

Erster Luftverkehr: Ad Astra-Aero, Linie Genf–Zürich–Nürnberg

Mit deutscher Hilfe gestartet

Nach den zwei ersten, verlustreichen Betriebsjahren eröffnete Ad Astra-Aero vor 100 Jahren mit Hilfe der Junkers-Flugzeugwerke eine Fluglinie von Genf über Zürich nach Nürnberg. 100 Jahre später, am 1. Juni 2022, feierte der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein das Jubiläum mit speziellen Flugpostbelegen – wegen Streichung der Swiss-Direktflüge reisten diese via Frankfurt nach Nürnberg.

Rückblick von Daniel Ruhier

Während den ersten beiden Betriebsjahren führte die Ad Astra-Aero, Schweizerische Luftverkehrs AG, mit ihren 15 Flugbooten primär «Spazierflüge» ab den Wasserstationen Zürichhorn, Genf-Eaux Vives, Locarno, Lugano, Rorschach und ab an Seen gelegenen Fremdenverkehrsarten durch (SkyNews.ch 05/2021). Bereits 1921 machte sie kurzlebige Erfahrungen mit der Dornier C.III Komet I, und ab Jahresmitte stellten ihr die Junkers-Werke in Dessau leihweise zwei F 13 zu Propaganda- und Reklamezwecken zur Verfügung (siehe SkyNews.ch 11/2021).

Eine Junkers-Fluggesellschaft

Nachdem die geplante transeuropäische Luftpostverbindung Wien–Prag–München–Zürich–Genf–Lyon–Madrid gescheitert war, hoffte Ad Astra im Juni 1921 auf eine Zusammenarbeit mit der vom Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen und der Deutschen Luftreederei gebildeten Aero-Union AG mit Sitz in Berlin. Die Linie Zürich–Stuttgart kam jedoch wegen fehlender Subventionen der Schweizer Behörden nicht zustande (SkyNews.ch 07/2021).

«Das in Deutschland bestehende Bauverbot für Flugzeuge bewog die Junkers-Werke in Dessau am 2. Dezember 1921 eine Abteilung Luftverkehr zu gründen.

Das in Deutschland bestehende Bauverbot für Flugzeuge bewog die Junkers-Werke in Dessau am 2. Dezember 1921 eine Abteilung Luftverkehr zu gründen. Die Ad Astra – nach «Entführung» der F 13 CH-59 nach Ungarn noch im



Die Junkers F 13 CH-94 nach der Ankunft am 1. Juni 1922 von Nürnberg-Fürth mit Pilot Henri Pillichody, bei der Zollkontrolle in Dübendorf.

Foto ETH Bildarchiv

Besitz der zweiten F 13 CH-66 – war für Hugo Junkers ein idealer Partner zur Verwirklichung seiner Ziele, sich direkt am Aufbau eines europäischen Luftverkehrsnetzes zu beteiligen.

Am 4. Januar 1922 unterbreitete Junkers-Luftverkehr der Ad Astra eine Rentabilitätsberechnung für die Strecke Wien–München–Zürich–Genf. Sie schlug die Schaffung einer Aktiengesellschaft vor. Deren Kapital sollte zu gleichen Teilen von je 150'000 Franken von der Bayrischen Luftloyd, Junkers und Ad Astra in Sachwerten, dem auf 100'000 Franken bewerteten Subventionsrecht sowie bar einzubringenden 200'000 Franken total 750'000 Franken betragen. Für die Flugsaison vom 1. März bis 1. November 1922 war der Einsatz von sieben Junkers F 13 vorgesehen. Während den Festspielen im Oberamergau war auf den

Flügen von Zürich nach München und zurück dort je eine Zwischenlandung vorgesehen.

Finanzieller Support der Schweiz

Ende März 1922 ersuchte Junkers das Luftamt um die Genehmigung des gemeinsam mit einer noch zu gründenden schweizerischen Gesellschaft geplanten, regelmässigen Luftverkehrs von Nürnberg über Stuttgart und Konstanz (mit Anschluss nach München) und weiter nach Zürich und Genf. Von Genf bis Stuttgart wurde auf den modernen sechssitzigen Junkers-Verkehrsflugzeugen der Einsatz von Schweizer Piloten in Aussicht gestellt. Die geplante Linie hatte in Fürth Anschluss nach Berlin, von dort nach Stettin, Danzig, Königsberg, Kaunas, Riga und weiter nach Moskau. Junkers sah zudem ab



Die Flotte der vier Ad Astra Junkers F.13 in einer Halle des Flughafens Fürth-Atzenhof.

Stuttgart Anschlüsse nach Frankfurt, Amsterdam und Rotterdam vor. Der Verkehr sollte Anfang Mai aufgenommen werden.

Das Luftamt versicherte der Ad Astra am 20. April 1922 seine Unterstützung zur Schaffung einer grossen internationalen Luftverkehrslinie durch die Schweiz. Es erachtete den schweizerischen Luftverkehr auf der Strecke Nürnberg–Zürich–Genf (mit fakultativem Halt in Lausanne) als im Interesse des Landes liegend und war bereit, diesen im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Mittel zu unterstützen. Die Oberpostdirektion stellte dafür 30'000 Franken zur Verfügung, das Luftamt für die Anschaffung von drei Junkers total 18'000 Franken, zahlbar nach der Immatriculation der betreffenden Flugzeuge. Für die Beschäftigung von Militärpiloten entrichtete das Militärdepartement Prämien von total 54'000 Franken jährlich.

Flugzeuge als Sacheinlage

Die Ad Astra teilte dem Luftamt am 25. April mit, der Verwaltungsrat habe am 19. April einstimmig beschlossen, das bisherige Aktienkapital von 600'000 auf 30'000 Franken abzuschreiben und das durch die Konversion von Obligationen auf 140'000 Franken festgesetzte Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien auf 400'000 Franken zu erhöhen. Die Hälfte davon beabsichtigte die Firma Junkers mit Sacheinlagen von zwei Flugzeugen (100'000), dem Anteil an zwei weiteren Flugzeugen (30'000), von Ersatzteilen (20'000) sowie Vorleistungen und Erfahrungen im Luftverkehr (50'000) zu zeichnen. Die Sachwerte der Ad Astra von 140'000 und die Barzahlung von 60'000 Franken für die beiden letzten F 13 bildeten die andere Hälfte.

Am 9. Mai 1922 bewilligte das Luftamt die nötigen Probeflüge und den Überflug der vier

Junkers F 13 CH-91 bis CH-94 von Holland nach Nürnberg und in die Schweiz. Die Verkehrsbewilligung sollte erst mit der Kontrolle nach Eintreffen in der Schweiz erteilt werden. Das Sitzplatzangebot der Ad Astra-Landverkehrsflugzeuge erhöhte sich mit dem Zugang der F 13 auf das Vierfache: von vier LVG-Doppeldeckern (je zwei Passagiere) auf acht Flugzeuge mit gesamthaft 32 Sitzen. Ungeachtet zweier Bruchlandungen während Probeflügen mit der CH-91 (Schär) und CH-66 (Pillichody) schlug letzterer dem Luftamt die probeweise Aufnahme des Luftverkehrs ab 15. Mai vor.

Erstflug am 1. Juni 1922

An der Sitzung vom 22. Mai im Büro des Verwaltungsratspräsidenten Edwin Schwarzenbach legten die Vertreter von Ad Astra, Postbehörden, Luftamt und Junkers-Konzern die

Flotte Ad Astra Aero – Landverkehrsflugzeuge (Stand zweite Hälfte 1922)

CH Kontrollnummer	91	92	93	94	2	5	75	76
Flugzeugtyp	Junkers F 13 b	Junkers F 13 b	Junkers F 13 b	Junkers F 13 b	L.V.G. C V	L.V.G. C V	L.V.G. C VI	L.V.G. C VI
Werksnummer	583	587	593	617	695	?	6 / 19	3 / 19
Motorentyp / PS	BMW III a / 185	BMW III a / 185	BMW III a / 185	BMW III a / 185	Benz IV / 220	Benz IV / 220	Benz IV / 200	Benz IV / 200
Sitzplätze	1 + 5	1 + 5	1 + 5	1 + 5	1 + 2	1 + 2	1 + 2	1 + 2
Frühere Kennzeichen	D-193	-	D-188	-	-	-	-	-
Taufname	Drossel	Specht	Dohle	Star	-	-	-	-
Eintrag CH-Register	26.06.1922	18.07.1922	27.06.1922	26.06.1922	14.04.1919	14.08.1919	02.03.1922	02.03.1922
Luftamt-Erstkontrolle	30.05.1922	14.07.1922	23.07.1922	02.06.1922	07.05.1919	07.10.1919	09.03.1922	09.03.1922
Löschung CH-Register	22.10.1931	14.04.1931	15.06.1928	20.10.1931	11.06.1927	31.12.1927	27.08.1926	27.08.1926
Grund	Verkauf	Verkauf	Abbruch (Unfall)	Verkauf	Verkauf	Abbruch	Verkauf	Verkauf
Spätere Kennzeichen	D-193, D-OHYR	D-2040, D-OZYM	-	D-2226	D-1179	-	D-1106 (?)	D-1301 (?)

Zusammengestellt von Daniel Ruhier

Eckpunkte der Flugpostlinie wie folgt fest: Die Schweizer Gesellschaft bedient die Strecke Genf–Dübendorf–Nürnberg ab 1. Juni täglich ausser sonntags in beiden Richtungen. Gleichzeitig nimmt die Firma Rumpler Luftverkehr den Anschlussflug Nürnberg–Leipzig–Berlin auf. Pilotiert werden die vier neuen, sechssitzigen Junkers-Flugzeuge von den Schweizern Leuenberger, Schär, Pillichody und den Deutschen Frantz, Jüterbock, Tödheide.

Der Zürcher Kreispostdirektor Emil Rüd und Junkers-Direktor Erhard Milch hielten die Schaffung einer neuen, schönen Flugpostmarke für ausserordentlich wichtig: Nach den Erfahrungen des Junkers-Konzerns wären die Einnahmen aus Philatelistensendungen in Deutschland oft grösser als von allen anderen Luftpostbriefen, aber sehr von den Marken abhängig, argumentierten sie.

« Der Zürcher Kreispostdirektor Emil Rüd und Junkers-Direktor Erhard Milch hielten die Schaffung einer neuen, schönen Flugpostmarke für ausserordentlich wichtig.

Dokumente und Fotonachweise bestätigen, dass Henry Pillichody den ersten Linienflug von Genf via Dübendorf nach Fürth am 1. Juni 1922 mit der CH-93 pilotierte. Für den Rückflug von Nürnberg in die Schweiz kam die F 13 CH-94 zum Einsatz. Auf den Teilstrecken Zürich–Genf sowie Genf–Zürich am Folgetag führte das Luftamt zwei Kontrollflüge durch. Die Bodenkontrollen fanden teilweise nach der Betriebsaufnahme statt, der Eintrag ins Luftfahrzeugregister erfolgte nach Bezahlung der

Immatrikulationsgebühr am 26. Juni, für die CH-92 erst am 18. Juli 1922.

Ad Astra bleibt schweizerisch

Am 26. August 1922 erläuterte Ad Astra-Geschäftsleiter Henry Pillichody dem Luftamt und der Postverwaltung die Entstehung und ersten Betriebserfahrungen mit der Luftpostlinie, die aufgrund der Anschlüsse mit Berlin nach Nürnberg/Fürth geführt wurde. Die Junkers-Gruppe hatte garantiert, die Strecke mit Flugmaterial auszurüsten und die notwendige Propaganda zu übernehmen, um die Regelmässigkeit der Verbindung Genf–Berlin sicherzustellen. Diese Versprechungen waren nur zum Teil erfüllt worden: Der Anschluss in Fürth war äusserst mangelhaft, die Lieferung des Materials begann zu spät und zögerte sich hinaus. Propaganda war keine erfolgt. Drei Monate nach Aufnahme des Linienverkehrs waren die von der Generalversammlung Mitte März 1922 gefassten Beschlüsse noch nicht umgesetzt. Die Ad Astra basierte noch immer auf dem reduzierten Aktienkapital von 140'000 Franken.

Knapp einen Monat später, am 15. September 1922, stellte die Ad Astra den Betrieb der ersten Auslandslinie nach Nürnberg/Fürth ein. Befördert wurden insgesamt 122 zahlende Passagiere. Die nach langer Überzeugungsarbeit von der Oberpostdirektion in Auftrag gegebenen Luftpostmarken erschienen erst, als der Betrieb bereits eingestellt war.

Die Beteiligung der Junkers-Werke an der Ad Astra und ihre Vertretung im Verwaltungsrat waren nie im schweizerischen Handelsamtsblatt publiziert worden. Die schliesslich am 22. September 1922 von der ausserordentlichen Generalversammlung genehmigte Kapitalerhöhung von 140'000 auf 400'000 Franken wurde, zusammen mit einer am darauffolgenden 30. Mai 1923 beschlossenen, erneuten



Jubiläumsflug verpatzt

Die vom Schweizerischen **Aerophilatelisten-Verein** und dem **Philatelisten-Club Swissair** vorbereiteten Jubiläumspostbelege für den vor 100 Jahren erfolgten Erstflug der Ad Astra-Aero auf der Strecke Genf–Zürich–Nürnberg mussten am 1. Juni via Frankfurt nach Nürnberg und zurück befördert werden. Aufgrund der erwarteten operationellen Engpässe nahm **Swiss** für den Sommer 2022 temporäre Anpassungen am Flugplan vor und strich unter anderem die Direktflüge nach Nürnberg bis Oktober. Bereits vorher aufgegeben wurde die Idee, den Jubiläumsflug mit demselben Flugzeugtyp wie vor 100 Jahren durchzuführen. Von den drei durch die **Junkers Flugzeugwerke AG** in Widnau SG hergestellten Nachbauten der Junkers F 13 stand für das Vorhaben keine zur Verfügung.

www.HistAero.ch

Reduktion auf 200'000 Franken, erst am 24. August 1925 im Handelsamtsblatt publiziert. Die Statuten erhielten neu die Ergänzung, dass lediglich Schweizer Bürger Aktionäre der Gesellschaft sein konnten. +

Foto Archiv/Ruhler



Ein Erstflug-Briefumschlag Zürich–Nürnberg vom 1. Juni 1922 und ein Blick in die komfortable Kabine der Junkers F 13.

ETH Bildarchiv