



Vor der Abnahmekontrolle am 7. Mai 1919 trugen die ersten zwei Flugzeuge der Aero-Gesellschaft, links der Kondor E.III a, rechts die LVG C.V, wie diejenigen der Fliegerabteilung das Schweizer Kreuz.

Erster Luftverkehr: Schweizerische Aero-Gesellschaft

Start in Schwamendingen

Anfang Februar 1919 gründeten drei Offiziere der Fliegerabteilung das erste zivile schweizerische Flugunternehmen – die «Firma Studer, Mittelholzer & Comte, Aero-Gesellschaft». Anfang Mai nahm sie mit zwei kostenlos zur Verfügung gestellten Flugzeugen vom eigenen Flugplatz Mattenhof bei Schwamendingen ZH den Flugbetrieb auf. Bereits 1920 fusionierte sie mit der «Ad Astra».

Rückblick von Daniel Ruhier

Kaum war der Erste Weltkrieg zu Ende, er suchte der am 4. Juni 1895 in Delémont geborene Militärflieger Lt Alfred Eduard Comte den Armeestab Mitte Dezember 1918 um Bewilligung zur Durchführung von Flügen für Luftaufnahmen und andere Zwecke. Ein Exposé des Zürcher Rechtsanwalts Dr. Hans Frei-Zamboni begleitete das Gesuch.

Von Zürich ins Engadin

Für das Projekt der ersten schweizerischen Fluggesellschaft interessierte sich vorab wie-

der ein mondäner Fremdenverkehrsort: Am Neujahrstag 1919 leitete Oberstleutnant Emil Thoma-Badrutt (1872-1851), Hotelier des Chantarella und Präsident des Kurvereins St. Moritz, eine Interessentenversammlung für die eventuelle Beteiligung an der Gründung einer Fluggesellschaft zur Durchführung von «Flugfahrten Zürich-Engadin».

Ein im ganzen Engadin verteilter Prospekt mit Statuten und Zeichnungsschein der «Schweiz. Aero-Gesellschaft A.-G., Zürich» veranschlagte die Gründungskosten auf etwas mehr als 200'000 Franken (drei Zweisitzer-Doppeldecker zu je 7500 Franken, ein Jagdeinsitzer für 17'000 Franken und ein Han-

gar für 4000 Franken). Die Betriebskosten basierten auf 620 Flugstunden pro Jahr und wurden auf total 962'000 Franken geschätzt, die Einnahmen auf insgesamt 2,9 Millionen Franken. Es sollte also ein Überschuss von rund 1,8 Millionen Franken resultieren. Die Initianten erwarteten vom Oberengadin eine Beteiligung von 40'000 Franken am Aktienkapital.

Flugzeuge aus Gelsenkirchen

Am 12. Februar 1919 gab die Aero-Gesellschaft der Generalstabsabteilung bekannt, sie erwarte in kürzester Zeit zwei allmodernste Maschinen: einen neuen Jagdeindecker mit ei-



Foto ETH-Bildarchiv



CH-Flugzeugregister

Die Flugbewilligung der Aero-Gesellschaft vom 5. Mai 1919 war Ursprung des **ersten Luftfahrzeug-Registers** der Schweiz. Sie bestimmte: Die Flugzeuge der Aero-Gesellschaft führen nicht das Schweizerkreuz, sondern ein weisses «CH» auf rotem Grund und die Nummern 1, respektive 2. Das «CH» war auf jeder Flügelzelle oben und unten anzubringen. Die Höhe der Buchstaben betrug 4/5 der Breite der Decke. Beidseits des Rumpfes war die grosse Nummer in einer Farbe, die sich gut vom Grunde abhob, anzubringen. Die «Schweizerische Flugplatzdirektion F.P.D.», Aufsichtsorgan über die Luftfahrt, trug die Flugzeuge nach einer Inspektion in die Kontrollliste der Schweizerischen Privatflugzeuge ein.

Studer, Mittelholzer & Comte, Aero-Gesellschaft, Zürich

Kollektivgesellschaft

Gründung/Eintrag Handelsregister:

1. Februar 1919 / 15. April 1919 (SHAB Nr. 93, 17.4.1919, Seite 665)

Zweck: Ausführung von Passagierfahrten, photographischen Aufnahmen und Verwertung der Photographien

Kapital: CHF 40'000.–

Basis: Flugplatz Mattenhof, Schwamendingen

Betriebsbeginn: 7. Mai 1919

Löschung/Publication Handelsregister: 20. April 1920 / 22. April 1920 (SHAB Nr. 103, Seite 754)

Quellen: «Schweizer Luftfahrt», Band. II, Dr. Erich Tilgenkamp, Aero-Club der Schweiz, Aero Verlag Zürich, 1942 – «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz – unsere schweizerischen Flugpioniere», Hugo Ruoss, Kloten; Multiprint Verlag GmbH; Oktober 2012 – Schweizerisches Bundesarchiv BAR, Bern – Bibliothek St. Moritz, Dokumentation.

Der Prototyp des Kondor E.III a mit der Nummer 1 und dem «CH» auf den Flügeln und dem Heck.

nem 200 PS starken Rotationsmotor sowie einen Doppeldecker «C» mit einem 220 PS leistenden Standmotor. Am 24. Februar ersuchte Dr. Frei-Zamboni um die Erlaubnis, ein Flugzeug auf dem Luftweg in die Schweiz zu bringen. Dies lehnte die Flugplatzdirektion am 4. März mit der Begründung ab, es könnte sich möglicherweise um Kriegsgerät handeln, dessen Einfuhr verboten wäre. Falls die Flugzeuge per Bahn oder Fuhrwerk eingeführt würden, müssten zunächst die Zollbehörden verständigt werden.

Wann und wie die für Werbezwecke und in Erwartung zusätzlicher Bestellungen von einem deutschen Industriellen der Aero-Gesellschaft gratis überlassenen Flugzeuge schliesslich auf dem Flugplatz Mattenhof in Schwamendingen eintrafen – wo sie einen eigenen Hangar errichtet hatte – gaben die vorhandenen Akten nicht

preis. Auf Verlangen der Siegermächte mussten die deutschen Kondor-Flugzeugwerke am nordrheinischen Flugplatz Gelsenkirchen-Essen-Rothhausen nämlich den Flugzeugbau 1919 einstellen. Wegen der Kontrollkommission der Entente gelangte die Flotte der Aero wahrscheinlich auf geheimen Wegen in die Schweiz.

Eintrag im Handelsregister

Am 15. April 1919 wurde die «Firma Studer, Mittelholzer & Comte, Aero-Gesellschaft» als Kollektivgesellschaft ins Handelsregister eingetragen. Sie bezweckte die Ausführung von Passagierfahrten, fotografischen Aufnahmen und Verwertung der Fotografien. Laut Schweizerischem Handelsamtsblatt nahm die Kollektivgesellschaft Studer, Mittelholzer & Com-



Foto ETH-Bildarchiv

Der von den Kondor-Flugzeugwerken, Gelsenkirchen, in Lizenz gebaute LVG C.V bot neben dem Piloten in einem offenen, mit Plexiglashaube halbwegs geschützten Sitz zwei Passagieren Platz – hier die Nr. 2 mit CH-Kennzeichen.



Der LVG C.V CH-2 der Aero-Gesellschaft wird hier vor dem Zelthangar auf dem St. Moritzer See für den Flug nach London vorbereitet, links im Bild Alfred Comte.

te, Aero-Gesellschaft in Zürich am 1. Februar 1919 ihren Anfang. Der HR-Eintrag vom 15. April war eine Voraussetzung für die Bewilligungserteilung als Flugunternehmen.

Das Kapital der «Aero» bezifferte sich auf 40'000 Franken, wovon die drei Gesellschafter Johann Jakob Studer, Fotograf, von Amlikon TG, Walter Mittelholzer, Fotograf, von St. Gallen, und Alfred Emile Comte, von Courtételle BE, je 10'000 Franken beisteuerten. Als vierten Kapitalgeber nennen diverse Quellen einen Herrn Debac aus Lausanne, der die Flugzeuge vermittelt haben soll. Nach Studers Austritt übernahm der Bündner Rechtsanwalt Dr. Anton Meuli, von Nufenen GR, in Chur dessen Anteile. Die Firma hiess ab dem 5. November 1919 «Comte, Mittelholzer & Co. «Aero» Luftbild-Verlagsanstalt & Passagierflüge».

Erste Betriebsbewilligung

Im Einverständnis mit dem Generalstabschef der Armee erteilte die Flugplatzdirektion der Aero-Gesellschaft Zürich-Schwamendingen am 5. Mai 1919 die erste schweizerische Flugbewilligung für zwei von Militärpiloten ge-

führte private Flugzeuge im Luftverkehr. Letztere waren vor Eröffnung des Flugbetriebs mit dem Nationalitätskennzeichen «CH» und den Nummern 1, respektive 2 zu versehen, von den Kontrollorganen zu inspizieren und in die Kontrollliste der Schweizer Privatflugzeuge einzutragen.

Das Fotografieren und Filmen aus der Luft war an die Bedingung geknüpft, dass die Aero-Gesellschaft von sämtlichen Filmen und Platten ein Exemplar unter fortlaufender Nummerierung zur Verfügung der Kontrollorgane aufbewahre. Diese Sammlung bildete den Ursprung der unschätzbar wertvollen, heute vom Bildarchiv der ETH Bibliothek zur Verfügung gestellten Fotos über die Swissair und ihre Vorgängerinnen.

Erstflug nach Samedan

Anfänglich galten für die schweizerischen Privatflugzeuge die gleichen Fluggrenzen wie für die Fliegertruppe, was Flüge in grenznahe Gebiete ausschloss. Schon am 22. Mai stellte die Aero-Gesellschaft einen Antrag zur Erweiterung der Flugzonen auf das Engadin,

den Tessin und Pruntrut. Auf das Anfang Juli erklärte Einverständnis des Generalstabs zur Öffnung der Kantone Graubünden und Tessin landeten Comte und Mittelholzer erstmals am 18. Juli mit dem LVG C.V CH-2 in den Wiesen der Campagna bei Samedan. Wegen der ungünstigen Witterung fand der Rückflug nach Schwamendingen erst am folgenden Tag statt.

Trotz des grossartigen Empfangs durch Behörden und Bevölkerung blieb es im Sommer bei diesem einzigen Besuch. Alfred Comte bemerkte im August wörtlich: «Das Risiko ist zu gross, unseren Apparat im Freien stehen zu lassen; auch ist der Golfplatz kein richtiger Landungsplatz. Wir gehen wieder nach Samedan, wenn der definitive Landungsplatz bereit und ein Hangar aufgestellt ist, oder dann im Winter, wenn der See zugefroren ist.»

650 Passagiere befördert

Im Sommer 1919 übernahm die Aero-Gesellschaft den zweiten Doppeldecker Kondor LVG C.V und markierte ihn mit der Nummer 3. Die auf 1. August in Kraft gesetzte Verfügung des Militärdepartements zur «Provisorischen Rege-

Foto ETH Bildarchiv



Walter Mittelholzer (links) und Alfred Comte (Mitte), wahrscheinlich zusammen mit Herrn Debac, dem Vermittler der Kondor-Flugzeuge, im Mai 1919 vor dem LVG C.V CH-2 auf dem Flugplatz Mattenhof in Schwamendingen.

lung des Luftverkehrs in der Schweiz» verzögerte die Verkehrsbewilligung für das nun als CH-5 eingetragene Flugzeug bis zum 7. Oktober.

Gemäss der chronologischen Kontrollliste der schweizerischen Privatflugzeuge muss auch der dritte LVG C.V CH-7 noch im Herbst 1919 eingetragen worden sein. Nach dessen Erstkontrolle vom Freitag, 26. März 1920, machte Pilot Henri Pillichody in Schwamendingen eine Bruchlandung, worauf die CH-7 ihre definitive Zulassung erst nach der Fusion mit der Ad Astra-Aero erhielt. Vom 10. Mai bis Ende Dezember 1919 führte die Aero-Gesellschaft mehr als 400 Flüge durch und beförderte an Flugveranstaltungen rund 650 Passagiere.

Erster Charterflug nach London

Im Januar 1920 berichtete die mehrsprachige Lokalzeitung «Engadin Express & Alpine Post» in der Rubrik «Flugdienst», nach der Errichtung des Zelthangars sei Leutnant Comte am Sonntag, 26. Januar, nach «meisterlichem Gleitfluge glatt auf dem zugefrorenen St. Moritzer See

gelandet». Gegen Ende der ersten Saison mit Passagier- und Schaufflügen in St. Moritz beauftragte der im Engadin in den Ferien weilende britische Schauspieler Robert Bilcliffe Loraine (1876-1935) die Aero-Gesellschaft, ihn wegen eines dringenden Aufgebots nach England zu fliegen.

Vor dem Start am 4. März 1920 um 7 Uhr früh nach Dübendorf zur Erledigung der Zollformalitäten war der zweite Passagiersitz des CH-2 für einen zehnstündigen Nonstop-Flug nach London mit einem Zusatztank ersetzt worden. Nach Übernachtungen in Marburg und Antwerpen sowie Notlandungen in Elsenborn und Folkestone traf Alfred Comte zwei Tage später ohne seinen Passagier in der britischen Hauptstadt ein: Der frühere Royal Air Force Pilot Oberstleutnant Loraine zog es vor, in Antwerpen den Zug und das Dampfschiff über den Kanal zu nehmen. Als Comte Ende März in zwei Tagesetappen via Paris nach Dübendorf zurückflog, war die Fusion der «Aero» mit der «Ad Astra – Schweizerische Luftverkehrs A.-G.» bereits vollzogen. Die Firma «Aero-Gesellschaft» erlosch am 20. April 1920. +



Sonderbriefmarke erscheint im März

Aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums des schweizerischen Luftverkehrs gibt die Schweizer Post am **7. März 2019** eine Sonderbriefmarke heraus. Die Ein-Franken-Marke zeigt den DH-3 Haefeli Doppeldecker «519» mit dem am 8. Januar 1919 der erste Linienflug von Dübendorf nach Bern erfolgte (siehe SkyNews.ch 01/2019) sowie eine CS100 von **Swiss**. Im Hintergrund sind die ersten Schweizer Luftpoststrecken dargestellt. Zudem finden aus Anlass von «100 Jahre Flugpost» am 27./28. April in Dübendorf die **Tag der Aerophilatelie** des Aerophilatelisten-Vereins in Zusammenarbeit mit der Stiftung Pro Aero und der Luftwaffe statt. *hjb*



Mit diesem Plakat warb die Aero-Gesellschaft 1919.