

Erster Luftverkehr: Trans-Aero, Schweizerische Fluggesellschaft AG

Zweckmässige «Apparate»

Die nach Ende des Ersten Weltkriegs aufkommende Verkehrsluftfahrt war anfänglich von umgebauten Militär-Doppeldeckern mit offenen Passagiersitzen geprägt. Bereits Mitte 1920 plante jedoch die «Trans-Aero» Schweizerische Fluggesellschaft AG in Aarau den Einsatz moderner, speziell für den Passagierverkehr gebauter Flugzeuge. Schliesslich profitierte die Ad Astra von deren Initiative zur Vorstellung der neuen Junkers F 13 in der Schweiz.

Rückblick von Daniel Ruhier

Bei Einstellung der ersten Flugpostlinie vertrat die schweizerische Fliegerabteilung Ende Oktober 1919 den Standpunkt, hauptsächlich

im Winter müsse der Personenverkehr mit geschlossenen Kabinenflugzeugen durchgeführt werden, um regelmässig frequentiert zu sein. Ihre Militärmaschinen böten zu wenig Komfort für die Fluggäste, hielt sie fest.

Vor Luftzug und Kälte geschützt

Ende Juli 1920 beschrieb das in Aarau etablierte Initiativkomitee zur Gründung der «Trans-Aero» Schweizerische Fluggesellschaft AG seine Wahl des Flugmaterials folgendermassen: «Um den Genuss von Flügen und den Vorteil schnellster Beförderung, sei es zu Vergnügungs- oder geschäftlichen Zwecken, auch dem weniger bemittelten Publikum zugänglich zu machen, legt die Gesellschaft nur Wert auf speziell konstruierte Verkehrsflugzeuge und lehnt alle billigen Angebote von ehemaligen Kriegsflugzeugen ab. ... Besondere Beachtung hat die bequeme Unterbringung der Flugpassagiere gefunden: In einer völlig geschlossenen Kabine mit herunterlassbaren Fenstern finden 5 Personen in Polstersesseln bequem Platz, geschützt vor Luftzug und Kälte. Der bisherige Einstieg in die Flugzeuge konnte nur durch grosse Kletterpartien erfolgen. Durch eine normale Kabinentür steigt man jetzt bequem in diesen Apparat ein.»

Foto Archiv Daniel Ruhier



Bereits im August 1920 wollte die Trans-Aero mit einer Fokker F II ab Aarau in die Luft steigen.

Foto ETH Bildarchiv



Der hinter dem Flügel angeordnete Pilotensitz wurde Ad Astra Pilot Max Cartier beim Einschulen auf dem Prototyp des Dornier C III Komet I CH-49 zum Verhängnis.

« Der bisherige Einstieg in die Flugzeuge konnte nur durch grosse Kletterpartien erfolgen.

Obschon nicht namentlich erwähnt, muss es sich beim vorgesehenen Flugzeugtyp um den Fokker F II Prototyp V.45 gehandelt haben. Zur Errichtung einer internationalen Luftlinie Genf-Basel-Köln-Amsterdam, mit Anschluss an die Linie Amsterdam-London, würden mit einem der grössten ausländischen Flugverkehrsunternehmen Unterhandlungen geführt, versprochen die Initianten. Anschlüsse an andere ausländische Linien, etwa Genf-Bern-Zürich-

Schaffhausen–München–Berlin, seien vorgesehen, hiess es. Hinter dem Projekt stand der Schaffhauser Flugzeugkonstrukteur Erich Berthold Harder. Die als Mitwirkende genannten Militärfieger-Oberleutnants Max Meier und Oskar Kihm verneinten jedoch ihre Beteiligung am Vorhaben, worauf das Initiativkomitee wegen unwahrer Angaben beim Luftamt vorerst einmal in Ungnade fiel.

Komet I startete in Dübendorf

Im Oktober 1920 begann im Zeppelin-Werk Seemoos die Teilefertigung für das Musterflugzeug Dornier «Komet» mit der Werksnummer 22. Die transportfähigen Grossbauteile wurden über den Bodensee zur Zweigstelle Rorschach und von dort auf dem Landweg nach Dübendorf gebracht, wo in der Flugzeugwerft von Ad Astra-Aero die Endmontage stattfand.

Dort führte Franz Zeno Diemer als Einflieger der Zeppelin-Werke Lindau (ZWL) am 10. Februar 1921 den Erstflug der Dornier C III Komet aus. Am 11. Februar fand die Luftamt-Erstkontrolle des der Ad Astra für drei Wochen zur Verfügung gestellten Apparates statt. Fünf Tage später, kurz vor 5 Uhr abends, geriet Max Cartier im ersten Einschulungsflug bei der Landung in die Krone einer 18 Meter hohen Baumgruppe und riss zwei Masten einer Hochspannungsleitung um. Glücklicherweise blieb Cartier unverletzt. Der Rumpf war nicht mehr brauchbar; die Flügel konnten nach Reparatur wieder verwendet werden.

Junkers F 13 für Trans-Aero

Am 19. April 1921 unterbreitete das inzwischen nach Schaffhausen verlegte Initiativkomitee «Trans-Aero» dem Luftamt ein Kon-

zeptionsgesuch. Vom Hersteller erhielt es eine Junkers F 13 zum Vorfliegen. Es ersuchte deshalb um eine Bewilligung für Probeflüge. Die vorgesehenen Piloten Max Meier und Heinrich Hax, beide Oberleutnants der Fliegerabteilung, waren dazu qualifiziert. Eine am 8. Mai erfolgte Besichtigung des in Schaffhausen ausgestellten Junkers-Apparats durch Vertreter der Gesellschaft schweizerischer Militärfieger bewog das Komitee, das Luftamt erneut zu bitten, die Maschine im Flug vorführen zu dürfen.

Der am 13. September 1919 als Angestellter der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt am Höhenweltrekord der Junkers F 13 D-183 beteiligte Luftamt-Ingenieur Robert Gsell war durch die zahlreichen Unfälle mit dem Flugzeugtyp in den USA verunsichert. Deshalb verlangte er vorerst eine eingehende Typenprüfung und von einem Werkpiloten durchzuführende Probeflüge in der Schweiz. Wenn möglich, sollte das in Schaffhausen befindliche Exemplar für diese Flüge benützt werden.

Das Luftamt führte am 27. Mai 1921 in Dübendorf eine Erstkontrolle an dem den Junkers-Werken gehörenden Apparat durch. Am 2. Juni führte Fabrikpilot Wilhelm Zimmermann sechs Zulassungsflüge aus. Das Amt bestätigte dem Verkaufsdirektor Gotthard Sachsenberg am 8. Juni die erfolgreiche technische Abnahme. Für den Verkehr in der Schweiz müsse das Flugzeug in Deutschland immatrikuliert und zugelassen, oder einer schweizerischen Firma zur Verfügung gestellt und im Schweizer Register eingetragen werden, teilte das Luftamt dann mit.

Kurze Dornier-Einsätze

Am 15. Mai 1921 führte das Luftamt die Erstkontrolle des zweiten Dornier C III Komet mit



Erste Flugzeugentführung

Am 18. Oktober 1921 bewilligte die **Ad Astra** einen viertelstündigen Probeflug ab Dübendorf mit der Junkers F 13 CH-59 für zwei angebliche Rumänen, die den Flugzeugtyp für einen Flugdienst zwischen Wien und Budapest zu kaufen planten. Tags darauf buchten diese einen Flug für vier Personen von Dübendorf nach Genf und bezahlten den Flugpreis von 1000 Franken in bar. Am Donnerstag, 20. Oktober, bestiegen fünf Passagiere die von Werkpilot **Wilhelm Zimmermann** gesteuerte CH-59 in Dübendorf und starteten um 12.30 Uhr angeblich nach Genf. Zimmermann hatte entgegen seinem Auftrag die Station Genf nicht vom Flug avisiert. Am Abend wurden sie zurück erwartet, doch auch am nächsten Tag tauchte die F 13 nicht auf. Wie die übrige Welt erfuhr Ad Astra aus der Presse, dass ihr Flugzeug mit **Ex-Kaiser Karl**, seiner Gattin **Zita** und drei Begleitern nach einem vier Stunden dauernden Flug in Oldenburg in Ungarn gelandet war. Obschon Flugzeugführer Zimmermann bereits vor dem Start in die Pläne seiner Passagiere eingeweiht war, nicht aber die Besitzerin Ad Astra, geht dieser Flug für den versuchten Umsturz in Ungarn zweifellos als erste «Flugzeugentführung» in die Geschichte ein. Die Junkers F 13 CH-59, im Herbst 1921 mit dem **grösseren Flügel** des Schwimmer-Flugzeugs CH-66 versehen, ist bis heute erhalten geblieben: Sie kann im Verkehrsmuseum in Budapest besichtigt werden

Quellen: *Der deutsche Luftverkehr, Die Pionierjahre 1919-1925*, Wolfgang Wagner, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz, 1987 – www.adl-luftfahrthistorik.de – *Schweizerisches Bundesarchiv, Bern.*

www.HistAero.ch



Die am 20. Oktober 1921 nach Ungarn entführte Junkers F 13 CH-59 trägt heute noch im Verkehrsmuseum von Budapest den grösseren Flügel der CH-66.



Im zweiten Dornier C III Komet II, hier bereits mit Schweizer Kennzeichen CH-50, bot der an der Vorderkante des Flügels angeordnete Pilotensitz bessere Sicht nach vorne. Foto ETH Bildarchiv

der Werksnummer 23 durch. Dessen Bauteile waren bereits im April via Rorschach nach Dübendorf gebracht worden, wo die Endmontage und das Einfliegen stattfanden. Der viertägigen Vorstellung in Genf folgten am 24. und 25. Mai die Luftamt-Abnahmeflüge in Thun, worauf das Flugzeug von der Ad Astra definitiv übernommen wurde.

Als Folge des Flugzeugbauverbots in Deutschland verlegte die ZWL im Juni die Montage des Dornier Flugboots Cs II Delphin nach Rorschach, nach seiner Fertigstellung sollte es ebenfalls der Ad Astra zur Verfügung gestellt werden. Am 30. Juni 1921 bat die Ad Astra das Amt um die Verkehrsbewilligung für zwei Junkersflugzeuge und ein Dornier-Flugboot, welche sie für einige Zeit probeweise im Be-

trieb verwenden möchte. Die deutschen Piloten Ulrich Niemeyer und Wilhelm Zimmermann würden das Wasserflugzeug beziehungsweise eines der Junkersflugzeuge fliegen, während das zweite Junkers-Flugzeug vom Chefpiloten Henri Pillichody geflogen würde. Gleichzeitig überwies Ad Astra je 100 Franken für die bereits erfolgte Registrierung des Dornier C III Komet CH-50 und für den neuen Dornier Cs II Delphin CH-58.

Wie der Prototyp Komet I CH-49 verweilten die zwei andern Dornier-Flugzeuge nicht lange in der Ad Astra Flotte: Der Delphin CH-58 wurde schon am 18. Juli infolge eines Verkaufs nach Japan im Register gelöscht, während Dornier-Pilot Niemeyer am 18. August mit dem Komet II CH-50 eine Notwasserung im Greifen-

see vornahm. Der fast unbeschädigt gehobene Apparat blieb in Dübendorf eingestellt, bis er nach Aufhebung des Flugzeugbauverbots in Deutschland durch die ZWL abgeholt und am 12. Mai 1922 im Register gelöscht wurde.

Ad Astra erprobte Junkers F 13

Nach der ersten, ursprünglich an Trans-Aero ausgeliehenen Junkers F 13 mit den Kennzeichen CH-59 führte das Luftamt am 23. Juni 1921 an einem zweiten der Herstellerfirma gehörenden Exemplar die technische Erstkontrolle durch. Für die Kontrollflüge flog Werkpilot Tiedemann von Thun nach Interlaken sowie nach Gümligen und zurück. Die auf zwei Schwimmer gesetzte Junkers F 13 wurde gleichentags als CH-66 ins Register eingetragen. Das Amt bewilligte zudem die Durchführung von Rundflügen mit zwei gleichen in Deutschland registrierten Maschinen: In Dübendorf zeigten sich sowohl die D-1 als auch die D-8, letztere zuerst als Landflugzeug und später auf Schwimmern im Wohlensee bei Bern. Die D-8 gehörte, wie die zwei schweizerischen Exemplare, zur Serie von elf 1920 im Hamburger Hafen vor der Ausfuhr in die USA von der alliierten Kommission beschlagnahmten JL6 (Junkers-Larsen 6-Personen), welche nach langer Lagerung instand gestellt worden waren.

« Am Ende der Wasserflugsaison tauschte Ad Astra den grösseren Flügel der für den Winter im Zürichhorn eingelagerten CH-66 mit dem kleineren Flügel der CH-59 aus.

Die Junkerswerke in Dessau stellten der Ad Astra-Aero die zwei in der Schweiz eingetragenen Ganzmetall-Passagierflugzeuge zu Propaganda- und Reklamezwecken leihweise zur Verfügung. Die Verkehrsbewilligung erhielten die CH-59 und die CH-66 am 5. respektive am 7. Juli 1921. Werkpilot Wilhelm Zimmermann sowie der bereits für Trans-Aero delegierte Mechaniker Max Rubens hatten im Auftrag des Herstellers die Apparate jeweils vorzuführen. Im dritten Quartal 1921 fanden in der Schweiz nicht weniger als 17 Meetings statt, an welchen die Junkers F 13 CH-59 Rundflüge durchführte. Das Schwimmerflugzeug stand von Juli bis September jeweils drei Wochen in Luzern für Passagierflüge im Einsatz. Auf die kurzfristige Aufforderung von Junkers, die Flugzeuge zu kaufen oder ausser Betrieb zu setzen, bestä-



Die kurze Anwesenheit in der Schweiz verhinderte, dass der Dornier Cs II Delphin korrekt mit dem Nationalitätskennzeichen CH und der Nummer 58 versehen werden konnte. Foto ETH Bildarchiv



Foto ETH-Bildarchiv

In der Sommersaison 1921 wurde die Junkers F 13 CH-66 als Wasserflugzeug eingesetzt.

tigte Ad Astra dank der Finanzierung durch ihren Verwaltungsrat Dietrich Jenny-Dinner am 24. September den Kauf der CH-59, mit Zahlungstermin am 1. November 1921.

Am Ende der Wasserflugsaison tauschte Ad Astra den grösseren Flügel der für den Winter

im Zürichhorn eingelagerten CH-66 mit dem kleineren Flügel der CH-59 aus, weshalb die am 20. Oktober 1921 in Ungarn beschlagnahmte Junkers F 13 CH-59 noch heute im Verkehrsmuseum Budapest den Flügel der CH-66 hat. Anlässlich der Frühjahrskontrolle

vom 10. Mai 1922 stellte das Luftamt fest, dass die Flügel der CH-66 noch die Nummer 59 trugen. Es löschte schliesslich die vorerst in Fürth als Reserveflugzeug für die Ad Astra-Strecke Nürnberg–Genf vorgesehene Maschine am 22. Mai 1922 im Luftfahrzeugregister. +

Erste Verkehrsflugzeuge in der Schweiz – 1921

Kennzeichen	CH-49	CH-50	CH-54	CH-58	CH-59	CH-66
Flugzeugtyp	Dornier C III Komet I Prototyp	Dornier C III Komet I, 2. Version	Sablatnig P III	Dornier Cs II Delphin I	Junkers F 13	Junkers F 13
Hersteller	Zeppelinwerk Lindau Dornier Metallbauten	Zeppelinwerk Lindau Dornier Metallbauten	Sablatnig Flugzeugbau, Johannistal	Zeppelinwerk Lindau Dornier Metallbauten	Junkers Flugzeugwerk Dessau	Junkers Flugzeugwerk Dessau
Erstflug des Prototyps	10.02.1921	15.05.1921	6. Juni 1919	24.11.1920	25.06.1919	25.06.1919
Bauweise	Ganzmetall Schulterdecker, Landflugzeug	Ganzmetall Schulterdecker, Landflugzeug	Holz, Stoffbespannung Hochdecker, Landflugzeug	Ganzmetall Schulterdecker, Flugboot	Ganzmetall Tiefdecker, Landflugzeug	Ganzmetall, Tiefdecker, Schwimmerflugzeug
Besatzung + Passagiere	1 + 4	1 + 4-5	1-2 + 4	2 + 5	1 + 5	1 + 5
Triebwerkmuster – PS	BMW III a – 220	BMW III a – 185	Maybach IV a – 260	BMW III a – 185	BMW III a – 185	BMW III a – 185
Spannweite	17,00 m	17,00 m	16,00 m	17,10 m	14,80 m	17,75 m
Länge	9,10 m	9,50 m	8,94 m	11,50 m	9,60 m	9,60 m
Höhe	2,50 m	2,75 m	3,25 m	3,10 m	4,10 m	4,10 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h	160 km/h	170 km/h	125 km/h	170 km/h	170 km/h
Leergewicht	1'100 kg	1'450 kg	1'400 kg	1'600 kg	1'075 kg	1'075 kg
Maximale Zuladung	730 kg	600 kg	850 kg	700 kg	725 kg	725 kg
Maximales Startgewicht	1'830 kg	2'050 kg	2'250 kg	2'200 kg	1'850 kg	1'850 kg
Werksnummer	22	23	262	25	574	581
Erstkontrolle durch Luftamt	11.02.1921	20.04.1921	20.04.1921	01.07.1921	27.05.1921	23.06.1921
Eintrag im CH-Register	18.02.1921	02.07.1921	19.05.1921	02.07.1921	05.07.1921	23.06.1921
Verkehrsbewilligung erteilt	-	05.07.1921		05.07.1921	05.07.1921	07.07.1921
Ausser Betrieb	16.02.1921	18.08.1921	an S.F.A. N°708	18.07.1921	20.10.1921	
Löschung im CH-Register	16.02.1921	12.05.1922	21.08.1922	18.07.1921		22.05.1922
Schicksal	Erstflug 10.02.21, Unfall Cartier Dübendorf 16.02.21, Abbruch	Unfall Niemeyer Greifensee 18.08.21, retour an ZWL Mai 22	Ex D-171, an S.F.A. Juni 22, Abbruch 15.05.29	Retour an ZWL, nach Japan verkauft, Export 06.02.24	nach Ungarn entführt 20.10.21, Verkehrsmuseum Budapest	nach Deutschland als D-203
Flüge Flugstunden Sommer 1921 Passagiere			41 17 h 06 min 120	28 7 h 12 min 102	103 45 h 18 min 324	359 101 h 50 min 836

Zusammengestellt von Daniel Ruhier