



Foto Archives de la Ville de Lausanne

Die Farman Goliath F-ADDS «Verdun» beim Erstbesuch in Lausanne am 28. Oktober 1921.

Erster Luftverkehr: CGEA – Compagnie des Grands Express Aériens

Luftkampf in der Romandie

Mit der Landung des Grossflugzeugs Farman F.60 Goliath F-ADDS der «Compagnie des Grands Express Aériens – CGEA» am 28. Oktober 1921 in Lausanne begann zwischen den Waadtländer und Genfer Behörden ein bitterer Kampf um den Luftverkehrsanschluss nach Paris. Die nach Übernahme der bankrotten CGEA entstandene Air Union verzichtete 1923 auf die Weiterführung der ab Juli 1922 bis Genf geführten Linie Paris-Lausanne.

Rückblick von Daniel Ruhier

Die im September 1916 eröffnete Ecole «Aéro» Lausanne erhielt im Ersten Weltkrieg als einzige die Bewilligung, zivile Pilotenschüler auszubilden. Nach Kriegsende verfolgte ihr Direktor und Flugplatzchef Edouard Pethoud (1877–1946) das Ziel, die Waadtländer Hauptstadt an den internationalen Luftverkehr anzuschliessen. Kontakte zu internierten englischen Fliegeroffizieren ermutigten ihn, seine Pläne zuerst den zivilen und militärischen Luftfahrtbehörden in London darzulegen. Im Herbst 1919 inspizierten Vertreter der britischen Aircraft Trans-

port & Travel den Flugplatz La Blécherette, beurteilten diesen jedoch als noch ungenügend.

Handley Page als Primeur

Am 19. Februar 1920 informierte das Initiativkomitee «Compagnie Internationale de Transports Aériens» die Kreispostdirektion Lausanne, ihr Projekt für die Beförderung von «Aerogrammen» zwischen Lausanne und Paris, mit Anschluss an die Flüge nach London, werde demnächst verwirklicht. Die am 1. Juli eröffnete Flugverbindung der «Aéro-Transport Minier Durafour» von Paris-Le Bourget nach

Genf-Saint Georges (SkyNews.ch 11/2020) war bereits eingestellt, als das Luftamt Mitte August die mit Finanzierung englischer oder französischer Unternehmen geplante Fluglinie Lausanne–Paris als vorläufig gescheitert ankündigte.

Doch Edouard Pethoud liess sich nicht entmutigen – mehrere Besuche und beharrliche Verhandlungen in Frankreich und England führten schliesslich zur ersten Landung eines «Luftriesen» in Lausanne: Am 30. August 1920 traf die zweimotorige Handley Page O/10 G-EATL für einen dreiwöchigen Aufenthalt in Blécherette ein – die geforderte Entschädigung

von 11'000 Franken hatte Pethoud aus der eigenen Tasche berappt.

Lufttaufe für Bundesrat

Nach zahlreichen Rundflügen in Lausanne besuchte der für 16 Passagiere umgebaute ehemalige Bomber der Royal Air Force am 5./6. September 1920 das Flugfeld Neuchâtel-Planeyse und am «Jeûne genevois» vom 9. September den Flugplatz Genf-St. Georges, wo etwa 4000 Zuschauer das Flugzeug erwarteten. Auch dort übernachtete der Riese im Freien, bevor er am Freitagnachmittag nach Lausanne zurückflog. Eine im «Zürbiet» wütende Maul- und Klauenseuche veranlasste die lokale Regierung, die am Wochenende vom 11./12. September 1920 in Dübendorf geplanten Vorführungsflüge zu verbieten.

«Eine im «Zürbiet» wütende Maul- und Klauenseuche veranlasste die lokale Regierung, die am Wochenende vom 11./12. September 1920 in Dübendorf geplanten Vorführungsflüge zu verbieten.

Am 16. September, offizieller Tag des erstmals stattfindenden «Comptoir Suisse», erlebten der Bundespräsident Giuseppe Motta, die Bundesräte Edmund Schulthess und Ernest



Foto Archiv Ruhler

Die Kabine der Goliath bot zwölf Passagieren in komfortablen Sesseln Platz.

Chuard sowie weitere Regierungsvertreter ihre Lufttaufe. Nach einem Aufenthalt von 21 Tagen in der Romandie startete die Handley Page O/10 G-EATL am 21. September in Lausanne zum Rückflug via Paris nach London.

Farman Goliath im Anflug

Am 18. Juni 1921 antwortete das Luftamt der Oberpostdirektion, zurzeit lägen keine Projekte für den Luftpostverkehr mit Frankreich vor, weshalb der Abschluss eines Abkommens darüber nicht günstig erscheine. Zwei Wochen später erfuhr es via Ad Astra-Aero, Direktor

Villiers der «Grands Express Aériens» in Paris habe bereits sämtliche Vorkehrungen getroffen, um innert kürzester Frist mit Farman Goliath die Strecke Paris–Lausanne zu betreiben, er werde am 12. Juli 1921 mit diesem Flugzeug zu Besprechungen auf der Blécherette landen. Der Verwaltungsrat John Gallay vertrat die Ansicht, Ad Astra sollte der französischen Firma ab Lausanne die Anschlüsse nach Genf, Bern und Zürich sichern.

Die Erstlandung auf Schweizer Boden absolvierte das Riesenflugzeug Goliath schliesslich im Oktober 1921: Die am 27. in Le Bourget gestartete Farman F.60 F-ADDS «Verdun»

Foto Archives de la Ville de Lausanne



Drei Wochen lang war die Handley Page O/10 G-EATL im Herbst 1920 in Lausanne La Blécherette zu Gast.



Die «Jumbos» der Pionierzeit

Der Prototyp des zweimotorigen Bombers **Handley Page O** absolvierte seinen Erstflug bereits am 17. Dezember 1915. Von den 33 nach Kriegsende in England zivil eingetragenen O/400 standen zehn Passagierflugzeuge O/10 bei **Handley Page Transport Ltd.** im Einsatz. Nach dem Schweizer Besuch der G-EATL im September 1920 eröffnete die englische Fluggesellschaft am 16. August 1923 noch die Luftverkehrslinie London–Paris–Basel–Zürich mit der G-EATH, bevor diese als letzter Handley Page O/10 im September 1923 ausser Betrieb gesetzt wurde.

Auf Verlangen des Militärs bauten die Farman Frères den schweren Nachtbomber **FF.60 Goliath**, der im Oktober 1918 erstmals abhob. Als der Krieg zu Ende war, beschloss die Firma, diesen zum Verkehrsflugzeug umzubauen und versah den Prototypen mit einer Kabine für zwei Mann Besatzung und zwölf Passagiere. Die neu gegründeten «**Lignes Aériennes Farman**» führten damit am 8. März 1919 den ersten internationalen Passagierflug von Toussus-le-Noble bei Paris nach Kenley bei London durch. Von rund 60 gebauten Zivilversionen der F.60 standen zehn bei der «Compagnie des Grands Express Aériens (CGEA)» und 17 bei der «Compagnie des Messageries Aériennes (CMA)» im Einsatz. Nach der Fusion der beiden Fluggesellschaften verfügte die neue **Air Union** über ungefähr 20 Goliaths; sie setzte den Flugzeugtyp ab 1927 auch auf Linienflügen von Paris nach Genf ein.

Quellen: La Blécherette, 80 ans d'aviation, Section Vaudoise de l'Aéro-Club de Suisse, Heliographia SA, Lausanne, Juin 1990 – Crézan Aviation, www.crezan.net – Archives de la Ville de Lausanne – Schweizerisches Bundesarchiv, Bern – www.HistAero.ch



Die Farman Goliath F-ADDS bei einem Überflug des Flugplatzes La Blécherette.



traf – nach einer Zwischenlandung in Romilly und einer Übernachtung in Dijon – erst am Freitag, 28. Oktober 1921, auf der Blécherette ein. Luftamt-Direktor Major Isler, Direktor Pethoud der Ecole Aéro und Vertreter der Stadt Lausanne empfingen die vier Besatzungsmitglieder und sieben Fluggäste, darunter auch Oberst Saconnex, Direktor des französischen Luftamtes. Am Montag, 31. Oktober, flog die Goliath mit drei zusätzlichen Passagieren aus der Schweiz in viereinhalb Stunden nach Le Bourget zurück.

Der erste kommerzielle Linienflug erfolgte am 19. November 1921. Das Luftamt hatte der CGEA für den probeweisen Betrieb während des Winters eine provisorische Verkehrsbewilligung erteilt. Die Ankunft der Goliath in Lausanne fand jeweils am Samstagnachmittag statt; am Montagvormittag flog sie wieder nach Paris zurück. Von den 17 bis Ende Jahr vorgesehene Flüge führte das französische Unternehmen deren acht durch und beförderte total 30 Passagiere und 29 Kilogramm Fracht.

Lausanne oder Genf?

Nach der missglückten Reprise ihrer Flugverbindung mit Paris im Herbst 1920 empfanden die Genfer verständliche Missgunst, dass anstelle des kürzlich eröffneten Flugplatzes Cointrin nun Lausanne-Blécherette einen Direktflug nach Paris erhalten hatte. Bereits am 7. Dezember 1921 sprach deshalb eine Delegation beim zuständigen Staatssekretär für Luftfahrt Laurent Eynac vor, um diesen von den Vorteilen einer Bedienung Genfs zu überzeugen. Mit mehreren Journalisten an Bord startete die CGEA-Goliath am 1. Januar 1922 auf der Blécherette nach Cointrin, wo die Gäste nach einer Inspektion der Flugplatzanlage die Verlängerung der Linie Paris–Lausanne bis nach Genf erörterten.

Auf Empfehlung der Schweizer Vertretung in Paris vertrat eine Delegation der Waadtländer Regierung und des Lausanner Gemeinderats am 25. Januar 1922 bei Staatssekretär Eynac ihre Gründe für die zwingende Wahl

der Blécherette als Landepunkt der von CGEA geplanten Transitlinie via Schweiz nach Italien. Fast gleichzeitig bat der Genfer Staatsrat dieselbe Vertretung, seinen der französischen Behörde schriftlich unterbreiteten Vorschlag für eine Linienführung Paris–Genf–Lausanne zu unterstützen.

Luftamt mischte sich nicht ein

Am 14. Februar 1922 genehmigte der Lausanner Gemeinderat eine mit der CGEA für die Dauer von 25 Jahren abgeschlossene Vereinbarung. Diese bestimmte, die regelmässig mindestens einmal pro Woche von und nach Paris durchgeführten Linienflüge hätten im Falle einer Verlängerung über Lausanne hinaus jederzeit in Blécherette zu landen. Dafür verpflichtete sich die Behörde, die Landepiste zu nivellieren sowie einen Hangar, Wartesaal, Atelier, Bureau und eine Radiostation zu errichten, welche die CGEA kostenlos benutzen konnte. Zudem entrichtete sie der Fluggesellschaft für das erste Betriebsjahr eine Subvention von 600'000 französischen Francs, zahlbar jeweils per Ende eines Semesters.

« Das Luftamt vertrat die Ansicht, die Praxis allein werde zeigen, ob sich Genf oder Lausanne für die Teilnahme am internationalen Luftverkehr besser eigne.

Das Luftamt vertrat die Ansicht, die Praxis allein werde zeigen, ob sich Genf oder Lausanne für die Teilnahme am internationalen Luftverkehr besser eigne, und verzichtete daher darauf, der französischen Gesellschaft in kommerzielle Erwägungen dreinzureden. Den Regierungen der Kantone Genf und Waadt teilte das Politische Departement mit, der Bund werde beim lokalen Interessenkonflikt der Flugplätze Cointrin und La Blécherette nicht intervenieren.

Verlängerung bis Genf

Der Zwist der beiden welschen Kantone verzögerte die Ausführung der Verbesserungen auf dem Flugplatz Blécherette und damit die rasche Wiederaufnahme der Flugverbindung aus Paris. Ausserdem beschäftigte sich die CGEA bereits mit der Planung einer Teilstrecke von Lausanne nach Mailand, wozu sie von der Schweizer Fliegerabteilung sowie mit Luftbildaufnahmen der Ad Astra Unterstützung erhielt. Im ersten Semester 1922 fanden deshalb von den ab 25. Februar geplanten 18 Rotationen nur gerade sieben statt.



So präsentierte sich der Routenplan der CGEA von 1921/1922.

Am 8. Juli 1922 flog die CGEA erstmals die Verlängerung der Linie Paris–Lausanne bis nach Genf. Der Start in Le Bourget fand laut Flugplan jeden Samstag um 9 Uhr statt, die Ankunft auf der Blécherette war um 12 Uhr. 15 Minuten später startete die Goliath nach Genf, wo sie um 13 Uhr eintraf. Der Rückflug am Montag verliess Cointrin um 8 Uhr; nach der Zwischenlandung in Lausanne hob das Flugzeug um 9 Uhr Richtung Paris ab, mit geplanter Ankunft um 12 Uhr. Von den ab Juli bis Ende November geplanten 22 Retourflügen fanden deren 19 statt. Die amtliche Statistik erwähnt die CGEA-Verbindung nirgends, ein einziger Kurs pro Woche war für die Flugpost zu wenig interessant. Im Plan vom 18. Oktober 1922 über die Flugverbindungen der Schweiz mit dem Ausland bemerkte das Luftamt noch zuversichtlich, ab Frühjahr 1923 werde die Linie Paris–Lausanne täglich bedient.

Hoffnung auf C.A.F.

Von der «Compagnie des Messageries Aériennes – CMA» erfuhren die Genfer im Februar 1923, die Linien Paris–Lausanne–Genf und Lyon–Genf würden im Jahre 1923 ausgesetzt. Die CGEA hatte ihren Betrieb Ende 1922 aus finanziellen Gründen einstellen müssen und war von der CMA übernommen worden. Aus der Fusion der beiden Fluggesellschaften entstand später die «Air Union». Erst 1926 eröffnete diese wieder eine regelmässige Bedienung von Genf, es handelte sich jedoch vorerst nur um eine Anschlussverbindung an die Linie Lyon–Paris.

Das Luftamt legte den Waadtländer Behörden am 22. Juni 1923 nahe, eine gemeinsame Politik der Städte Lausanne und Genf über den Luftverkehr zwischen der Romandie und London, Paris, Lyon, Aix-les-Bains sowie auf dem Genfersee wäre für alle Parteien nur vorteilhaft. Die unterschiedlichen Ansichten der zwei Grosszentren der Westschweiz hätten seine bisherigen Anstrengungen für die Entwicklung von Linien in dieser Region stark beeinträchtigt.

« Das Jahr 1924 verstrich jedoch, ohne dass in Lausanne ein Kursflugzeug aus Paris landete.

Bereits im Mai 1923 hatte die Oberpostdirektion jedoch der Gemeinde Lausanne die prinzipielle Unterstützung für eine Flugverbindung zwischen Paris und Lausanne bestätigt. Gemäss der Planung verpflichtete sich die «Compagnie Aérienne Française – CAF» in Suresnes, für eine Subvention von 100'000 französischen Francs, im Sommer 1924 drei wöchentliche Flüge ab Paris nach Lausanne und zurück zu führen. Am 31. Oktober 1923 legte die Postverwaltung dem Gemeinderat einen Vereinbarungsentwurf über die Subventionierung dieser Postlinie vor, der einen maximalen Beitrag von 9000 Franken für die total 60 geplanten Kursflüge vorsah. Das Jahr 1924 verstrich jedoch, ohne dass in Lausanne ein Kursflugzeug aus Paris landete – das Kapitel der direkten Linienflüge Paris–Lausanne war damit definitiv abgeschlossen. ❌

Foto Archiv Ruhler