

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 84 (2007)

Artikel: Der Eigenwillige : August Haefeli (1887-1960)
Autor: Wegmann, Franz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095703>

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: 25.04.2026

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

Der Eigenwillige: August Haefeli (1887–1960)

von Franz Wegmann



*August Haefeli im
Alter von 30 Jahren.*

A. Haefeli

Wer heute das Fliegermuseum in Dübendorf bei Zürich besucht, kann dort zwei Maschinen bestaunen, wie sie von August Haefeli für die Schweizer Fliegertruppe konstruiert wurden. Seine Werke machten am gleichen Ort schon vor fast 100 Jahren grossen Eindruck: «Gegen Ende April 1916 kamen die beiden ersten dieser lang erwarteten Apparate nach Dübendorf, wo sie sofort montiert und dann gebührend bestaunt wurden. Die Maschinen waren aber auch sehenswert, glichen sie doch in keiner Weise allem Herkömmlichen. Zwischen den beiden Tragflächen des Doppeldeckers lag ein kurzer Rumpf, der nach vorn über die Flügel herausragte. In diesem sass zuvorderst der Beobachter, dahinter der

Pilot und anschliessend der Motor von 100 PS. Hinter den Tragflächen kreiste der Propeller.» Mit diesen Worten beschrieb ein Pilot der Schweizer Fliegertruppen, Adolf Schaedler, im Buch «Diesseits der Schallmauer» den Haefeli DH-1 und damit den Beginn einer Ära: Von diesem Tag an bis 1940, also fast 25 Jahre lang, waren Flugzeuge des Konstrukteurs August Haefeli bei der schweizerischen Luftwaffe im Einsatz.

Ein Solothurner in Belgien und Frankreich

Doch diese Zukunft war noch nicht zu ahnen, als August Haefeli am 29. Januar 1887 als Sohn des Gerichtsschreibers Emil Haefeli und seiner Frau Marie Haefeli-Bärtschi geboren wurde. Zusammen mit sechs Brüdern und zwei Schwestern wuchs er in der Gemeinde Balsthal, im Kanton Solothurn auf. Schon bald interessierte sich der junge August für alles Technische. Folgerichtig absolvierte er nach dem Ende der Schulzeit bei der Giesserei Von Roll in der Klus eine Mechaniker-Ausbildung. Anschliessend wechselte er ans Technikum in Burgdorf, um sich zum Maschineningenieur weiterzubilden.

Dann zog es ihn in die Fremde: In Belgien arbeitete er für kurze Zeit als Konstrukteur, 1912 ging er in gleicher Funktion nach Frankreich zur «Société Anonyme des Avions Henri et Maurice Farman». Die beiden französischen Flugpioniere hatten das Unternehmen 1909 in Billancourt/Seine



bei Paris gegründet. Diese Stelle hatte er gesucht, weil ihn die Aerodynamik schon immer fasziniert hatte.

Ruf aus Deutschland

Auch in Frankreich blieb Haefeli nicht lange – schon bald erteilte ihn ein Ruf aus Deutschland. Dort hatte 1911, zwei Jahre nach den Gebrüdern Farman, der Motorenbauer Gustav Otto in München ebenfalls eine Fabrik gegründet: die Aeroplan G. Otto und Alberti. Gustav Otto war als Sohn des Ottomotoren-Erfinders Nicolas August Otto ebenfalls äusserst interessiert an Innovationen und wollte sein Tätigkeitsfeld auf Flugzeuge ausweiten. Sein Chefkonstrukteur, Gabriel Letsch, hatte für die Bayerischen Fliegertruppen einen Doppeldecker mit hinten liegendem Motor entworfen – entsprechend der von den Farman-Brüdern entwickelten Bauweise. Der Grundgedanke war es, dem Beobachter, der zuvorderst im Rumpf, vor den Flügeln, sass, ein optimales Blickfeld zu gewähren. Denn zu jener Zeit konnte man sich für ein Militärflugzeug nur eine Aufgabe vorstellen: die Beobachtung des Kampffeldes.

1912 gründete Otto in Berlin-Johannisthal eine Zweigniederlassung mit der Bezeichnung «Ago Flugzeugwerke». Da er im Hinblick auf den nahenden Kriegsbeginn auf staatliche Aufträge hoffte, begann Ago mit der Konstruktion eigener Flugzeuge. Zunächst war es ein Beobachtungsflugzeug. Dafür brauchte man einen Chefkonstrukteur. Die Wahl fiel auf den Schweizer August Haefeli, der damit von Paris nach Berlin wechselte. Unter seiner Leitung entstand mit dem Namen C.I ein zweisitziger Doppeldecker. Die Konstruktion der Flügel wies grosse Ähnlichkeit mit den bei Farman entwickelten Tragflächen auf. Die Besatzung sass in einer Gondel zwischen und vor den Flügeln, hinter der je nach Version ein 150- oder 160-PS starker Kolbenmotor mit Druckpropeller eingebaut war. Links und rechts neben der Gondel befanden sich zwei Leitwerksträger, an deren hinterem Ende Höhen- und Seitenleitwerk befestigt waren.

Militärdienst in der Schweiz

Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges kehrte August Haefeli in die

Mutter und Geschwister Haefeli mit Familien in den 40er-Jahren. In der Mitte vorne: Mutter Marie Haefeli-Bärtschi, stehend von rechts an fünfter Stelle: August Haefeli, an siebter Stelle: seine Frau Hedwig Martha, sitzend rechts aussen: Tochter Heidi.

Die ersten Haefeli DH-1-Flugzeuge auf dem Militärflugplatz Dübendorf. Die vorne angebrachten kleinen Hilfsräder sollten ein Überschlagen nach einer missglückten Landung verhindern.



Schweiz zurück und rückte ins Militär ein. Er war bei der Artillerie eingeteilt und hatte in Thun die Offiziersschule absolviert. Als Oberleutnant war er in Birsfelden stationiert, als ihn die Anfrage für eine Anstellung als Konstrukteur bei der Eidg. Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun erreichte. Am 23. April 1915 hatte die Militär-Aviatik-Kommission beschlossen, «der Eidg. Konstruktionswerkstätte in Thun den Bau von sechs Flugapparaten System Farman in Auftrag zu geben und für deren Konstruktion Herrn Oblt. Haefeli, Haub. Batt. 75 (Chefkonstrukteur der Ago Flugzeugwerke Johannisthal) gegenwärtig im Aktivdienste, zu verpflichten.» Haefeli wurde deshalb beurlaubt und begann am 13. Mai 1915 seine Arbeit in Thun. Aufgrund der Erfahrungen mit dem in Berlin konstruierten Ago C.I entstand unter der Bezeichnung DH-1 (DH stand dabei für Doppeldecker Haefeli) ein mit dem deutschen Muster fast identischer Doppeldecker in Gemischtbauweise, also eine Kombination von Stahlrumpf und stoffbespannten Holzflügeln.

Das Flugzeug war schwierig zu fliegen und bei den Piloten unbeliebt. Insbesondere der Kommandant der 1914 gebildeten Schweizer Fliegertruppen, Hauptmann Theodor Real, opponierte wiederholt gegen diesen

Flugzeugtyp. Real war ein engagierter Verfechter privatwirtschaftlicher Rüstungsproduktion. Er kämpfte an allen Fronten gegen staatliche Behörden, die ihm als zu gleichgültig und zu dilettantisch gegenüber der Militäraviatik erschienen. Am 4. Februar 1916 schrieb Real an Oberst-Korpskommandant Audéoud: «Von den Thuner Flugzeugen ist bis jetzt noch keines angenommen worden. Ich war einige Male in Thun, um den Bau derselben zu verfolgen. Ich konstatierte dabei eine sehr sorgfältige und schöne Detailarbeit, erhielt aber den Eindruck, dass sich dieses Flugzeug für unsere Ver-

Die Eidg. Konstruktionswerkstätte K+W

Die Eidg. Konstruktionswerkstätte K+W wurde 1863 in Thun als mechanische Reparaturwerkstätte gegründet. Zweck war es, die Schweizer Armee unabhängiger von unzuverlässigen Handwerksbetrieben zu machen. Bald wurden die ersten Geschützlafetten hergestellt. 1915 wurde die Abteilung Flug geschaffen, die ab 1940 sukzessive ins neu gebaute Eidg. Flugzeugwerk in Emmen verlegt wurde, bis 1943 der Flugzeugbau in Thun zu Ende war.



noch weitergehen und beantragen, man solle die Versuche mit den Haefeli-Apparaten möglichst bald aufgeben, denn nach meinem Dafürhalten kann aus diesem Apparat nie etwas Gutes werden.» Später, nach den ersten Einsätzen des DH-1 bei der Fliegertruppe, erweiterte Real seine Kritik und schrieb dem Armeestab in Bern: «Der Raum für den Beobachter ist zu klein, ein Aufrechtstehen im Apparat sehr schwer, die leichte Handhabung von Gewehr, Photographen-Apparaten, Signalspiegel, Taubenkörbe etc. ausgeschlossen.» Trotz dieser Kritik wurden jedoch sechs DH-1 an die Fliegertruppen geliefert. Doch sie blieben nur bis 1919 im Einsatz, obschon ihre Leistungen alle Anforderungen der zuständigen Aviatik-Kommission mit Ausnahme der Landelänge übertrafen.

Die Ausrüstung eines Beobachters in der Pionierzeit der Schweizer Militäraviatik – kein Wunder, dass es Platzprobleme in den engen Flugzeuggewölben jener Zeit gab. Die Brieftauben im Käfig wurden zur Übermittlung von geschriebenen Meldungen eingesetzt.

hältnisse nicht eignet.» Er bemängelte unter anderem die Start- und Landeeigenschaften: «Das Haefeli-Flugzeug könnte aber auf der Allmend in Bern nicht jederzeit abfliegen und landen, weil sein An- und Auslauf mit voller Belastung viel zu lange ist.»

Ein hartnäckiger Kritiker

An anderer Stelle äusserte Real noch härtere Kritik: «Ich möchte jetzt

Einer der Hauptkritikpunkte am DH-1 war die Anordnung des Motors hinter der Besatzung. Die Piloten befürchteten, im Falle einer Bruchlandung durch den nach vorne fliegenden Motor erdrückt zu werden. August Haefeli akzeptierte diese Einwände und konstruierte den DH-2 als konventionellen Doppeldecker mit vorne liegendem Motor. Im April 1916 stellte er das neue Flugzeug vor, be-

Nur sechs DH-2 wurden gebaut, da August Haefeli bereits während des Baus der Flugzeuge den verbesserten DH-3 konstruierte.



Am 17. August 1919 schrieb der Haefeli DH-3 Nr. 548 Geschichte mit der ersten Landung auf dem Jungfraufirn. Auf der weichen Schneedecke sank das Flugzeug ein, doch konnte der Pilot, Oblt Robert Ackermann, am nächsten Tag mit einem neuen Propeller wieder starten und nach Thun zurückkehren.



reits im Herbst darauf konnte die Maschine vorgeführt werden. Es wurden aber lediglich sechs Exemplare gebaut, denn Haefeli hatte seine Konstruktion in kurzer Zeit noch einmal verbessert und mit einem um 55 cm kürzeren Rumpf versehen. Dieser DH-3 wurde in zwei Serien gebaut.

Haefeli-Flugzeuge schreiben Luftfahrtgeschichte

Zwei der Flugzeuge von Haefeli schrieben Schweizer Luftfahrtgeschichte: Mit dem DH-3 Nr. 519 wurde am 8. Januar 1919 die erste schweizerische Flugpostverbindung eröffnet, auf der Strecke Dübendorf-Bern. Mit dem DH-3 Nr. 548 landete Oberleutnant Robert Ackermann mit seinem Passagier Major Arnold Isler, dem späteren ersten Direktor des Eidgenössischen Luftamtes (heute Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL), am 17. August 1919 erstmals auf dem Jungfraufirn, unterhalb des Jungfraujochs, und flog tags darauf wieder nach Thun zurück.

In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Name Haefeli in der ganzen Schweiz bekannt. Auf Anregung vom unterdessen zum Oberst beförderten Arnold Isler nahmen DH-3-Flugzeuge gleich geschwaderweise an unzähligen Flugmeetings in der ganzen Schweiz teil. Zweck war es, die Aviatik in der Schweizer Bevölkerung bekannt und beliebt zu machen. Es sollte gezeigt werden, dass die Fliegerei endgültig den Kinderschuhen entwachsen war.

Heirat und Familiengründung

In Oberhofen am Thunersee hatte sich der Solothurner Haefeli unterdessen gut eingelebt. Als äusserst geselliger Mensch engagierte er sich in verschiedenen Clubs wie zum Beispiel im Kegelclub oder als Mitbegründer des örtlichen Rotary-Clubs. Ein gesellschaftlich sehr angesehener Verein war der Seeclub Thun, dem vor allem Mitglieder der Freisinnig-Demokratischen Partei (FDP) angehörten. Auch August Haefeli war ein Freisinniger

und übernahm das Präsidium des Seeclubs Thun von 1919 bis 1921. Der Club war nicht dem Wettkampfsport verpflichtet, sondern diente in erster Linie der Geselligkeit und der Beziehungspflege.

Im Jahr 1920 verheiratete sich August Haefeli mit Hedwig Martha Denzler. Ein Jahr später kam ihre Tochter Heidi zur Welt. In seiner Freizeit ging Haefeli gerne zu Berg, im Sommer als Wanderer, im Winter als Skifahrer. Dank seiner Tätigkeit als Chef der Abteilung Flug in der Eidg. Konstruktionswerkstätte war er auch immer wieder Mitglied von Schweizer Delegationen bei Studienreisen ins Ausland. In dieser Funktion lernte er anfangs der zwanziger Jahre den damaligen italienischen Parlamentsabgeordneten und späteren Diktator Benito Mussolini kennen, aber auch den norwegischen Polarforscher Roald Amundsen.

Ein Jagdflugzeug aus Thun

Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges hatte die Schweizer Fliegertruppe bloss über die in der schweizerischen Landesausstellung in Bern konfiszierten Flugzeuge verfügt, die sich aber nicht als Kampfflugzeuge eigneten. Bei den ab 1916 abgelieferten neuen



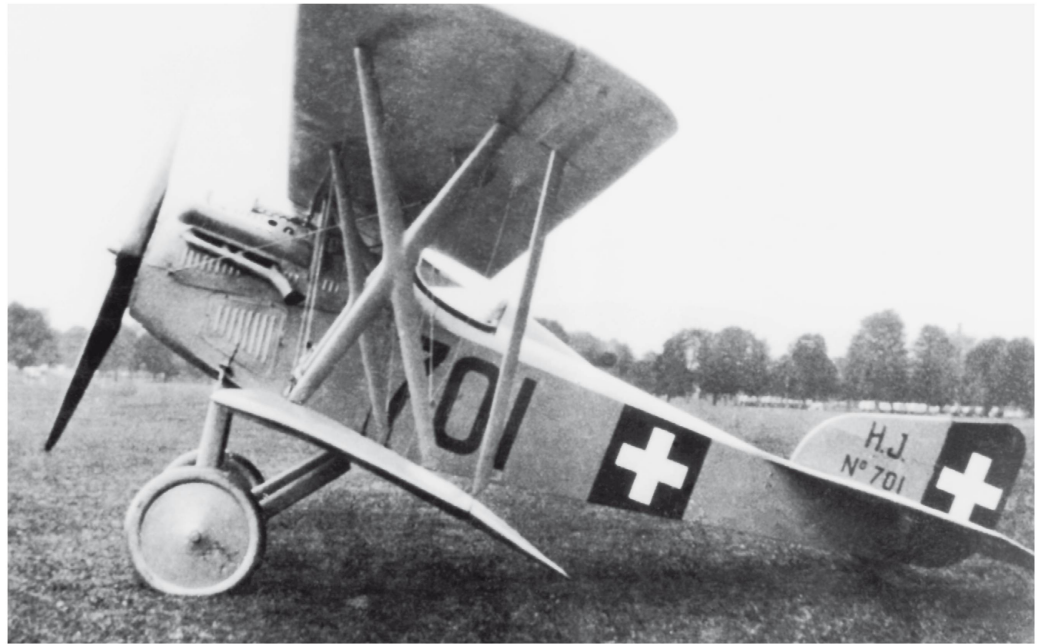
Die junge Familie Haefeli: Heidi, August und Hedwig Martha Haefeli-Denzler im Jahre 1923.

Maschinen handelte es sich um zweisitzige Schulflugzeuge Wild WT und die ebenfalls zweisitzigen Beobachtungsflugzeuge Haefeli DH-1, DH-2 und DH-3. Nun suchte man einen Jäger. Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) beauftragte deshalb die Eidg. Konstruktionswerkstätte mit der Entwicklung eines einsitzigen Jagdflugzeuges.



Eine hochkarätige Schweizer Aviatik-Delegation in den 20er-Jahren in Rom. In der Mitte vorne im hellen Kleid: Hedwig Martha Haefeli, dahinter: August Haefeli. Neben Frau Haefeli stehen Ballonpionier Emil Messner und seine Frau.

Dem einsitzigen Jäger DH-4 war kein Erfolg beschieden. Die Aufschrift «H.J.» auf dem Seitensteuer steht für Haefeli-Jagdflugzeug.



Im Team von August Haefeli machten sich der unterdessen auch als Konstrukteur wirkende Adolf Schaedler und der im Oktober 1917 neu dazu gestossene August Hug an die Arbeit. Es stellte sich jedoch alsbald heraus, dass die Ideen der Mitarbeiter von Haefeli nicht geschätzt wurden. So schrieb Adolf Schaedler desillusioniert über das DH-4-Projekt: «Wir kamen bei unserem Chef schlecht an. Er hatte seinerseits ein Flugzeug, eine etwas verkleinerte DH-3, entworfen. Wir hatten grösste Mühe, ihn von diesem Entwurf abzubringen, aber das Modell, das nun auf dem Zeichenbrett entstand, erwies sich doch nur als Kompromiss zwischen Haefelis und unseren Ideen. Wir errechneten, dass dieses Flugzeug niemals die verlangte Geschwindigkeit erreichen könnte, mühten uns aber vergeblich, damit bei unserem Chef Gehör zu finden.» Tatsächlich machte der einzig gebaute Prototyp nur einige Werksflüge und wurde von den Fliegertruppen nur zwischen Mai und August 1918 erprobt. Dass der K+W-Chefkonstrukteur Mühe hatte, die Ideen anderer zu akzeptieren, sollte später noch zu Problemen führen.

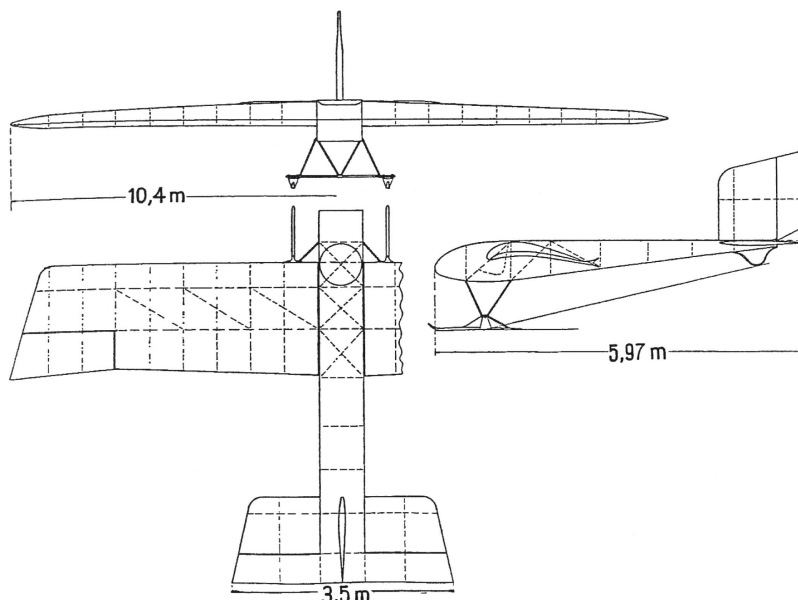
Schwierige Arbeitsbedingungen

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges hiess es überall: «Nie wieder Krieg». Das brachte die Industrie, und damit auch die Eidg. Konstruktionswerkstätte, in Schwierigkeiten. Es wurde gespart, auch beim Personal, was wiederum das Einhalten der Termine erschwerte. «Das Instandstellen der Hanriot-Apparate, der Fokker-Apparate und die Serie der DH-5-Apparate, ging und geht alles parallel miteinander», schrieb Haefeli im November 1921 an den Chef der Kriegstechnischen Abteilung, Oberst Müller. Er wehrte sich gegen den Vorwurf, er sei dafür verantwortlich, «dass die Arbeiten in der Flugabteilung zu wenig vorwärts schreiten». Die Flugplatz-Direktion in Dübendorf hatte verschiedentlich reklamiert. Darauf erwiderte Haefeli: «Mit 22 Mann, von denen stets 1 bis 2 im Militärdienst abwesend sind, ist es einfach ausgeschlossen, die vorliegenden Arbeiten rechtzeitig auszuführen.» Im Bau war damals die erste Serie des letzten Flugzeugtyps mit den Initialen Haefelis: Der DH-5 war im Gegensatz zu den Vorgängern in Halbschalen-Holz-

bauweise konstruiert. Eine zweite Serie folgte in den Jahren 1929/30. Nach anfänglichen Kinderkrankheiten entwickelte sich der Doppeldecker zu einem zuverlässigen, geschätzten «Arbeitspferd», als Interimsflugzeug bis zur Einführung der ersten modernen Einsatzflugzeuge in der ersten Hälfte der dreissiger Jahre.

Auch im Segelflug engagiert

Zu jener Zeit befasste sich August Haefeli auch mit dem Gleitflug. Er regte die Gründung des «Gleit- und Segelflugvereins Thun» an. Zusammen mit dem Berner Flugzeugkonstrukteur Louis Lergier konstruierte er den «Thuner Gleiter», der von den Vereinsmitgliedern gebaut wurde. Im März 1922 gelangen am steilen Hang der Skisprungschanze in Gstaad ohne Gummiseilhilfe Flüge von 14 bis 26 Sekunden Dauer. Der K+W-Pilot Albert Cuendet schaffte sogar einen Flug von 3 ½ Minuten.



Selbst einer Fahrt im Ballonkorb war August Haefeli nicht abgeneigt, und er machte mehrere Aufstiege mit. Eine dieser Fahrten endete spektakulär: Der Ballon wurde in die Berge getrieben, und erst nach tagelangem Marsch aus dem Gauligebiet fanden die Korbinsassen wieder zurück in die

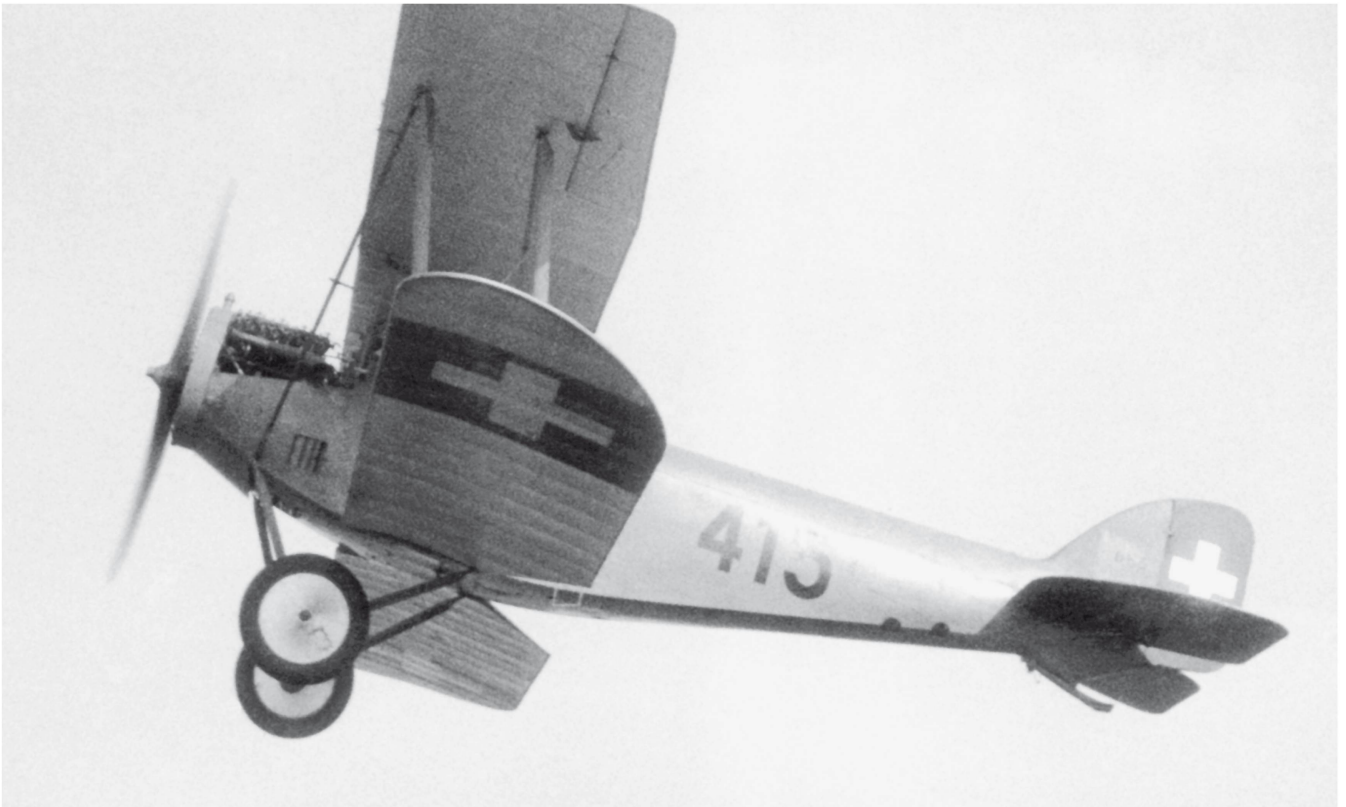
Für den «Gleit- und Segelflugverein Thun» konstruierte August Haefeli zusammen mit R. Lergier den «Thuner Gleiter».

FLUGRAPPORT № 1÷2

S. F. A. Geschwader №

FLIEGER	BEOBACHT. - PASSAGIER	FLUGZEUG		
Hbl. Haefeli	—	W.T. 151		
Abflug in: Thun		Tag	Monat	Zeit
Landung in:		14	Sept.	8.05
Flugzeit: 8 min.		1923		8.13
Aufgabe: Training		Motor No.		Max. Höhe
				150 ^m
Flugweg: Umgebung				
Bemerkungen: 2 Landungen				

Die erste Eintragung im Flugbuch von August Haefeli datiert vom 14. September 1923. Das Brevet erhielt er erst im Jahre 1926, nachdem er bereits über 600 Flüge absolviert hatte.



Ein Haefeli DH-5 der Fliegertruppen im Flug. Nach anfänglichen technischen Mängeln erwies sich das Flugzeug als zuverlässiges «Arbeitspferd» der Luftwaffe.

Zivilisation. Auch das Fliegen hatte Haefeli mittlerweile gelernt. Mit dem Wild-Trainer Nr. 151 absolvierte er am 14. September 1923 seinen ersten Flug. Noch bevor 1926 sein Flugbrevet ausgestellt wurde, hatte er in rund 600 Flügen 88 Flugstunden absolviert. Im Gegensatz zu den Anfangszeiten der Aviatik, als die Konstrukteure gleichzeitig auch ihre eigenen Testpiloten waren, übernahmen nun üblicherweise sogenannte Einflieger die Aufgabe, neue Maschinen gründlich zu erproben. Die Konstrukteure blieben im Normalfall am Boden.

Konflikte mit der privaten Flugzeugindustrie

Beruflich kündigten sich für Haefeli schwierige Zeiten an. Denn seit die Eidg. Konstruktionswerkstätte K + W im Flugzeugbau aktiv war – also seit dem Stellenantritt von August Haefeli – gab es einen steten Kampf mit den Verfechtern einer privaten Flugzeugindustrie. Diese sprachen einer staatlichen Stelle schlicht die Fähigkeit ab,

gute Flugzeuge, zu vernünftigen Preisen, termingerecht zu konstruieren und zu bauen. Auch von Seiten der Piloten gab es regelmässig Widerstand gegen die Flugzeuge aus Thun. Selbst die Flugplatz-Direktion in Dübendorf wies immer wieder auf Mängel hin.

Als die Kritik am DH-5, die zum Teil auch auf August Haefeli persönlich zielte, nicht aufhören wollte, beschloss das Eidgenössische Militärdepartement, einen aussenstehenden Experten beizuziehen. Dazu wurde der Schweizer Ingenieur und Versuchspilot Robert Gsell engagiert. Er arbeitete als Leiter der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt DVL in Berlin und wurde eingeladen, den DH-5 und insbesondere die strittigen Punkte zu begutachten.

Am 5. Juli 1920 lieferte Gsell seinen Bericht ab. Er befand, dass der DH-5 in seiner aktuellen Gestalt nicht ganz der Forderung einer sechsfachen Sicherheit im waagrecht gradlinigen Flug genüge, jedoch mit wenigen Änderungen die vorhandenen Mängel



August Haefeli (rechts) mit Pilot Léon Progin vor einem DH-5. Am 12. September 1919 stiegen die beiden mit dem DH-5 Prototyp auf 7250 m Höhe und stellten damit einen neuen Schweizer Höhenrekord für Flüge mit Passagierbegleitung auf.

behooben werden könnten. Danach sei es als ziemlich sicher anzunehmen, dass der DH-5 «ein modernes leichtes Beobachtungsflugzeug von guten fliegerischen und Festigkeitseigenschaften darstellen wird, das eben den Anforderungen an ein besonders steigfähiges und wendiges Flugzeug entspricht».

Aufschlussreicher Anhang

Aufschlussreich ist der Anhang zum eigentlichen Gutachten, das Robert Gsell ablieferte. Er war überzeugt, dass die Fehler des DH-5 bei rein sachlicher Aussprache unter den Beteiligten vor längerer Zeit hätten behoben werden können. Deshalb beschrieb er seinen «Eindruck von den technischen und persönlichen Grundlagen der Konstruktionsweise von Flugzeugen bei den Konstruktionswerkstätten in Thun [...] obschon die Verpflichtung zu einer derartigen Kritik mir

peinlich ist». Sein Urteil: Die grossen Flugzeugfabriken verfügten allesamt über Aerodynamiker, Statiker und Detailkonstrukteure – der Chefkonstrukteur müsse wissenschaftliches Verständnis mit konstruktivem Gefühl paaren, ohne im Einzelfach die Leistungen seiner Untergebenen zu erreichen.

«Haefeli scheint mir ein Konstrukteur zu sein, der seiner Mentalität und dem Bildungsgange folgend induktiv arbeitet. Da die zur Verfügung stehenden Mittel die Hochzüchtung der induktiv-geistigen Erzeugnisse durch kostspielige Versuche, z.B. laufende Bruchprüfungen, nicht erlaubten, war er auf die wissenschaftlichen Prüfmethoden für induktive Erzeugnisse angewiesen.» Für Gsell schienen die persönlichen Angriffe gegenüber Haefeli auf der Beobachtung einzelner Fehler zu beruhen, die hauptsächlich durch die Vereinigung der drei Berufe Aero-

dynamiker, Statiker und Konstrukteur in einer Person entstanden seien. Offensichtlich könnten die Kritiker die schwierigen Bedingungen, unter denen Haefeli arbeiten musste, nicht ermessen, so Gsell, sonst hätte das Urteil nicht generell so negativ ausfallen können. Er plädierte für direktere Kontakte zwischen allen Beteiligten.

Die glücklose M-Reihe

Am 27. Dezember 1921 trafen sich sieben Fachleute, darunter Oberst Immenhauser von der Generalstabsabteilung, Major i. Gst Müller von der Flugplatzdirektion sowie Oberst Müller und August Haefeli von der KTA

Gottfried T. Immenhauser, neue Bezeichnungen für die Militärflugzeuge: «Die gegenwärtigen Bezeichnungen müssen verschwinden. Das DH (für Doppeldecker Haefeli) erinnert an De Havilland. Das MA (für Militär-Apparat) lässt sich gar nicht aussprechen, hat auch keinen Sinn, weil ein Gurtenfüllapparat und ähnliches auch Militärapparate sind, und macht sich bei der Aussprache lächerlich, weil die Bezeichnung an einen Frauennamen erinnert.» So erhielt das neue Flugzeug die nüchterne Bezeichnung M6. Das vertraute Kürzel DH verschwand, und damit auch jeder Hinweis auf den Konstrukteur. Doch das in Holzbau-

Das einsitzige Jagdflugzeug M8 in Dübendorf während der Versuchsflüge der Fliegertruppen. Es erfüllte die Anforderungen nicht und ging nicht in den Serienbau.



bzw. K+W zur Besprechung zukünftiger Flugzeugprojekte. Drei Flugzeugkategorien wurden definiert: schwere Beobachtermaschine, leichte Beobachtermaschine und Jagdmaschine. Dabei sollte die K+W sofort mit der Ausarbeitung des Projektes einer schweren Beobachter-Maschine beginnen. Diese wurde als dreiplätziges Flugzeug in Holzbauweise mit einem Motor von maximal 450 PS Leistung und einer Maximalgeschwindigkeit von 210 km/h konzipiert.

Im Sommer 1924 bestimmte der Chef des Militärflugwesens, Oberst

weise gestaltete Flugzeug M6 erfüllte die Erwartungen nicht – und die Fliegertruppe lehnte es gar ab, mit der Maschine Versuchsflüge durchzuführen.

Langsame M7

Das nächste Flugzeug war das einsitzige Jagdflugzeug M7. Zwar stellte der K+W-Werksflieger Max Cartier, damals einer der bekanntesten Schweizer Piloten, damit am 23. April 1925 einen neuen Schweizer Höhenrekord auf – mit 9700 m Flughöhe. Allerdings hatte er dafür 60 Minuten gebraucht. Die Versuchsflüge



Der M8 nach dem Start. Diese letzte Flugzeugkonstruktion Haefelis bewährte sich nicht und wurde später zum M8a modifiziert.

der Fliegertruppen in Dübendorf zeigten, dass der M7 die an ihn gestellten Anforderungen nicht erfüllte, insbesondere bezüglich der Steigleistung. Die Anforderungen hatten gelaftet, dass 6000 m Höhe in 15 Minuten erreicht werden müssten. Der M7 brauchte aber 28 Minuten und 20 Sekunden. So ging auch dieses Flugzeug nicht in Serie.

Nicht besser erging es auch dem dritten Flugzeug gemäss dem Konzept vom 27. Dezember 1921. Das leichte Beobachtungsflugzeug mit der Bezeichnung M8 flog im Juli 1924 zum ersten Mal. Zahlreiche Kinderkrankheiten sorgten in der Folge für grossen Ärger. August Haefeli wurde immer wieder kritisiert. Offensichtlich machte ihm dies zu schaffen, insbesondere wenn an seinen Konstruktionen von Aussenstehenden, teilweise ohne sein Wissen, Änderungen angeordnet und ausgeführt wurden. Er hatte immer mehr Mühe, Kritik zu akzeptieren. Schliesslich musste ihn der Chef der KTA, Eduard Müller, für sein Verhalten schriftlich mahnen.

Vielversprechender Start des M8a

Um die Mängel des M8 zu beheben, wurde das Flugzeug modifiziert. Statt des 300 PS starken Hispano-Suiza-Motors wurde ein von der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur (SLM) neu entwickelter Zwölfzylinder-Motor von 400 PS Nennleistung eingebaut. Es war – abgesehen vom 450 PS Renault-Motor im M6 – das bisher stärkste Triebwerk, das in ein Schweizer Flugzeug eingebaut wurde. Gleichzeitig erhielt das nunmehr als M8a bezeichnete Flugzeug einen grösseren oberen Flügel. Im Juni 1927 startete Cartier erstmals mit der umgebauten Maschine. Wenig später beteiligte er sich am Internationalen Alpenrundflug, bei dem sich zeigte, dass die Leistungen des M8a durchaus mit jenen der ausländischen Flugzeuge konkurrieren konnten. Der Serienbau des M8a wurde daraufhin erwogen, doch sollte der definitive Beschluss erst nach weiteren Erprobungen gefasst werden.

Der Bruch einer Strebe führte zum Auseinanderbrechen des M8a in der Luft und zum Tod des bekannten Piloten Max Cartier.

Fatale Strebe 8

Nach Werksflügen durch die K + W-Piloten Cartier und Cuendet in Thun waren Probeflüge durch die Fliegertruppen vorgesehen. Doch kurz vor der Übergabe an die Truppe verunglückte Cartier am 24. Januar 1928 in Thun mit dem Flugzeug. «Ich sah ihn abfliegen Richtung Lerchenfeld», schilderte der Augenzeuge Friedrich Pfister den Unfall, «er machte einen Looping. Dann machte er einen zweiten Looping. Vom oberen Scheitelpunkt sah ich die untere Tragfläche am Rumpf senkrecht aufwärts stehen, dann brach die obere Tragdecke ungefähr in der Mitte entzwei. Die Bruchstücke trennten sich vom Rumpf und der Rumpf ging dann schräg gegen den Boden zu.» Cartier war auf der Stelle tot.

Der Absturz hatte weitreichende Konsequenzen, sowohl für die Eidg. Konstruktionswerkstätte wie auch für August Haefeli persönlich. Die technische Untersuchung ergab, dass die Knickfestigkeit der Strebe 8 (Hangstrebe vorn) nicht ausreichend war. Die Berechnung der Festigkeit hatte den tatsächlichen Beanspruchungen nach dem Umbau zum M8a nicht mehr genügt. Der Bericht des Eidgenössischen Militärdepartementes vom



28. Dezember 1928 an den Bundesrat hielt denn auch unmissverständlich fest: «Es war nach dem Stand des Flugzeugbaus in den Jahren 1926/27 nicht mehr zu vertreten, auf den Sicherheitszahlen von 1923 zu fussen, da in jenem Zeitpunkt bekannt geworden war, dass gegenüber den B.L.V. 1918 höhere Lastvielfachen verlangt wurden. Für diesen Fehler haben der mit der speziellen Aufgabe

Der M8a war die letzte Flugzeugkonstruktion von August Haefeli. Es handelte sich dabei um den umgebauten M8 mit grösserem oberem Flügel und einem 400 PS-Motor der SLM.



der statischen Berechnungen beauftragte Ingenieur Jenny und sein Vorgesetzter, Ingenieur Haefeli, einzustehen, der bei diesen Berechnungen in massgebender Weise mitwirkte.»

Weg von der Aviatikbranche

Tief enttäuscht über die Entwicklung der Situation an seiner Wirkungsstätte hatte August Haefeli schon Monate vor dem Erscheinen des Untersuchungsberichtes das Arbeitsverhältnis beendet. Am 29. September 1928 schrieb er: «Infolge Übertritt in die Privat-Industrie sehe ich mich gezwungen, meine bisherige Stellung als Flugzeug Konstrukteur auf Ende Jahr zu kündigen.» In der Folge verpflichtete die K+W den französischen Konstrukteur Dewoitine und das Werk stellte auf den Ganzmetallbau von Flugzeugen um. Die Ära der bisherigen Gemischt- und Holzbauweise war zu Ende.

Die neue Stelle als Ingenieur/Konstrukteur bei der Maschinenfabrik Vogt in Oberdiessbach hatte sich Haefeli selbständig gesucht. Statt mit Flugzeugen befasste er sich nun mit Motorspritzen und Kompressoren und entwickelte auch selbst eine neue Motorspritze. Nach vier Jahren bot sich Haefeli die Chance, eine eigene Firma zu führen. Er konnte einen Grossteil der Aktien der «Construction Mécanique» in Villeneuve übernehmen. Das kleine Werk mit rund 20 Mitarbeitern stellte in erster Linie Motorspritzen und Kompressoren her. Dazu kamen Lüftungssysteme, die in grosser Zahl für Armee-Festungen produziert wurden. So zog Haefeli 1933 mit seiner Familie an den Genfersee und bezog im waadtländischen Terittet bei Montreux eine grosse Wohnung. Auch hier engagierte er sich gesellschaftlich. Er trat dem Rotary-Club Montreux bei und war politisch auch zwei Jahre lang als freisinniger Gemeinderat tätig.

Rückkehr zur Fliegerei im Krieg

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kehrte August Haefeli zum letzten Mal in das Umfeld der Fliegerei zurück: Als Hauptmann leistete er Dienst bei den Fliegerabwehrtruppen. Auch seine Familie war aktiv – seine Frau diente als Rotkreuzhelferin, während die Tochter als FHD (Frauenhilfsdienst) beim Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst eingeteilt war.

August Haefeli war ein ausgezeichnete Techniker, aber kein gelernter Kaufmann. Für die kaufmännischen Belange der «Construction Mécanique» war ein Angestellter zuständig, der sich Betrügereien leistete. Es kam zu einem Prozess, und viel Geld ging verloren. Haefeli zog die Konsequenzen, verliess 1948 nach 15 Jahren seinen Wohnsitz am Genfersee und kehrte wieder nach Thun zurück. Dort eröffnete er ein Studien- und Konstruktionsbüro für Klimaanlage und Kompressoren. Aufträge erhielt er aus der ganzen Schweiz.

Der letzte Lebensabschnitt

Auch in seinen letzten Lebensjahren blieb August Haefeli aktiv und verfügte über einen ausgesprochen

Gebaute Haefeli-Flugzeuge

Typ	Anzahl	Einsatzperiode
DH-1	6	1916–1919
DH-2	6	1916–1922
DH-3	109	1917–1940
DH-4	1	1918
Thuner Gleiter	1	1922
DH-5	80	1922–1940
M6	1	1926
M7	1	1924
M8/M8a	1	1924–1927
Total	206	



Die Familie Haefeli im Urlaub während des Zweiten Weltkrieges. Links: Tochter Heidi in FHD-Uniform, daneben: Mutter Hedwig Martha und rechts: August in der Hauptmanns-Uniform.

starken Willen. Ein Beispiel: Als er wegen eines Unfalles seine rechte Hand nicht mehr gebrauchen konnte, übte er mit der linken, bis er damit die gleichen Fähigkeiten erlangt hatte. Nach wie vor zog es ihn an die Skihänge des Saanenmöser, oder er machte ausgedehnte Wanderungen in seiner Heimatregion, dem Solothurner Jura.

Schliesslich forderte das aufregende Leben der vergangenen Jahrzehnte seinen Tribut: Ende der 1950er-Jahre erkrankte August Haefeli an Magenkrebs. Mit einer Operation wurde versucht, der Krankheit Paroli zu bieten. Haefeli unternahm auch darauf noch Wanderungen – und stoppte zur Kontrolle seiner Leistungsfähigkeit sogar die Zeit. Ausserdem nutzte er die Gelegenheit für Unternehmungen mit seinem Enkel Daniel.

August Haefeli, gezeichnet von seiner Krankheit, ca. 1959.

Doch seine Krankheit liess sich nicht besiegen – eine zweite Opera-

tion war nicht mehr erfolgreich. Am Pfingstsonntag, dem 5. Juni 1960, starb August Haefeli nach einem reichen, von zahlreichen Hochs und Tiefs geprägten Leben in Bern. Die Abdankung fand in Thun statt. Ein Metalladler schmückte während vieler Jahre sein Grab. Nach dem Tod seiner Gattin wurde seine Urne nach Hilterfingen überführt.

Einzigste Zeugen der Pioniertaten

Auch wenn sie zu den wichtigsten Pionierwerken der Schweizer Flugzeuggeschichte gehörten, blieb keine von Haefelis Flugzeugkonstruktionen über die Einsatzzeit hinaus erhalten. Trotzdem können heute im Fliegermuseum Dübendorf ein DH-1 und ein DH-5 bewundert werden: In den 1980er-Jahren bauten pensionierte Fachleute je eines dieser Flugzeuge als funktionsfähige, wenn auch nicht flugtaugliche Ausstellungsobjekte nach. Von den zur gleichen Zeit konstruierten Schulflugzeugen Wild WT ist kein Exemplar mehr erhalten. Damit sind die beiden Nachbauten die einzigen Zeugen der ersten Serienflugzeuge für die Schweizer Luftwaffe.





In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg besuchten Haefeli DH-3-Flugzeuge oft geschwaderweise verschiedene Flugplätze in der ganzen Schweiz, um der Bevölkerung die Fliegerei näher zu bringen.

Chronik

- 1887 29. Januar: Geburt als Bürger von Ramiswil (SO)
Nach dem Ende der Schulzeit: Mechaniker-Ausbildung bei Von Roll, Absolvierung des Technikums Burgdorf
- 1912 Ingenieur bei der «Société Anonyme des Avions Henri et Maurice Farman» in Billancourt bei Paris
- 1914 Leitender Ingenieur bei der «Ago Flugzeugwerke GmbH» in Berlin-Johannisthal, Konstruktion des Ago C.I.-Aufklärers
- 1915–1919 Konstrukteur bei der Eidg. Konstruktionswerkstätte in Thun, Bau der Militärflugzeuge DH-1, DH-2, DH-3, DH-4 und DH-5
- 1919 Erste schweizerische Flugpostverbindung mit dem DH-3, Flug mit dem Prototyp des DH-5 auf 7250 m Höhe (mit dem Piloten Léon Progin)
- 1920 Heirat mit Hedwig Martha Denzler
- 1921 Geburt von Tochter Heidi
- 1922 Konstruktion des Thuner Gleiters
- 1922–1927 Konstruktion, Bau und Erprobung der Flugzeuge M6, M7, M8 und M8a (keines erlangte die Serienreife)
- 1925 Schweizer Höhenrekord des Jagdflugzeugs M7 (9700 m)
- 1929 Neue Stelle bei der Maschinenfabrik Vogt in Oberdiessbach
- 1933 Beteiligung an der Firma «Construction Mécanique» und Umzug nach Teritet bei Montreux
- 1948 Rückkehr in die Deutschschweiz und Eröffnung eines eigenen Konstruktionsbüros in Thun
- 1960 5. Juni: Tod in Bern