



Erster Luftverkehr: Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule Startabbruch nach München

Der Sablatnig P.III CH-54 der Alfred Comte Luftverkehr war das erste Passagierverkehrsflugzeug der Schweiz mit vier komfortablen Fauteuils in einer beheizten Kabine und auch das erste «Bundesratsflugzeug».

Foto ETH Bildarchiv

Nach den Versuchen der Aéro-Transport (Paris–Genf, SkyNews.ch 11/2020) und der Balug (Frankfurt–Basel, SkyNews.ch 01/2021) die Schweiz 1920 ans internationale Luftverkehrsnetz anzubinden, konzentrierten sich die Bemühungen 1921 auf die Luftpostlinie zwischen München und Zürich. Weil die schweizerische Post aber keine Subventionen budgetiert hatte, wurde das Projekt vertagt. Einer der Interessenten war Alfred Comte mit seiner Luftverkehrs- und Sportfliegerschule.

Rückblick von Daniel Ruhier

Von Prag via Schweiz nach Madrid

Im Anschluss an den erfolgreichen Flugtag zur Eröffnung des Basler Flugplatzes Sternenfeld am 12. September 1920 informierte die Ad Astra-Aero das Luftamt über eine von der Deutschen Luftreederei erhaltene Anfrage zum Luftpostverkehr von Deutschland via die Schweiz nach Italien und Frankreich. Ende September stellte dann der Bayerische Luft-Lloyd dem Bundesrat den Antrag, ihm die Erlaubnis zur Inbetriebnahme der Luftverkehrsstrecke München–Zürich zu erteilen. Mit einer Genehmigung der Interalliierten Kontrollkommission benutzte er den Flugplatz Schleissheim und wünschte als Erstes eine Linie nach Zürich einzurichten. Der Ad Astra-Aero hatten die Bayern bereits den Vorschlag gemacht, die Strecke im Wechselverkehr zu betreiben. Wie Deutschland müsse jedoch auch die Schweiz eine staatliche Subvention an diese Linie gewähren, stand im Schreiben an den Bundesrat weiter.

Am 12. Januar 1921 informierte der deutsche Reichspostminister die schweizerische Oberpostdirektion, dass die Einrichtung einer regelmässigen Flugpostlinie von Wien und Prag über München, Zürich, Genf nach Madrid nach Möglichkeit gefördert werde. Voraussichtlich Anfang März eröffne der Bayerische Luft-Lloyd die Strecke München–Lindau. Man würde es begrüessen, wenn gleichzeitig die Ad Astra den Betrieb ab der bayrischen Grenze aufnehmen könne, hiess es weiter. Falls die Fortführung bis Madrid noch eine längere Vorbereitung benötige, hielt es der Reichspostminister für zweckmässig, wenn die beiden Gesellschaften zunächst mit der Ausführung der Flüge München–Lindau–Zürich–Genf beginnen würden.

Im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens lud das Luftamt Mitte Februar neben Ad Astra-Aero auch die Ecole Aéro Lausanne sowie die am 8. Dezember 1920 mit finanzieller Unter-

stützung des Deutsch-Amerikaners Reinhold Becker gegründete «Alfred Comte, Luftverkehr und Sportfliegerschule» ein, ihre Bedingungen für den Betrieb des schweizerischen Teilstücks dieser Luftpostlinie anzumelden.

« Ad Astra-Aero setzte eine Subvention von zwei Franken pro geflogenen Kilometer sowie eine Mindestbetriebsdauer von einem Jahr voraus.

Ad Astra-Aero setzte eine Subvention von zwei Franken pro geflogenen Kilometer sowie eine Mindestbetriebsdauer von einem Jahr voraus, um geeignete Flugzeuge zu beschaffen und Piloten anstellen zu können. Nach Rücksprache mit Alfred Comte sei dieser geneigt, die

Alfred Comte, Luftverkehr- und Sportfliegerschule und Karl Duttlinger

Zusammengestellt von Daniel Rühler

Kennz.	Flugzeugmuster, Modell	Werks-Nr.	Triebwerk - PS-Leistung	Nr.	Sitze	Eintrag	Löschung	Erstkontrolle (EK), Verkehrsbewilligung (VB)
CH-30	Lohner Express		Austro.Daimler - 230	23351	3	07/07/1920	07/04/1924	Eigentümer Renaud Becker Zürich, VB 10.7.20, EK 16.7.20, am 12.2.21 an A. Comte Luftverkehr
CH-40	L.V.G. C.VI	4679	Benz - 220	34931	3	18/08/1921	04/10/1922	Max Wälti, Weinfelden, EK 6.11.20, an A. Comte, VB 18.8.21, an S.F.A. N°707, Abnahme 22.11.22, abgeschrieben 1.11.29 mit 113 Flugstunden, 24.6.30 bei Schiessversuchen in Kloten zerstört.
CH-41	Wild WS	W4	Mercedes D-I - 100	23083	2	12/02/1921	31/12/1927	ex S.F.A. N°136, EK 14.12.20, VB 14.2.21,
CH-42	Wild WT-1S	16	Argus - 120	578	2	12/02/1921	16/06/1927	ex S.F.A. N°144, EK 14.12.20, VB 14.2.21, an Jean Messerli, Lausanne 15.2.27, Unfall Lausanne 16.6.27
CH-43	Wild WT-1S	15	Mercedes - 100	23117	2	12/02/1921	05/10/1928	ex S.F.A. N°143, EK 14.12.20, VB 14.2.21,
CH-44	Wild WTS	21	Mercedes - 100	23093	2	12/02/1921	31/12/1927	ex S.F.A. N°149, VB 14.2.21, 1924 mit Schwimmern ausgerüstet, Versuche mit Wasserflugzeug sistiert.
CH-46	Fokker D.VII (1918)	7668/18	Mercedes - 160	30990	1	12/02/1921	11/02/1927	März 1920 durch Karl Högger aus Berlin eingeflogen, zur Verfügung S.F.A. bis 12.20, EK 28.12.20, an Major Nabholz-von Grabow, Hilfikon, 9.3.23, an Fliegertruppen als N°631 9.2.27, an Deutsches Museum, Berlin, 31.12.1936.
CH-48	Häfeli DH-2	12	Argus - 120		2	ntu		ex S.F.A. N°353, EK 17.1.21, Flugzeug nicht gekauft
CH-54	Sablatnig P.III Mb	262/18	Maybach M.6 IV - 260	2498	6	19/05/1921	21/08/1922	Ex D-171, EK 20./21.4.21, VB ? an S.F.A. als N°708 August 1922, letzte Flüge 1927, Liquidation 1929
CH-68	Halberstadt C.II (1917)		Mercedes D IIIa - 160		2	21/12/1921	22/08/1930	EK 21.12.21, VB ?, an Major Nabholz, Hilfikon, am 2.11.26 an Emil Brunnhofner, Aarau
CH-72	B.F.W. Halberstadt C.V		Benz - 220	35218	3	30/08/1921	05/10/1922	VB 12.9.21
CH-81	De Havilland D.H. 9 -	H5839	Siddeley Puma - 230	10204 / 83003	3	20/02/1922	28/12/1922	ex G-EAZH, VB 10./20.02.22, an S.F.A. als N°709, Capotage 22.10.24, Lt Charles Hautier
CH-82	de Havilland D.H. 9 -	H5833	Siddeley Puma - 230	10094/ 82893	3	20/02/1922	28/12/1922	ex G-EAYY, VB 10./20.2.22, an S.F.A. als N°710, Capotage 25.5.25, Lt Henri Champod
CH-83	De Havilland D.H. 9	H5848	Siddeley Puma - 230	10128/ 82927	3	24/12/1921	28/12/1922	ex G-EAYZ, VB 24.12.21, an S.F.A. als N°711, Betrieb bis 1929, an Karl Schröder, Richterswil als Ersatzteilspender für CH-84
CH-84	De Havilland D.H. 9	H5860	Siddeley Puma - 230		3	20/02/1922	31/10/1931	ex G-EAZI, VB 10./20.2.22, an Ad Astra-Aero 27.7.26, am 23.1.31 an Karl Schröder, Richterswil, Unfall im Oktober 1931, Rapperswil
CH-85	Halberstadt C.V	8823	Benz Bz IV - 220		3	23/06/1923	20/12/1928	VB 23./28.6.23, an Samuel Rupp 30.12.24, an Max Studer, Lausanne, 29.6.25, an Alfa S.A., Lausanne, 3.6.26
CH-86	Nieuport-Macchi M.16 sport	3121	Anzani - 30		1	01/09/1922	20/12/1928	Major Nabholz, Hilfikon, VB 1.9.22, an A. Comte 07.01.23
CH-99	S.A.M.L. Wild	W7	Mercedes - 100		2	03/11/1923	24/12/1931	an Alfa S.A., Lausanne 3.7.26, an AeCS Section Romande 3.7.26, Lausanne, an E. Savary, Yverdon, 19.5.31
CH-35	Albatros B II	4035	Mercedes - 120		2	13/08/1920	12/11/1920	Max Wälti, Weinfelden?, an Karl Duttlinger verkauft, EK 13.8.20: VB 27.10.20 für Ausflug nach Deutschland, in Nürnberg beschlagnahmt und vernichtet
CH-56	Rumpler C.I	7060	Benz - 150		2	(28.07.1921)	18/11/1921	Karl Duttlinger, Zürich, Anmeldung wegen Verkauf des Flugzeugs zurückgezogen
CH-57	Rumpler C.I	7073	Benz - 150		2	(28.07.1921)	18/11/1921	Karl Duttlinger, Zürich, Anmeldung wegen Verkauf des Flugzeugs zurückgezogen

FLOTTE

Strecke München–Dübendorf zu übernehmen, womit Ad Astra-Aero noch Dübendorf–Genf verbleiben würde, teilte sie dem Luftamt mit. Ihr Flugplan der Strecke Prag–Lyon und zurück sah an den Zwischenlandepunkten München, Dübendorf und Genf Standzeiten von jeweils einer halben Stunde vor – «für die Erledigung der persönlichen Bedürfnisse der Passagiere».

Alfred Comte mit Kabinenflugzeug

Am 6. April 1921 informierte Comte das Luftamt, nach Abschluss der Vereinbarungen mit der Firma Sablatnig Flugzeugbau sei er nunmehr in der Lage, die von ihm längst



Foto Archiv Daniel Rühler

Die Anfangsflotte der Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule 1921 in Dübendorf. Vorne das Lohner Express Flugzeug CH-30, dahinter die vier Wild-Schulmaschinen CH-41 bis CH-44 sowie am Ende der Reihe der Fokker D.VII CH-46.

◀ Im Vergleich zu den Schnellzugsverbindungen von Berlin und München nach Zürich erwies sich der vorgeschlagene Anschlussflugplan als ungünstig.

geplante Luftlinie Zürich–München–Zürich definitiv in der zweiten Hälfte des Monats mit Flugzeugen dieser Firma zu eröffnen. Zusammen mit fünf von sechs in Wien beschafften Lohner R Flugbooten wuchs die Flotte der «Luftverkehr und Sportfliegerschule» am 19. Mai 1921 durch Eintrag des Sablatnig P.III CH-54 auf zwölf Flugzeuge an. Das Sablatnig-Kleinverkehrsflugzeug aus Deutschland bot erstmals den bisher im schweizerischen Luftverkehr fehlenden Komfort einer heizbaren, mit vier Polstersesseln und elektrischer Beleuchtung versehenen Passagierkabine. Bereits am 12. Februar 1921 waren Reinhold Beckers Reiseflugzeug Lohner Express, vier Wild-Schulmaschinen und Carl Höggers Fokker D.VII Jagdflugzeug auf Alfred Comte im Register eingetragen worden.

Flugboot oder Landflugzeug?

Mitte April 1921 bestätigte Ad Astra-Aero dem Luftamt ihre Bereitschaft, die Linie Zürich–Konstanz während des Sommers zu übernehmen, sofern die Subvention von zwei Franken pro Kilometer zugebilligt würde. Obschon sie den Einsatz von Landflugzeugen als vorteilhafter erachtete, liess sie eine Option für Flugboote noch offen. Das Luftamt schlug der Deutschen Post daraufhin vor, die Flugpostverbindungen via Konstanz am 1. Juni 1921 für vorläufig vier Monate zu eröffnen. Der Flugplan der Reichspost vom 14. Mai sah einen täglichen Flug des Schweizer Unternehmens von Zürich nach Konstanz und retour vor, während deutsche Fluggesellschaften ab Konstanz je einen Anschlussflug nach Stuttgart und München sowie zurück durchführen sollten.

Im Vergleich zu den Schnellzugsverbindungen von Berlin und München nach Zürich erwies sich der vorgeschlagene Anschlussflugplan als derart ungünstig, dass das Luftamt auf die weitere Verfolgung einer Flugpostlinie Zürich–Konstanz verzichtete. Das Zusammengehen der Deutschen Luftreederei mit dem Zeppelin-Werk Lindau und der Hamburg Ame-

rika Linie zur Aero-Union AG in Berlin eröffnete der Ad Astra-Aero zudem neue Aussichten auf eine direkte Verbindung Zürich–Stuttgart, von wo die Deutsche Luftreederei den Anschluss nach Berlin sicherstellen wollte. Da die Oberpostdirektion für 1921 über keine budgetierten Kredite für die Ausrichtung einer fixen Entschädigung verfügte und die Ad Astra-Aero die integrale Ablieferung der Zuschlagstaxen als ungenügenden Gegenwert zum Risiko einer derartigen Linie erachtete, wurde das Projekt in der Hoffnung auf bessere Voraussetzungen auf 1922 vertagt.

Initiativer Carl Duttlinger

Am 11. Juli 1921 wandte sich Carl Duttlinger aus Zürich als «Halter von drei Flugzeugen» an die Oberpostdirektion in Bern. Er stehe in Verbindung mit einer deutschen Fluggesellschaft zur Eröffnung des Luftverkehrs nach München, teilte er mit. Das Luftamt bestätigte der Oberpostdirektion, dass Duttlinger zwar zwei Flugzeuge besitze, diese aber in der Schweiz noch nicht zum Verkehr zugelassen seien. Weder habe er bereits die nötige Bewilligung für den gewerbsmässigen Luftverkehr beantragt, noch



Die De Havilland D.H.9 CH-84 der Alfred Comte Luftverkehr. Die frühere englische Immatrikulation G-EAZI ist noch knapp sichtbar.

Foto ETH Bildarchiv

eine solche erhalten. Das Luftamt bezweifelte, ob er seine ehemaligen Militärflugzeuge in Deutschland überhaupt einsetzen könne.

Am 28. Juli 1921 unterbreitete Duttlinger der Oberpostdirektion einen Flug- und Streckenplan für eine Tagesrandverbindung Zürich–München–Berlin mit dem Hinweis, es könnten höchstens zwei Passagiere pro Flug und Flugzeug befördert werden. Gleichentags trug das Luftamt seine beiden Rumpler C.I Flugzeuge mit den Nummern CH-56 und CH-57 in das schweizerische Luftfahrzeugregister ein. Es machte ihn darauf aufmerksam, dass es von der Erfüllung finanzieller und technischer Bedingungen abhängt, ob seine Unternehmung konzessioniert werden könne. Doch dann verkaufte Duttlinger seine Flugzeuge und verzichtete am 18. November 1921 auf den Eintrag der beiden Rumpler C.I ins Register und somit auf die Verwirklichung seiner Pläne.

Militär kauft Transportflugzeuge

Im November 1921 erwarb die Firma Comte Luftverkehr in London von der britischen Aircraft Disposal Co. Ltd vier schwere Beobachtermaschinen des Typs De Havilland

D.H.9. Die im Laufe des Winters in Dübendorf eintreffenden Doppeldecker waren für den Einsatz auf den Luftpostlinien nach München und Stuttgart vorgesehen. Als schliesslich die Ad Astra-Aero am 1. Juni 1922 den regelmässigen Linienbetrieb auf der Strecke Genf–Zürich–Nürnberg/Fürth aufnahm, bot Comte sowohl das Kabinenflugzeug Sablatnig P.III CH-54 als auch die drei De Havilland D.H.9 (CH-81 bis 83) der Flugplatzdirektion zum Kauf an. Der oft für Reiseflüge im Auftrag des Bundes eingesetzte Sablatnig wechselte bereits im August 1922 als N°708 zur Flotte der Fliegerabteilung. Für die Durchführung der Flüge wurde Alfred Comte in seiner Funktion als Militärpilot aufgeboten.

Am 14. Dezember 1922 stimmte der Bundesrat auch dem Kauf der drei De Havilland D.H.9 zu. Die zum Preis von insgesamt 36'000 Franken übernommenen Flugzeuge konnten mittels Wechselsätzen beliebig für Aufklärungs- oder Transportzwecke eingesetzt werden. Sie erhielten in der Fliegerabteilung die Nummern 709 bis 711. 

www.HistAero.ch

100 JAHRE LUFTVERKEHR



LTDB der Pionierzeit

Seit dem 1. Januar 2005 wird der Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) allein durch die Luftwaffe sichergestellt. Wie die Akten zur Übernahme von Flugzeugen der Firma Alfred Comte, Luftverkehr und Sportfliegerschule bestätigen, führte vor 100 Jahren ursprünglich die Fliegerabteilung die Dienstflüge für die Bundesverwaltung durch. Die Reiseflüge mit dem Sablatnig P.III erfolgten grösstenteils im Auftrag der Regierung. Das Kabinenflugzeug mit vier Polstersesseln darf deshalb zweifellos als erstes «Bundesratsflugzeug» bezeichnet werden. Aber auch die drei De Havilland D.H.9 wurden öfters für Transportzwecke eingesetzt.

