



Die «Ville de Lucerne» prangte 1910 auf einem Werbepostcard der Aero Luzern – für die ausländischen Gäste auf Französisch!

Erste Luftverkehrsbetriebe: Genossenschaft Aero Luzern

Start in der Zentralschweiz

Das Verdienst, in der Schweiz als Erste regelmässige Passagierbeförderungen gegen Entgelt durchgeführt zu haben, fällt zweifellos der Genossenschaft Aero Luzern zu. Sie setzte ab 1910 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs von ihrer Basis im Tribschenmoos und der Luzerner Allmend zwei Luftschiffe sowie zehn verschiedene Wasser- und Landflugzeuge französischer und deutscher Unternehmen ein.

Rückblick von Daniel Ruhier

Die am 2. Februar 1910 gegründete Genossenschaft Aero Luzern begann mit den ersten regelmässigen Personenbeförderungen in der zweiten Juli-Hälfte. Die im Frühjahr 1909 vorerst mit der Luftschiffbau Zeppelin (LZ) vereinbarten Pläne für die Gründung einer «Luftfahrt-

gesellschaft Friedrichshafen – Luzern», die zwischen den beiden Städten regelmässige Fahrten vorsah, zerschlugen sich bereits im Sommer. Luzern beschloss daher Ende 1909 eine Zusammenarbeit mit der französischen Société Aéronautique Astra, deren Tochterfirma «Compagnie Générale Transaérienne» (CGT) in Pau (Frankreich) ein Luftschiff betrieb.

Die «Ville de Lucerne»

In dem am 3. Februar 1910 unterzeichneten Vertrag verpflichtete sich die «Transaérienne», mit zwei Luftschiffen für 8 und 15 Passagiere einen regelmässigen Flugbetrieb sicherzustellen. Am 21. Juni traf das von der Ballonfabrik Surcouf, Billancourt/Paris, gebaute Luftschiff

– seine erste Fahrt führte es am 2. April als «Ville de Pau» im südfranzösischen Kurort aus – in Luzern ein. Am Sonntag, 24. Juli 1910, fand im Tribtschenmoos, wo zwei Tage vorher die grösste Luftschiffhalle der Schweiz fertiggestellt wurde, die Jungfernfahrt als «Ville de Lucerne I» statt. Das versprochene zweite Luftschiff traf hingegen nie in Luzern ein.

Undichte Stellen der Wasserstoffgaszelle verunmöglichten ab dem 14. August weitere Fahrten des «Lenkballons» mit zahlenden Passagieren. Die Ende August aus Paris eingetroffene Ballonhülle – nun mit einem Inhalt von 5000 Kubikmetern – erlaubte nach einer Probefahrt erst am 23. September deren Wiederaufnahme. Das Grounding des Luftschiffs überbrückte man mit der «Ersten Internationalen Flugwoche» auf der Luzerner Allmend, wo der Franzose René Vallon am 12. September den ersten Passagierflug der Schweiz durchführte – mit der unerschrockenen Gattin an Bord seines Sommer-Doppeldeckers. Den Höhepunkt der Saison 1910 bildete die erste Luftverbindung zwischen zwei Schweizer Städten: Chefpilot Frédéric Airault führte die «Ville de Lucerne I» am 30. September nach Zürich, wo die zwölf Insassen nach anderthalb Stunden auf der Allmend in Wollishofen landeten.

Vom Luftschiff zum Flugtaxi

Die Erfahrungen der ersten Betriebssaison bewogen die «Transaérienne» im Sommer 1911, neben dem bereits im Mai verfügbaren, verbesserten Astra-Luftschiff erstmals auch drei Flächenflugzeuge nach Luzern zu bringen. Astra-Chefpilot Maurice Herbst musste die beiden, mit je sechs konischen Schwimmkörpern versehenen Doppeldecker – ein Maurice Farman «Aerial Taxi Cab» sowie das von As-

tra in Lizenz gebaute Wright-Modell, in Luzern «Aeroplan Herbst» genannt – nach Motorpannen im Vierwaldstättersee bruchlanden. Der von Armand Gobé geflogene Nieuport-Eindecker kollidierte seinerseits auf dem Startgelände mit einer Schuttmulde.

Nach der wenig erfolgreichen Flugsaison 1911 fanden die Luzerner in der L.V.G., der Luft-Verkehrs-Gesellschaft m.b.H. Berlin, einen neuen Partner. Seit Herbst 1910 führte diese mit dem Luftschiff Parseval PL6 Fahrten in Deutschland aus. Nach dessen Unfall in Berlin vom 4. März traf Parseval erst am 21. August 1912 in Luzern ein. Vom 26. August bis 25. September schaffte es 24 Aufstiege, wobei Kapitän Karl Hackstätter 160 Passagiere über eine Strecke von total 870 Kilometern beförderte, davon zwei Fahrten nach Zürich und Dübendorf.

Vor der ursprünglich am 15. Juli vorgesehenen Eröffnung des Luftschiffbetriebs hatte die Automobil- & Aviatik A.G. Mülhausen bereits zwei Flugzeuge an den Vierwaldstättersee geschickt: je einen Aviatik Wasser-Doppeldecker und Aviatik Eindecker. Zwei Wochen nach dem Erstflug stürzte Louis d'Alincourt mit dem Doppeldecker bei St. Niklausen in den See. Der zufällig nahe beim Absturzort wohnende Vater des späteren Rega-Gründers Rudolf Bucher rettete den Piloten in letzter Minute aus dem kalten Wasser. Vom 11. Juli bis 22. September führte Aviatik-Chefpilot Karl Ingold mit dem erfolgreicherem Eindecker 33 Rundflüge durch und läutete damit die endgültige Abkehr vom Luzerner Luftschiffbetrieb ein.

Luzern als Flugversuchsgelände

Als über die Landesgrenzen hinaus bekannter und von (zahl)reichen ausländischen Gästen



Neue Serie: 100 Jahre Luftverkehr

Das Ende des Ersten Weltkriegs im November 1918 führte in vielen Ländern zur Gründung **ziviler Luftverkehrsbetriebe** und zur Eröffnung von Fluglinien zur Beförderung von **Flugpost** sowie der ersten **Passagiere**. Das obsolet gewordene Arsenal an Kriegsflugzeugen und gut ausgebildete Pilotencorps vereinfachten den nahtlosen Übergang vom Militärflugwesen zum Zivilluftverkehr. Mit diesem Beitrag startet SkyNews.ch die Serie «100 Jahre Luftverkehr», welche in loser Reihenfolge die **aviatische Entwicklung** in der Schweiz vor 100 Jahren aufzeigt. Bereits vor dem Krieg plante man in der Schweiz Personen- und Postbeförderungen mit Luftfahrzeugen; oft gingen diese nicht über das Projektstadium hinaus. Das erste hier vorgestellte Luftfahrtunternehmen **Genossenschaft Aero Luzern** blieb die einzige Ausnahme.



Die Luftschiffhalle 1910 im Tribtschenmoos mit der «Ville de Lucerne» beim Aufstieg.



Astra-Chefpilot Maurice Herbster 1911 im Maurice Farman «Aero-Taxi». – Der Aviatik Wasser-Zweidecker auf dem Vierwaldstättersee kurz vor seinem Absturz bei St. Niklausen.

besuchter Touristenort entwickelte sich Luzern nicht nur zum Eldorado waghalsiger Rundfluggäste, sondern gleichzeitig zum Testgelände für neue Wasserflugzeuge. Der zu Saisonbeginn am 12. Juli 1913 in Luzern eingetroffene Aviatik Wasser-Zweidecker musste aber nach nur zehn Tagen wieder retourniert werden, weil es ihm nicht gelang, nebst dem Piloten zusätz-

lich noch Passagiere mitzunehmen. Besser erging es dem am 21. Juli 1913 überführten Wasserflugzeug der Transaérienne: Der als Militärflugzeug gebaute Astra CM absolvierte in Luzern am 1. August den ersten Passagierflug und beförderte bis Ende September auf 250 Flügen über 400 Passagiere. Am 6. August traf per Bahn auch die von Gabriel Voisin für

den französischen Industriellen Henri Deutsch de la Meurthe gebaute Aero-Yacht «Icare» in Tribtschen ein: Das siebenplätzigige Boot mit Doppeldecker-Tragwerk, 200 PS Clerget-Motor und einem Totalgewicht von 2,6 Tonnen, schaffte bereits am 23. November 1912 in Issy-les-Moulineaux den erfolgreichen Erstflug. Bei den Probeflügen im Luzerner Seebecken vermochte Werkpilot Rugere jedoch keine genügende Flughöhe zu erreichen, worauf «Icare» wiederum nach Frankreich zurückspediert und dort verschrottet wurde.



Die Astra CM 1914 nach dem Umbau im Berner Beundenfeld mit Radfahrwerk.

Liquidation der Aero Luzern

Mit seinem Otto-Zweidecker eröffnete Henri Kunkler am 6. Juni die Luzerner Flugsaison 1914. Der Aviatik-Doppeldecker von Karl Ingold flog nach kurzer Anwesenheit mit dem Luzerner Ballonführer Hans Spillmann am 8. Juli via Basel nach Mülhausen zurück. René Labouret traf mit dem bewährten Astra am 10. Juli ein und führte in der zweiten Juli-Hälfte noch 16 Passagierflüge über dem Vierwaldstättersee durch.

Theodor Real requirierte das Astra-Wasserflugzeug der Transaérienne für die Schweizer Fliegerabteilung und liess es nach Bern überführen, wo die Mechaniker unter Leitung von Ernest Burri und Robert Wild das Flugzeug auf Räder stellten. Nach einem Probeflug entschied der Kommandant jedoch, der Astra sei für Aufklärungsflüge ungeeignet und retournierte diesen an den Eigentümer.

Während des Ersten Weltkriegs diente die Luftschiffhalle dem Militärdepartement als Strohlager; vom Erlös konnte wenigstens der Grundstückpachtzins bezahlt werden. Nach ihrer Versteigerung Ende April 1921 wurde die grösste Luftschiffhalle der Schweiz abgebrochen, die Genossenschaft Aero Luzern im Januar 1923 liquidiert und im Handelsregister gelöscht. +

FACTS

Genossenschaft Aero Luzern, Luzern

Gründung / Eintrag Handelsregister: 2. Februar 1910 / 21. Februar 1910 (SHAB Nr. 47, 25.2.1910)

Statuten / Kapital: 12. Februar 1910 / CHF 250'000

Betriebsbeginn: 24. Juli 1910

Betriebseinstellung / Löschung HR: 20. Juli 1914 / 27. Januar 1923

Literatur: «Schweizer Luftfahrt», Band I+II, Dr. Erich Tilgenkamp, Aero-Club der Schweiz, Aero Verlag Zürich, 1942 – «Flugpioniere in und über Luzern», Alfred Waldis/Otto Britschgi; Comenius Verlag, Hitzkirch, 2000. – «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz», Hugo Ruoss, Kloten, Multiprint Verlag GmbH, Januar 2012



Das bewährte Wasserflugzeug Astra CM der CGT zeigt sich 1913 am Seeufer Tribschen.

Genossenschaft Aero Luzern (1910 - 1914)

Luftfahrzeugmuster, Typ, Modell	Motorentyp - Leistung	Sitze	Einsatz ab	Einsatz bis	Bemerkungen
Astra Luftschiff «Ville de Lucerne I»	Clément-Bayard - 110 PS	5 + 8	24/07/1910 13/05/1911	09/10/1910 17/07/1911	CGT, 56 Fahrten, 35 h 20' Flugzeit CGT, 41 Fahrten, 23 h Flugzeit
Maurice Farman MF «Hydro-Taxi» Doppeldecker	Gnome - 70 PS	1 + 1	04/07/1911	03/08/1911	CGT, Pilot Maurice Herbster, 26 Flüge, 1 h 52' Flugzeit; nach Motorpanne Absturz in See
Astra-Wright Hydro-Doppeldecker	Wright - 70 PS	1 + 1	08/08/1911	19/08/1911	CGT, Pilot Maurice Herbster, 8 Flüge, 37' Flugzeit; nach Motorpanne ins Wasser gefallen
Nieuport IV G Eindecker	Gnome Omega - 50 PS	1 + 1	00.08.1911	27/08/1911	CGT, Pilot Armand Gobé, 8 Flüge, 1 h 2' Flugzeit; Kollision mit Hindernis am Boden
Aviatik Wasser-Zweidecker	Argus - 70 PS	1 + 1	05/07/1912	19/07/1912	Aviatik-Ges., Piloten: Paul Köchlin, Louis d'Alincourt, Absturz in Vierwaldstättersee (St. Niklausen)
Aviatik Eindecker	Argus - 100 PS	1 + 1	11/07/1912	22/09/1912	Aviatik-Ges., Pilot Karl Ingold; 93 Flüge, 18 h 4' Flugzeit
Parseval PL 6 Luftschiff	N.A.G. - 2 x 110 PS	4 + 12	26/08/1912	05/10/1912	Luft-Verkehrs-G.m.b.H., Berlin, Pilot Karl Hack- stätter; 24 Aufstiege, 20 h 34' Flugzeit
Aviatik Wasser-Zweidecker	Argus - 100 PS	1 + 1	12/07/1913	21/07/1913	Aviatik-Ges., Mülhausen, Pilot Karl Ingold, retourniert, da keine Passagierflüge möglich
Voisin Hydro-Aerobus «Icare»	Clerget - 200 PS	1 + 6	06/08/1913	00.08.1913	Voisin/CGT, Chefpilot Gustave Paul Rugère, retourniert, da keine Passagierflüge möglich
Astra CM Hydroplan	Renault V8 - 100 PS	1 + 2	21/07/1913 10/07/1914	28/09/1913 20/07/1914	CGT, Pilot René Labouret; 250 Flüge; 49 h 40' CGT, Pilot René Labouret; 16 Flüge; ca. 3 h im August 1914 requiriert und in Bern-Beundefeld auf Räder gestellt, nach Luzern zurück, da un- geeignet.
Otto-Zweidecker, Landflugzeug	Gnome Rot.-mot. - 70 PS	1 + 1	06/06/1914	10/07/1914	Pilot Henri Kunkler, am 17.06. wegen Propeller- bruchs ins Wasser gefallen, nur leicht beschädigt, nach Bern für Passagierflüge über Landesaus- stellung (14.-20.7.)
Aviatik Doppeldecker	Argus - 100 PS	1 + 1	04/07/1914	08/07/1914	Aviatik-Ges., Mülhausen, Pilot Karl Ingold, Flug Luzern-Basel-Mülhausen mit Passagier, 1 h 40'