

## Erster Luftverkehr: Aéro-Transport Minier Durafour

# Kurzlebige Linie Paris-Genf

François Durafour pilotierte am 1. Juli 1920 den ersten internationalen Linienflug aus Paris-Le Bourget nach Genf-Saint-Georges. Ende des Monats stellte Aéro-Transport die Flüge vorübergehend ein. Ihre neuen Eigentümer wagten am 25. November 1920 eine Wiederaufnahme und landeten auf dem inzwischen eröffneten Flugplatz Genf-Cointrin. Schlechte Wetterbedingungen bewirkten jedoch die definitive Aufgabe der Fluglinie.

### Rückblick von Daniel Ruhier

Kurz nachdem es am 1. April 1920 seine Arbeit aufgenommen hatte, befasste sich das Luftamt bereits mit dem Gesuch für eine internationale Luftverkehrslinie. Am selben Tag, als die Aktionäre der Avion-Tourisme SA (siehe SkyNews.ch 12/2019) die Auflösung beschlossen, erkundigte sich der Genfer Journalist Philippe Latour im Auftrag von François Durafour nach dem Vorgehen für die Aufnahme regelmässiger Flüge Paris-Genf und Lyon-Genf. Die Fusion der Genfer Firma mit der Zürcher Ad Astra AG hatte Durafour in der Absicht bestärkt, in seiner Heimatstadt nochmals ein Flugunternehmen zu gründen. Anfang Juni 1920 erwarb er in Paris zusammen mit dem französischen Fliegerleutnant Gustave Claude Minier (1888–1976) aus Liquidationsbeständen in Saint-Cyr-l'Ecole vier Sopwith 1A2 Strutter sowie einen Farman F.46. Durafour überführte den Farman

F.46 am 6. Juni in knapp sechs Stunden Flug von Paris-Buc (Toussus-le-Noble) mit einer Zwischenlandung in La Roche-Pot nach Genf-St. Georges. Als Passagier begleitete ihn sein Genfer Freund Julien Vulliamy, ein in Frankreich wohlbekannter Motorrad-Champion. Nach der Kontrolle trug das Luftamt den dreissitzigen Doppeldecker als CH-27 ins Register ein und erteilte Durafour am 11. Juni eine provisorische Verkehrsbewilligung.

### Eröffnung mit viel Prominenz

Tags zuvor übergab Durafour dem Luftamt in Bern den Entwurf für die Organisation eines regelmässigen Flugdienstes Paris-Genf-Paris. Der Einsatz der vier Doppeldecker Sopwith Strutter für zwei Passagiere war wie folgt geplant: ein Flugzeug im Streckeneinsatz, zwei Reserveflugzeuge in Le Bourget (Basispilot Minier) und eines in St.-Georges (Pilot Durafour).



### Aviatikjournalist wird erster Flugplatzchef

Schon als Jugendlicher war der am 22. April 1892 in Genf geborene **Louis Philippe Latour** an den ersten Flugveranstaltungen der Rhonestadt anwesend. Ab 1909 Redaktor eines Lokalblatts, wechselte er 1916 zum «Journal de Genève». Als Mitglied des **Genfer Aéro-Clubs** übernahm er ab Juli 1919 die Verwaltung des temporären Flugfelds in St. Georges. Nach Eröffnung des Flugplatzes Cointrin im Herbst 1920 amtierte Latour als dessen Verwalter, bis ihn im Juni 1922 der zum Direktor ernannte **Marcel Weber** ablöste. 1949 übernahm Philippe Latour die neu geschaffene Stelle als **Presse-Attaché** des Flughafens Genf, die er erst Anfang April 1968 im Alter von 76 Jahren verliess. Er dürfte zu Recht den Titel «erster Genfer Aviatik-Journalist» tragen. Latour verstarb im Alter von 83 Jahren am 28. Januar 1975 in Genf.

Foto-Archiv Daniel Ruhier



Der erste Linienflug Paris-Genf der «Aéro-Transport Minier Durafour» fand am 1. Juli 1920 mit dem dreiplätzigen Sopwith 1A2 Strutter F-ATAA statt.

Der Flugplan sah alle fünf Tage einen Kurs ab Paris und jeweils zwei Tage danach einen ab Genf vor, pro Monat also sechs Flüge in jeder Richtung.

◀ *Der Flugplan sah alle fünf Tage einen Kurs ab Paris und jeweils zwei Tage danach einen ab Genf vor.*

Die Eröffnung der ersten internationalen Fluglinie der Schweiz wäre beinahe gescheitert, weil weder der verlangte Handelsregister eintrag noch ein Versicherungsnachweis der Aéro-Transport vorlag. Am 1. Juli 1920 erwartete jedoch eine illustre Gesellschaft die zwei angekündigten Flugzeuge aus Paris. Für das Empfangskomitee in Genf lud Philippe Latour über 30 Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Aviatik und Presse ein. Das Luftamt delegierte den Genfer Anwalt Edmond Pittard.

### Die Hürden der Formalitäten

Um 12.25 Uhr setzte Durafour den Sopwith F-ATAA nach knapp drei Stunden Flugzeit auf dem Flugfeld St.-Georges auf. Sein Passagier war Paul Du Bochet (1887-1974), Journalist der «Tribune de Genève» und Korrespondent der französischen Zeitung «Le Petit Parisien». Minier hatte es vorgezogen, mit dem Reserveflugzeug in Le Bourget zu bleiben, da nicht alle Formalitäten für die schweizerische Konzession erfüllt waren. Erst am 7. Juli pilotierte er das zweite Flugzeug nach Genf. Das Kursflugzeug vom 25. Juli landete vollbesetzt mit zwei Passagieren aus Paris.

Vor dem Weggang in die Ferien unterzeichnete Bundesrat Haab, Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements, am 28. Juli die bis 31. Dezember 1920 gültige Bewilligung der Aéro-Transport für den gewerblichen Betrieb von Luftverkehr zwischen Paris (Le Bourget) und Genf (St. Georges). Weil diese Anfang August ihre Flüge vorübergehend einstellte,

untersagte das Luftamt die Wiederaufnahme des Liniendienstes und hielt die schriftliche Bewilligung bis zur Erfüllung aller Formalitäten zurück. Der Entscheid löste in Genf einen Sturm der Entrüstung aus, worauf die Stadt sowie auf diplomatischem Weg auch Frankreich bei den zuständigen Stellen intervenierten. Da Aéro-Transport den verlangten Handelsregister eintrag nie einreichte, blieb ihr die Bedienung der Schweiz weiterhin versagt. Aufgrund ihres HR-Eintrags vom 11. August erhielt hingegen die Einzelfirma «François Durafour, Tourisme Aérien» eine Bewilligung für Passagierflüge in der Schweiz.

### H.P. 12 landete in Lausanne

Auf die Initiative von Hauptmann Edouard Pethoud, rühriger Direktor der «Ecole Aéro» in Lausanne, zeigte die englische Fluggesellschaft «Handley Page Aircraft Ltd.» im Herbst 1920 erstmals ein grosses Verkehrsflugzeug in der Schweiz. Nach einer Zwischenlandung

## Aéro-Transport Minier Durafour (ATMD) - François Durafour, Tourisme Aérien

Kennz.	Flugzeugmuster, Modell	Werk-Nr.	Triebwerk - PS-Leistung	Nr.	F- Reg.N°	Reg.- Datum	CH-Eintrag	Bemerkungen
CH-27 / CH-69	Farman F.46	3387	Renault - 80 PS	416 55306	128	02/06/1920	11/06/1920 29/04/1921	Ankunft in Genf am 6.6.1920, Verkehrsbewilligung provisorisch erteilt am 11.6.1920, an Armand Gay, Begnins VD, Flug Genf-Vevey retour 14/15.1.1922, Verkehrsbewilligung nicht erneuert, gelöscht
F-ATAA	Sopwith 1.A2 Strutter	1552	Clerget 9BC - 130 PS		129	03/06/1920		Erstflug Paris-Genf am 1.7.1920, in Paris stationiert.
F-ATAB / CH-53	Sopwith 1.A2 Strutter	1179	Clerget 9BC - 130 PS	792	130	03/06/1920	09/04/1921	total 5 Flüge Paris-Genf retour, am 2.4.1921 Paris-Genf-Lausanne, am 4.4. Lausanne-Dübendorf an Gottfried Batt, Bern, stationiert Dübendorf, gelöscht 9.10.1923, nach Paris zurück als F-ATAB
F-ATAC	Sopwith 2.A2 Strutter	2412/7212	Clerget 9BC - 130 PS		131	03/06/1920		Neustart Linie Paris-Genf 25.11.1920, Notlandung Avanchet/GE, in Paris stationiert.
F-ATAD / CH-67	Sopwith 2.A2 Strutter	2592	Clerget 9BC - 130 PS	21169	132	03/06/1920	05/08/1921 05/12/1923	an Armand Gay, Begnins, Verkehrsbewilligung nicht erteilt, nach Neueintrag am 5.12.1923 diverse private Besitzer, gelöscht im Mai 1931
F-ABCG	Sopwith 1.A2 Strutter	5546	Clerget 9BC - 130 PS		52	00.04.1920		M. Delmas, Le Bourget
F-ABAU	Farman F.40	4308	Renault - 80 PS		230	02/07/1920		Gustave Minier, Paris, gelöscht 12.1931
F-ABDQ	Caudron G.3	3594	Gnome - 80 PS / 120 PS		298	00.08.1920		von François Durafour am 28.8.1920 nach Genf geflogen, Landeversuch Mont Blanc am 20.9.1920, ab Februar 1921 in Lausanne hangariert, Landung auf Col du Dôme, Mont Blanc am 30.7.1921.

## FACTS

### François Durafour, Tourisme Aérien, Collex-Bossy

Einzelirma (ursprünglich als «Tourisme Aérien S.A.» mit einem Aktienkapital von 20'000 Franken geplant).

**Eintrag Handelsregister:** 11. August 1920 (SHAB Nr.210, 16.8.1920, Seite 1572)

**Zweck:** Betrieb von Luftlinien, Transport von Passagieren und Gütern, Pilotenschule.

**Löschung Handelsregister:** 27. März 1924 (SHAB Nr. 76, 31. März 1924, Seite 533)

**Quellen:** «Schweizer Luftfahrt», Band. II, Dr. Erich Tilgenkamp, Aero-Club der Schweiz, Aero Verlag Zürich, 1942 – «François Durafour, Pionnier de l'aviation, Le manuscrit retrouvé» Jean-Claude Cailliez, Editions Cabédita, Bière, 2012 – Collection Pionnair-ge.com – La Vie Aérienne illustrée, Paris – Schweizerisches Bundesarchiv BAR, Bern

in Paris landete der um 11 Uhr in Cricklewood gestartete Handley Page H.P. 12 O/400 G-EATL am 30. August um 18.30 Uhr auf dem Flugplatz Blécherette. Seine komfortable Kabine für 16 Passagiere setzte neue Massstäbe im Luftverkehr. In Absprache mit der «Association des Intérêts de Genève (AIG)» und nach vorheriger Rekognoszierung des Landeplatzes flog die G-EATL am 9. September nach St.-Georges, wo das Flugzeug übernachtete. Erst am 21. September kehrte es von Lausanne via Paris nach England zurück.

« Mit einer für den Völkerbund bestimmten Ladung von 200 Exemplaren der «Chicago Tribune» erreichte der Sopwith F-ATAC sechs Stunden nach dem Start in Bourget Genf.

Obschon die einmotorigen Sopwith mit ihren offenen Fluggastsitzen den Passagieransprüchen kaum mehr genügten, versuchte Aéro-Transport im Spätherbst 1920 einen Neustart. Am 14. Oktober landete Minier mit Direktor L. Buisson, Herausgeber der Pariser Luftfahrtzeitschrift «La Vie Aérienne illustrée», auf dem vom Luftamt am 22. September zugelassenen Flugplatz Cointrin. Zehn Tage später übernahm ein französisches Konsortium

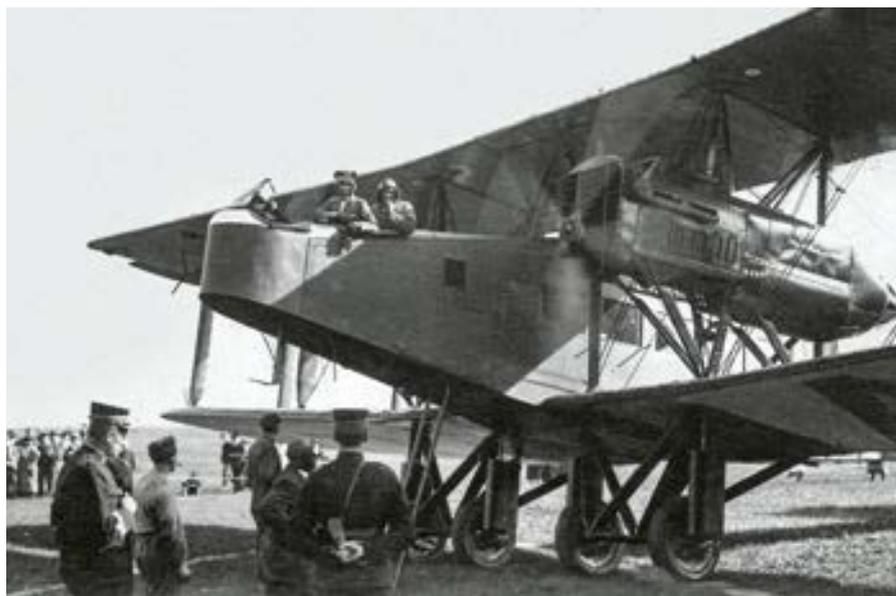


Foto E. Würigler, Lausanne

Der Handley Page H.P. 12 O/400 G-EATL war im Herbst 1920 während vier Wochen in Lausanne stationiert, am 9./10. September wurde er in Genf Saint-Georges präsentiert.

die Firma Aéro-Transport mit Buisson als neuem Präsidenten. Am 25. November fand der zweite Eröffnungsflug der Linie Paris–Genf statt: Mit einer für den Völkerbund bestimmten Ladung von 200 Exemplaren der «Chicago Tribune» erreichte der Sopwith F-ATAC, sechs Stunden nach dem Start in Bourget und einer Zwischenlandung in Lons-le-Saunier, kurz vor dem Einnachten die Stadt Genf. Treibstoffmangel zwang den französischen Piloten Fernand Delmas gegen 17.30 Uhr zur Notlandung in einem Feld des Gehöfts «Avanchet», etwa 200 Meter südlich des Flugplatzes. Beim Kopfstand ging der Propeller zu Bruch. Die Wetter-

situation und die fehlende Bewilligung führten schliesslich kurz darauf zur endgültigen Aufgabe der ersten internationalen Luftverkehrslinie in die Schweiz.

Zwei Sopwith Strutter der Aéro-Transport blieben in der Schweiz und erhielten die Kennzeichen CH-53 und CH-67. Mit letzterem und Durafours F.46 plante der Waadtländer Pilot Armand Gay eine neue Fluggesellschaft zu gründen. Nach der Landung des neu als CH-69 gekennzeichneten Farman am 14. Januar 1922 auf der "Place du Marché" in Vevey entzog aber das Luftamt Armand Gay die Lizenzen. ☘



Foto Archiv Daniel Rühler

Im April 1921 übernahm der Berner Sportflieger Gottfried Batt den Sopwith 1A2 Strutter F-ATAB von Aéro-Transport; er wurde im Register als CH-53 eingetragen.