



Marcel Lugin, hier am 12. Juni 1914 bei der Ankunft mit dem Farman H.F.20 in Lausanne, reichte das erste Konzessionsgesuch für eine Fluglinie ein.

Erster Luftverkehr: Schweizerische Luftverkehrs-Gesellschaft Linien über den Genfersee

Drei Versuche unternahmen die Initianten in Lausanne von 1912 bis 1914, um ihre Ideen für regelmässige Flugverbindungen zwischen den Städten am Genfersee umzusetzen. Der Erste Weltkrieg stoppte diese Pläne. Nutzniesser war die im August 1914 mobilisierte Schweizer Fliegerabteilung – sie profitierte von den Erfahrungen der welschen Flugpioniere, die teilweise mit ihren eigenen Flugzeugen einrückten.

Rückblick von Daniel Ruhier

Nach Erhalt des Schweizer Brevets Nummer 24 am 18. Mai 1912 in Mourmelon-le-Grand arbeitete der in La Chaux-de-Fonds geborene Ernest Burri als Fluglehrer beim französischen Konstrukteur Roger Sommer. Ab dem 21. Juli führte er mit dem neuen Sommer Typ K Hydro-Doppeldecker von der am Südufer des Genfersees gelegenen Stadt Evian nachmittägliche Passagierflüge nach Ouchy, Montreux und Genf durch.

Hydroplane im Wettbewerb

Ein Vertrag vom 3. August 1912 zwischen Roger Sommer und der zu gründenden «Société Suisse de Navigation Aérienne – S.S.N.A.», unterzeichnet von Oberleutnant Edouard Péthoud, sah die Übernahme des Wasserflugzeugs durch die Lausanner Firma für 20'000 Franken vor, wovon ein Drittel in Aktien bezahlt werden konnten. Gleichzeitig mit der Mitte August geplanten Flugzeuglieferung stellte Sommer gegen Bezahlung seinen Firmenpiloten

Burri für maximal 15 Tage zur Verfügung und verpflichtete sich zudem, S.S.N.A.-Chefpilot Maurice Blanc in Mourmelon zur Führung und Unterhalt des Wasserflugzeugs auszubilden.

Ende August gab Sommer der S.S.N.A. die Zustimmung zum Verkauf seines zweiten in Evian stationierten Flugzeugs mit einem Salmson Motor für 18'000 Franken und einer Option auf eine Zelle ohne Motor für 4000 Franken. Am Internationalen Wasserflugzeug-Wettbewerb in Ouchy startete Ernest Burri für die «Société Suisse d'Hydroplanes, Lausanne»,



Ernest Burri (rechts) führte im Juli 1912 mit dem neuen Sommer Typ K Hydro-Doppeldecker von Evian Passagierflüge nach Ouchy, Montreux und Genf durch.

während Edouard Péthoud, Agent der «Entreprise Sommer en Suisse», den Chefpiloten René Tétard ins Rennen schickte. Am 17. September 1912 flog Burri mit Maurice Blanc als Passagier auf dem Salmson-Sommer von Montreux-Territet nach Genf – mit 48 Minuten Dauer und 80 Kilometern Distanz schaffte er vor seiner Abreise in den Balkankrieg noch zwei Schweizer Flugrekorde auf einmal!

Flugzeughangar in Villeneuve

Nach Erwerb des Schweizer Brevets Nummer 31 am 20. Oktober 1912 bei Farman in Etampes gründete der Bieler Henri André Kramer bereits Ende Jahr mit Oberst Charles Edouard de Meuron als Präsident, Edouard Péthoud als Technischer Direktor, und Louis Blanc als Sekretär die «Société Suisse d'Aviation - L'Aéro-



Die SA Suisse des Aeroplanes Farman (SFA) baute diese H.F.20 1915 in Lizenz, sie flog ab Mai 1916 bei der Fliegerabteilung als No. 47.



Erstes Konzessionsgesuch

Laut Presseberichten von Ende Januar 1914 unterbreiteten die brevetierten Piloten **Marcel Lugrin** und **Adolphe Montalvan** dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch für die Beförderung von Passagieren mit Wasserflugzeugen über den Genfersee und in die angrenzenden Regionen. Diese Beförderungen sollten der Öffentlichkeit jährlich vom 1. April bis 30. November und, sofern es das Wetter erlaubte, vom 1. Dezember bis 30. März nach Bedarf angeboten werden. Von der Hauptbasis **Lausanne-Ouchy** aus waren morgens und abends tägliche Flüge nach Evian sowie nach Bedarf auch nach Vevey/Montreux und Genf vorgesehen. Ein Retourflug Ouchy-Evian hätte den Passagier 75, nach Genf und zurück 200 Franken gekostet.

Literatur: «Schweizer Luftfahrt», Band I+II, Dr. Erich Tilgenkamp, Aero-Club der Schweiz, Aero Verlag Zürich, 1942 – «L'Aviation Suisse Romande», Tome I-III, Editions Philippe Cornaz, Lausanne, 2009-2016 – «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz», Hugo Ruoss, Kloten, Multiprint Verlag GmbH, Januar 2012.

plane – S.S.A.» in Lausanne. Blanc übertrug der Firma im März 1913 vertraglich das von der Gemeinde Villeneuve gemietete Gelände für den Bau eines Hangars.

Maurice Tavernier stürzte mit dem Sommer-Hydroplan am 9. März 1913 auf dem Ablieferungsflug von Evian in den See. Die «Société Internationale de Sauvetage du Léman» schleppte das Flugzeug von Revaz nach Villeneuve. Seit Frühjahr als Chefpilot der S.S.A. angestellt, führte Kramer ab Mitte Juni mit dem Doppeldecker – zu Ehren des Lausanner Flugpioniers Maurice Blanc «M.B.» getauft – an den



Die M.F.11 No. 30 am 19. Juni 1915 auf dem Waffenplatz Kloten, sie war zuvor interniert worden.

Flugtagen in Lausanne-Ouchy, Vevey und Genf zahlreiche Post- und Passagierflüge von und zur Basis Villeneuve durch.

Erstes Konzessionsgesuch

Nach der ebenfalls an der Flugschule Henry Farman in Etampes erhaltenen Ausbildung und Erwerb des Schweizer Brevets Nummer 40 am 8. Oktober 1913, befreundete sich Marcel Lugin, Pfarrerssohn aus Palézieux, mit dem Franzosen Maurice Chevillard und dem Spanier Adolphe Montalvan. Im Januar 1914 unterbreiteten Lugin, Montalvan sowie Georges-Marcel Pasche aus Servion dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement das Ge-

such für einen regulären Wasserflugzeugverkehr zwischen Lausanne-Ouchy, Vevey, Montreux, Evian und Genf (siehe auch Kasten). Die «Société Lugin-Montalvan-Pasche» plante dafür je einen Doppeldecker Henry Farman H.F.20, Gnome 80 PS, und Maurice Farman M.F.11, Renault 70 PS, Dreiplätzer-Militärtyp Modell 1914, zu beschaffen.

Trotz mässigem Echo finanzkräftiger Kreise zur Beteiligung am geplanten Aktienkapital von 150'000 Franken nahm Lugin in Etampes ein Farman-Flugzeug für die jetzt «Société Suisse de Navigation Aérienne, Lausanne – S.S.N.A.» genannte Firma in Empfang. Am Abend des

11. Juni traf er mit Mechaniker Raoul Leclercq nach Zwischenlandungen in Dijon und Basel mit seinem H.F.20 in Lausanne ein. Zehn Tage später fanden die ersten kommerziellen Flüge des Unternehmens statt.

Waadtländer Flugzeugindustrie

Die NZZ berichtete 1913 über die Gründung einer Flugzeugbaufirma in Lausanne, welche zwei Doppeldecker für je drei Personen und 300 Kilo Nutzlast für eine Strecke von 300 Kilometern herstellte. Das betraf wahrscheinlich die im Frühjahr 1913 in Ouchy gebauten «Hydroplanes» der Schweizer Alois Edouard Duplan und Jean R. Lagrive. Der Jungfernflug des ersten missglückte am 15. Juni, die Fertigung des zweiten wurde Ende Jahr abgebrochen.

Mehr Erfolg hatten die «De Siebenthal Frères» in Chillon, die zu Beginn des Weltkriegs im Auftrag von Marcel Lugin einen Henry Farman HF-22 bauten. Sie stellten das Flugzeug am 23. Januar 1916 beim Hangar in Villeneuve erstmals der Bevölkerung vor. Als Ersatz für den am 19. Mai nach Capotage abgeschriebenen Farman No. 21 kaufte die Fliegerabteilung laut Akten das motorlose Flugzeug mit Werknummer 1 von einer Firma namens «SA Suisse des Aeroplanes Farman». Nach Einbau des Gnome-Motors von No. 21 trug es die No. 47 und am Bug den Namen «Henry».



Die Farman H.F. 20 No. 21 am 15. Mai 1915 in Claro, Tessin, beim Einsatz für die Fliegerabteilung.

Requirierte Farman-Flugzeuge

Marcel Lugin rettete am 1. August 1914 den mit Schwimmern versehenen Farman H.F.20

der S.S.N.A. mit einem handstreichartigen Schiffstransport vor der französischen Beschlagnahme in Evian. Eine Woche später holte er den in Lausanne auf Räder gestellten Doppeldecker ins Berner Beundenfeld, wo dieser mit der ersten Nummer «21» in die acht Flugzeuge zählende Schweizer Militärflotte integriert wurde.

Henri Kramer spedierte den im Hangar Villeneuve demontierten Hydroplan am 3. August 1914 mit der Bahn nach Bern. Die Flugversuche des ebenfalls mit Rädern versehenen Sommer R3 ergaben, dass dieser für militärische Zwecke nicht brauchbar war, worauf der Doppeldecker in der Ballonhalle eingelagert wurde. Schüler der Ecole Supérieure Aéronautique in Lausanne holten das Flugzeug im August 1915 in Bern ab und machten es in Villeneuve erneut flugtüchtig.

Nebst den für Schulung und Training verwendeten Henry Farman H.F.20 setzte die Fliegerabteilung auch zwei bei Notlandungen



Bei der Mobilmachung für den Ersten Weltkrieg wurden 1914 die zivilen Flugzeuge requiriert, darunter auch der Farman H.F.20 der Société Suisse de Navigation Aérienne.

in der Schweiz internierte Maurice Farman M.F.11 für Aufklärungs- und Trainingsflüge ein. Der am 5. April 1915 in Pruntrut gelandete M-F361 der französischen Luftwaffe wurde bis zu seinem Absturz am 7. Juli 1916 als No. 30 eingesetzt. Der M.F.581 der italienischen

Luftwaffe, der sich am 23. Juni 1916 nach Sils Maria GR verirrte, erhielt die No. 61. Italien schenkte diesen Ende März 1919 der Ecole Aéro in Lausanne, der 100 PS starke Fiat-Motor fand beim Bau des Aero 22 CH-34 einen neuen Verwendungszweck. +

Société Suisse de Navigation Aérienne, Lausanne, Ouchy, Villeneuve (1912-14)

Luftfahrzeugmuster, Typ, Modell	Werknr.	Motorentyp - Leistung	Sitze	Einsatz ab	Einsatz bis	Bemerkungen
Sommer Doppeldecker Sommer Typ K Hydro		Salmson - 85 PS Lizenz Canton-Unné	1 + 2	21/07/1912	11/08/1912	Roger Sommer / S.S.N.A., Lausanne, Pilot Ernest Burri, Absturz in Genfersee bei Territet/Montreux
Sommer Typ K Hydro		Salmson - 100 PS	1 + 2	31/08/1912	12/10/1912	Roger Sommer / S.S.H. Lausanne, Pilot Ernest Burri
Sommer Typ R 3 Doppeldecker		Salmson M-7 - 90 PS Lizenz Canton-Unné	1 + 1	09/05/1913	10/08/1915	S.S.A. L'Aéroplane, Villeneuve, Pilot Henri Kramer, am 3.8.1914 per Bahn zu SFA in Bern; für militärische Zwecke nicht geeignet, bis August 1915 in Ballonhalle hangariert, von Ecole Supérieure d'Aviation, Lausanne demontiert, Reparatur/Wiederaufbau in Villeneuve
Henri Farman H.F.20 (1913)	146	Gnome 7 L - 80 PS N° 3053	1 + 1	12/06/1914	19/05/1916	S.S.N.A. Lausanne, Pilot Marcel Lugin, am 3.8.1914 für Schulung u. Training an SFA als No. 21 nach Capotage vom 19.5.1916 abgeschrieben, 1917 Wiederaufbau bei Ecole Aéro, Lausanne.
Henri Farman H.F.20 (1915) gebaut bei Gebr. von Siebenthal, Veytaux VD (Chillon)	1	Gnome 7 L - 80 PS N° 3053 (ex No. 21)	1 + 1	23/05/1916	17/10/1917	Lizenzbau der «SA Suisse des Aeroplanes Farman» in Lausanne; Kauf durch SFA am 23.5.1916 als No. 47 (Ersatz für No. 21); nach Demontage ins Flugzeuglager
Maurice Farman M.F.11 (1915)	1257	Renault R80 - 80 PS	1 + 1	11/04/1915	07/07/1916	ex M-F361, französische Luftwaffe, Notlandung in Pruntrut 5.4.1915, von SFA als No. 30 interniert, für Aufklärung / Schulung eingesetzt, am 9.9.1915 Notlandung im Höhragenwald (Bachenbülach), bei Startunfall in Dübendorf am 7.7.1916 zerstört
Maurice Farman M.F.11 (1914) Lizenzbau SIA FIAT F. 5B	?	Fiat A-10 - 100 PS	1 + 1	27/06/1916	24/03/1919	ex M.F.581, italienische Luftwaffe, Notlandung in Sils Maria GR 23.6.1916, von SFA als No. 61 interniert, für Aufklärung / Schulung eingesetzt; von Italien am 24.3.1919 der Ecole Aéro, Lausanne geschenkt.

Zusammengestellt von Daniel Ruhier