

Erster Luftverkehr: die Flugboote der Ad Astra-Aero

Wasserflugparadies Schweiz

Die Anfänge der gewerbsmässigen Luftfahrt in der Schweiz spielten sich vorwiegend auf und über dem Wasser ab. Die 15 Flugboote der Ad Astra-Aero prägten vor 100 Jahren die damalige fliegerische Szene. Weder sie noch ihre Konkurrenz kamen jedoch mit der Wasserfliegerei auf einen grünen Zweig.



Rückblick von Daniel Ruhier

Im Prospekt vom 20. September 1919 über die Gründung der «Ad Astra» Schweizerische Luftverkehrs A.-G. begründeten die Initianten ihre Wahl des Flugmaterials wie folgt: «Da die meisten unserer Verkehrs- und Fremdenzentren sich an den Ufern von Seen befinden, sind Hydro-Flugzeuge vorzuziehen. Sie erlauben, Start und Landung beinahe ins Herz dieser Städte zu verlegen, vermeiden die hohen Kosten von Miete und Herrichtung von Landungsplätzen und können praktischer und komfortabler eingerichtet werden als Landflugzeuge. Die Gefahr von Notlandungen ist ausgeschlossen, da unsere vielen Schweizer Seen und grösseren Flüsse Landungsplätze von riesiger Ausdehnung und bester Qualität darstellen. Beinahe die ganze Schweiz kann in Hydroflugzeugen überflogen werden, sogar Strecken wie Genf–Zürich und Luzern–Lugano.» Je nach Erfolg und Bedarf waren Stationen in Zürich, Basel,

Genf, Bern, Lausanne sowie in Biel, Interlaken, Locarno, Lugano, Luzern, Montreux, St. Moritz, Neuchâtel, Romanshorn oder Rorschach und Thun vorgesehen. An sämtlichen Orten sollten eine bis zwei Maschinen stationiert werden, hauptsächlich für den internen Verkehr und Vergnügungsrundflüge.

Die «Luxusluftlimousinen»

Die am 15. Dezember 1919 in Zürich gegründete Ad Astra kaufte im ersten Quartal 1920 bei Nieuport-Macchi in Varese (Italien) sechs Wasserflugzeuge. Von der Vorgängerfirma Frick & Co. (siehe SkyNews.ch 03/2020) hatte sie bereits zwei Macchi M.3 übernommen. Die erste der neuen «Luxusluftlimousinen» vom Typ M.9 für drei Passagiere erhielt die Verkehrsbewilligung als CH-19 am 25. Februar. Ad Astra beantragte, die Kontrolle dieses Flugboots auf die weiteren fünf «ganz genau gleicher Ausführung» auszudehnen und deren

Verkehrsbewilligungen umgehend zu erteilen. Als Entgegenkommen trug das erst acht Tage alte Luftamt die fünf fabrikneuen Macchi-Flugboote mit den Nummern CH-20, 21, 22, 23 und 24 am 8. April 1920 ins Luftfahrzeugregister ein; die Verkehrsbewilligungen wurden aber erst nach der Übernahmepfung erteilt.

Die Fusion mit der Genfer Avion-Tourisme S.A. (siehe SkyNews.ch 12/2019) vergrösserte die Flotte der Ad Astra am 21. April 1920 auf einen Schlag um weitere fünf Flugboote – jedoch vom Typ Savoia S.13. Davon gingen zwei am 24. Mai und 31. August durch Absturz verloren, worauf das Unternehmen Ende des Jahres noch über ein Dutzend Wasserflugzeuge verfügte, inklusive der privaten Macchi M.8 CH-25 von Attilio Maffei. Trotz der stattlichen Zahl von 7384 Passagieren, welche Ad Astra-Aero im Betriebsjahr 1920 beförderte, vermochte der Flugbetrieb die finanziellen Erwartungen nicht zu erfüllen. Der Verlust von 426'365 Franken bewog den Verwaltungsrat,

Die fünf Macchi M.18 Lusso bildeten die Hauptstütze der Ad Astra Flugboot-Flotte. Im Mai 1926 übernahm die Transadriatica in Ancona zwei ausgemusterte Einheiten.

Foto ETH Bildarchiv



Foto Archiv Daniel Ruhler

Ein Flugboot zierte den ersten Ad Astra Briefkopf.



Foto Archiv Daniel Ruhler

Ad Astra setzte die Macchi M.8 CH-25 von Attilio Maffei für Rundflüge ab Lugano ein.

die Zahl der Flugstationen zu reduzieren sowie einige Piloten und Mechaniker zu entlassen.

«Flug-Häfen» für Flug-Boote

Eine Anfang Dezember 1920 vom Luftamt erstellte Liste aller Flugplätze und Landeplätze der Schweiz enthielt die für die Zollabfertigung von grenzüberschreitenden Flügen nutzbaren drei «Flugplätze» Dübendorf, Lausanne/Blécherette und Genf-Cointrin (noch im Bau) sowie zehn «Flughäfen»: Zürich/Zürichhorn, Romanshorn, Luzern, Lugano, Genève/Eaux-vives, Lausanne/Ouchy, Locarno, Rorschach, Kreuzlingen und Ermatingen.

« Der Begriff «Flughafen» darf also zweifellos auf die Anfänge der Wasserfliegerei zurückgeführt werden.

Die Ad Astra-Stationen Zürichhorn, Lugano, Locarno und Rorschach verfügten über einen Holzhangar mit «Slip» – einer Rampe, auf der die Flugboote an Land gezogen werden konnten. In Eaux-vives war ein Hangar vorgesehen; inzwischen konnten die Flugzeuge in der Schiffswerft von Corsier eingestellt werden. Unter der Rubrik «andere Flugplätze und verfügbare Landeplätze» zählte die Liste weitere 19 Landflugplätze ohne Zollabfertigung auf. Der Begriff «Flughafen» darf also zweifellos auf die Anfänge der Wasserfliegerei zurückgeführt werden.

Hydro-Hotspot Tessin

Die Nähe der beiden Hauptlieferanten Nieuport-Macchi in Varese und Savoia-SIAI (Società Idrovolante Alta Italia) in Sesto Calende, welche die Flugboote für die Schweiz jeweils nach Locarno oder Lugano abliefern, machte das Tessin zu einer Drehscheibe der Was-

serfliegerei. Am 16. Juli 1920 erhielt der vormalige Avion-Tourisme Pilot Marcel Nappe die Bewilligung für den Einsatz des Flugboots Nieuport-Macchi L.3 CH-29. Bereits am 9. August machte er auf dem «Lac d'Anterne» in Hochsavoyen eine Notwasserung. Mit Ausnahme des Motors und der Instrumente liess er das Flugboot dort zurück.

Das Luftamt prüfte die für eine «Società Idrovolanti Luganese» beschaffte Ersatzmaschine Macchi M.8 CH-36 am 31. März 1921: Die der Firma «Nappe, Entreprise de Transports Aériens» in Lausanne-Ouchy am 15. Juni 1921 erteilte Bewilligung zur Durchführung von gelegentlichen Passagier- und Warentransporten war nur von kurzer Dauer: Wegen des schlechten Zustands der CH-36 verhängte das Luftamt schon am 27. Juni ein Flugverbot, das Unternehmen Nappe machte Konkurs.

Der Chefpilot und Stationsleiter Henri Kramer ersuchte die Ad Astra, den Betrieb in Lugano mit der Macchi M.3 CH-12 sowie

Im Luftfahrzeugregister eingetragene Flugboote - 1919-1929

Zusammengestellt von Daniel Ruhier

Ersteinsatz bei	Kennz.	Flugzeugmuster, Modell	Werks-Nr.	Triebwerk - PS-Leistung	Nr.	Sitze	Eintrag	Löschung	Basis - Datum Verkehrsbewilligung (VB) - Schicksal
Avion-Tourisme	CH-4	Savoia S.16	6707	Isotta-Fraschini - 250 PS		3	28/08/1919	25/05/1920	Genf-Corsier - VB 28.8.19 - Absturz Romanshorn
Avion-Tourisme	CH-6	Savoia F.B.A. S.13	7195	Isotta-Fraschini - 180 PS	2262	4	07/09/1919	12/11/1924	Lugano - VB 20.10.19 - nach Frankreich verkauft
Frick & Co.	CH-8	Dornier Gs.I	17	2 Maybach - 270 PS	2105/09	8	20/10/1919	10/12/1919	Zürichhorn - VB 21.10.19 - zurück an Dornier
Frick & Co.	CH-12	Nieuport-Macchi M.3	3037	Isotta-Fraschini - 180 PS	2277	3	07/11/1919	16/01/1922	Lugano - VB 7.11.19 - am 15.1.22 bei Brand des Hangars in Lugano zerstört
Avion-Tourisme	CH-14	Savoia F.B.A. S.13 Typ H		Isotta-Fraschini - 180 PS	2258	3	12/11/1919	30/04/1921	Genf-Corsier - VB 2.12.19 - Abbruch
Frick & Co	CH-15	Nieuport-Macchi M.3	3038	Isotta-Fraschini - 180 PS	2273	3	14/11/1919	21/11/1921	Zürichhorn - VB 17.11.19 - Abbruch
Avion-Tourisme	CH-17	Savoia F.B.A. S.13		Isotta-Fraschini - 180 PS	2260	3	17/11/1919	10/05/1922	Lugano-Locarno - VB 17.12.19 - Abbruch
Avion-Tourisme	CH-18	Savoia F.B.A. S.13 Typ F		Isotta-Fraschini - 180 PS	4253	2	29/01/1920	31/08/1920	Zürichhorn - VB 9.2.20 - Absturz Zürichhorn
Ad Astra-Aero	CH-19	Nieuport-Macchi M.9	3049	Isotta-Fraschini - 250 PS	6205	4	03/02/1920	12/10/1923	Zürichhorn - VB 25.2.20 - demontiert
Ad Astra-Aero	CH-20	Nieuport-Macchi M.9 bis	3047	Fiat A 12bis - 300 PS	10224	4	08/04/1920	02/02/1923	Locarno - VB 12.4.20 - zurück an Macchi und mit neuen Flügeln und Bootskasten am 21.7.1922 an Ecole Aéro; bei Hangarbrand in Lausanne zerstört
Ad Astra-Aero	CH-21	Nieuport-Macchi M.18 Lusso	3058	Isotta-Fraschini - 250 PS	6744	4	08/04/1920	12/11/1924	Lugano/Zürichhorn - VB 20.5.20 - im Mai 1926 an Transadriatica Ancona
Ad Astra-Aero	CH-22	Nieuport-Macchi M.18 Lusso	3059	Isotta-Fraschini - 250 PS	6870	4	08/04/1920	12/11/1924	Genf - VB 28.7.20 - demontiert
Ad Astra-Aero	CH-23	Nieuport-Macchi M.18 Lusso	3060	Isotta-Fraschini - 250 PS	6871	4	08/04/1920	18/11/1924	Zürichhorn - VB 26.8.20 - im Mai 1926 an Transadriatica Ancona
Ad Astra-Aero	CH-24	Nieuport-Macchi M.18 Lusso	3061	Isotta-Fraschini - 250 PS	6867	4	08/04/1920	12/11/1924	Locarno - VB 26.08.20 - demontiert
Attilio Maffei	CH-25	Nieuport-Macchi M.8		Isotta-Fraschini - 180 PS	2100	3	18/05/1920	16/01/1922	Lugano - VB 20.05.20 - am 15./16.1.22 bei Brand des Hangars in Lugano zerstört
Marcel Nappetz	CH-29	Nieuport-Macchi L.3		Isotta-Fraschini - 170 PS		2	12/07/1920	09/08/1920	Lugano - VB prov. 16.7.20 - Notwasserung 9.8.20 Lac d'Arnerne, F, Demontage
Marcel Nappetz	CH-36	Nieuport-Macchi M.8		Isotta-Fraschini - 180 PS	4727	3	31/03/1921	12/07/1921	Lausanne-Ouchy - VB prov. 4.21 - versteigert
Ad Astra-Aero	CH-58	Dornier Cs II Delphin	25	B.M.W. III a - 185 PS	1989	7	02/07/1921	18/07/1921	Zürichhorn - VB 5.7.21 - am 6.2.24 nach Japan
Alfred Comte	CH-60	Lohner R.37		Austro-Daimler - 200		4	07/07/1921	20/12/1928	Horgen - VB 7.7.21 - Verkauf nach Oesterreich ?
Alfred Comte	CH-61	Lohner R.37 (Doppelsteuer)		Austro-Daimler - 200	23216	5	19/05/1921	29/09/1923	Horgen - VB 19.5.21 - Verkauf nach China
Alfred Comte	CH-62	Lohner R.37		Austro-Daimler - 200	23421	4	19/05/1921	01/07/1925	Horgen - VB 19.5.21 - nach Bruchlandung Abbruch
Alfred Comte	CH-63	Lohner R.37		Austro-Daimler - 200	23402	4	19/05/1921	23/04/1928	Horgen - VB 21.5.21 - Verkauf n. Oesterreich als A-51 nachher OE-DEW und D-EDEW
Alfred Comte	CH-64	Lohner R.37		Austro-Daimler - 200	23399	4	19/05/1921	29/09/1923	Horgen - VB 21.5.21 - Verkauf nach China
Alfred Comte	CH-65	Lohner R.37		Austro-Daimler - 200		4	19/05/1921	29/05/1921	Horgen - Unfall Abnahmeflug 25.5.21. Oberrieden
F. Engensperger	CH-70	Dornier A Libelle I	31	Siemens-Halske - 60 PS	1703	3	30/08/1921	17/07/1922	Prototyp, Erstflug 16.8.21. Rorschach - VB 13.9.21 - nach Deutschland
Ouchy Aviation	CH-73	Savoia F.B.A. S.8		Isotta-Bianchi - 180 PS	1087	3	07/11/1921	22/03/1922	Lausanne-Ouchy - VB 14.12.21 - Abbruch
Ouchy Aviation	CH-78	Nieuport-Macchi L.3		Isotta-Fraschini - 180 PS		3	03/05/1922	09/10/1923	Lausanne-Ouchy - VB 13.5.22 - versteigert
Ecole Aéro	CH-96	Nieuport-Macchi M.1 / 9 bis		Fiat - 300 PS		4	30/07/1923	31/12/1924	Lausanne-Paudex - VB 3.8.23
Aero-Metall A.-G.	CH-178	Dornier L-Bas Delphin III	151	B.M.W. VI - 500-600 PS		11	23/05/1928	16/04/1929	gebaut in Altenrhein; als D-1620 an Bodensee Aero Lloyd

Foto ETH Bildarchiv



Bis Ende 1923 war das Zürichhorn die Hauptbasis der Ad Astra Flugboot-Flotte.

Attilio Maffei's privater Macchi M.8 CH-25 auf eigene Rechnung weiterführen zu dürfen. Die «Impresa di aviazione – Kramer & Co» begann ihre Tätigkeit am 15. Juni 1921, der Eintrag im Handelsregister erfolgte am 6. September. Die Zerstörung der beiden Flugboote bei einem nächtlichen Hangarbrand in Lugano am 16. Januar 1922 setzte den Aktivitäten der Firma ein vorzeitiges Ende.

Weitere Flugboot-Betreiber

Solidere Konkurrenz erwuchs dem Flugbootbetrieb der Ad Astra mit dem Eintreffen von sechs Lohner R-37 Flugbooten, welche ihr vormaliger Chefpilot Landflugzeuge, Alfred Comte, noch vor der Gründung seiner «Luftverkehrs- und Sportfliegerschule» am 6. Dezember 1920 gekauft hatte. Diese Firma wird in einer späteren Ausgabe von SkyNews.ch beschrieben werden.

Über das am 7. November 1921 eingetragene Flugboot Savoia S.8 CH-73 von Gustave Fonjallaz und Louis Genton verhängte das Luftamt Anfang April 1922 auf Anweisung des

Herstellers ein Flugverbot. Als Ersatz beschaffte sich die Ouchy Aviation S.A. – am 8. Mai ins Handelsregister eingetragen – eine dreiplätzi-ge Macchi L.3 CH-78, welche Chefpilot Henri Kramer, gestützt auf eine provisorische Bewil-ligung für Rundflüge, ab Lausanne-Ouchy ein-setzte. Nach zwei Flugsaisons ging das Unter-nehmen am 27. November 1923 in Konkurs.

Die am 21. Juli 1922 von Ad Astra-Aéro übernommene Macchi M.9bis CH-20 der Eco-le Aéro wurde beim Hangarbrand in Blécherete am 30. Januar 1923 zerstört. Ab Ende Juli 1923 setzte Aéro Lausanne eine im Hafen von Lausanne stationierte Macchi M.9 CH-96 ein.

Schwimmerflugzeuge statt Flugboote

Das grösste Flugboot der Ad Astra war die Dornier Cs II Delphin CH-58 für sechs Passa-giere; sie benützte dieses im Juli 1921 aber nur während zwei Wochen, bevor es nach Japan verkauft wurde. Für die im Mai 1928 in die Schweiz eingeführte Dornier L Delphin III CH-178 für zehn Passagiere zeigte sie kein Interesse. Ausser ihren Flugbooten setzte Ad

Foto Archiv Daniel Rühler



Nachdem die Savoia S.8 CH-73 mit einem Flugverbot belegt worden war, setzte Ouchy Aviation während zwei Saisons die Macchi L.3 CH-78 ein.



Erste Verkehrsregeln

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg hatten schweizerische Schifffahrtsgesellschaften verlangt, Überflüge und Landungen von Wasserflugzeugen in Nähe ihrer Kursschiffe zu verbieten. Die **starke Zunahme an Flugbooten** veranlasste den Bundesrat, am 24. Januar 1921 «Vorschriften betreffend den Verkehr von Luftfahrzeugen auf und über Gewässern» (AS 37, 77) zu erlassen. Sie regelten in drei Abschnitten den Verkehr in der Luft, auf dem Wasser sowie das «Ab- und Anwassern» (französisch: «Alaquage»). In der Luft durften sich Luftfahrzeuge einem Personen befördernden Dampf- oder grösseren Motorschiff **nicht näher als auf 200 Meter nähern**. Insbesondere war es Luftfahrzeugen untersagt, solche Schiffe seitlich zu begleiten oder zu umkreisen; Kunstflüge über oder in weniger als einem Kilometer Abstand von Schiffen waren verboten. Das Ab- und Anwassern, also Start und Landung auf dem Wasser, durfte niemals gegen die An- und Abfahrtslinie von Schiffen erfolgen. Beim Start musste die Bahn auf der ganzen Strecke frei sein, die das Flugzeug vom Startbeginn bis zum Flugzustand benötigte. Bei **Dunkelheit** war der Verkehr von Wasserflugzeugen auf Seen und Gewässern mit Schifffahrt nur bei Aus-rüstung «mit den auch für Motorschiffe vor-geschriebenen Positionslichtern» gestattet. Die grünen (rechts) und roten (links) **Signal-lichter** an den Flugzeug-Flügelenden sind somit ein Erbe der Seeschifffahrt!

Astra-Aero auch Schwimmerflugzeuge ein: Die am 23. Juni 1921 zugelassene Junkers F.13a CH-66 stand bis zum 25. Oktober als Wasserflugzeug im Einsatz. Erst 1929 versah sie die Junkers F.13 CH-94 mit Schwimmern. Ihr grösstes Wasserflugzeug war jedoch die Dornier Do B Merkur CH-171, mit welcher Walter Mittelhol-zer am 7. Dezember 1926 zum Afrikaflug nach Kapstadt startete. www.HistAero.ch