Verhandlungen über die Gestaltung der Luftverkehrsbeziehungen mit ausländischen Staaten und internationalen Organisationen (namentlich der Internationalen Zivilluftfahrts-Organisation ICAO), Ausbildung bestimmter Personalkategorien. Unerwartet früh starb Arnold Isler während des Krieges am 26. Mai 1941 im Alter von weniger als 60 Jahren.

Wesen und Wirken Islers wurzelten in seiner Herkunft und im Soldatischen. Abschliessend können sein Charakter und seine Tätigkeit nicht besser umschrieben werden, als es zwei seiner früheren Mitarbeiter taten: Markus Burkhard: «*Man hat Isler als*

den grossen Organisator der schweizerischen Zivilluftfahrt bezeichnet. Diese Wertung trifft zu, aber sie sagt nicht alles. So wichtig die Organisation ist und so hoch sie gerade heute im Kurs steht: wenn es etwas Neues zu schaffen gilt, so ist noch wichtiger der Glaube an dieses Neue, ein grosses Vorstellungsvermögen und ein starker Impuls. Kürzer gesagt: es braucht Ideen und den starken Willen, sie in die Wirklichkeit umzusetzen. Die grosse Stärke Islers aber war sein Ideenreichtum und seine Beharrlichkeit. Seinen Untergebenen war er ein Führer und Erzieher, der einen vollen Einsatz verlangte, aber dabei nicht in Kleinlichkeit verfiel, und wenn er auch die Regeln der Hierarchie hoch hielt, so blieb doch der Grundzug seines Wesens die menschliche Güte.»

Eduard Amstutz: «Eine im Jahre 1933 aus seiner Feder erschienene Studie über «Die Tätigkeit des Führers im Gefecht» bildet so recht den Schlüssel zu seiner Persönlichkeit. Sie zeigt uns, aus welcher Systematik und Selbstkontrolle des Denkens sein Weitblick und die Klarheit seiner Zielsetzung resultierte. Sie lässt aber auch ahnen, wie oft er, wenn seine Mitarbeiter und die Umwelt das von ihm schon erkannte Ziel noch nicht zu fassen vermochten, aus sich selbst heraus die Kraft finden musste, Zweifel und Rückschläge zu überwinden. Und wenn einmal das zuerst Verkannte zur allgemeinen Selbstverständlichkeit geworden war, da liess ihn die wissende und verstehende Güte des Herzens still im Hintergrund bleiben.»

Chronik

- 1882** 7. Oktober: Geburt Arnold Islers in Frauenfeld
- 1914–** Aktivdienst im Stab von Oberstkorpskommandant
- 1918** von Sprecher
- 1919** 8. Januar: erster Postflug Zürich–Bern
- 1919–** Als Major Kommandant der Fliegerabteilung
- 1921** und Direktor des Flugplatzes Dübendorf
- 1920** 1. April: Direktor des Eidgenössischen Luftamts
- 1921–** Isler kommandiert die Inf Brigade 14.
- 1933**
- 1939** Aus dem Luftamt wird das «Bundesamt für Zivilluftfahrt».
- 1941** 26. Mai: Tod Arnold Islers