



Militärflieger Josias Hansemann stürzte mit der Rumpler C.I bei der «Wirtschaft zur Treu» in Tägerwilen ab. Das Restaurant existiert heute noch.

## Erster Luftverkehr: Gesellschaft für Luftverkehr in der Ostschweiz

# Absturz vor dem Start

Mit drei am 1. August 1919 von München nach Frauenfeld überführten Flugzeugen der Deutschen Fliegertruppe plante die in Tägerwilen TG beheimatete «Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz» Versorgungsflüge für die kriegsgeschädigte Bevölkerung in Süddeutschland durchzuführen. Zwei Apparate verunfallten bereits bei der Ablieferung. Das hoffnungsvolle erste Ostschweizer Flugunternehmen ging, ohne jemals den Betrieb aufgenommen zu haben, im Herbst 1920 in Liquidation.

### Rückblick von Daniel Ruhier

Am 15. Mai 1919 ersuchte Johannes Dütsch aus Tägerwilen TG, Pionier der Fliegerabteilung und später Commis der Flugplatzdirektion Dübendorf, das schweizerische Militärdepartement um die Bewilligung zur Einfuhr von drei Flugzeugen aus Deutschland.

sion mit der Flugplatzdirektion in Verbindung zu setzen.

Die Initianten erwarben die Flugzeuge bei einem Konsortium von vier Kaufleuten in München (Generalkonsul Kämmerich, Herr Schuegraf, Fliegerleutnant Dannhuber, Leutnant Schmelze). Nach einem erneuten Gesuch

vom 8. Juli reduzierte das EMD die Bewilligung auf zwei Maschinen, die auf dem Luftweg via Konstanz nach Frauenfeld eingeführt werden könnten. Dies aber mit der Auflage, dem Armeestab in Bern und der Kreiszolldirektion II in Schaffhausen rechtzeitig Datum und Zeit des Grenzüberflugs sowie der Ankunft in

### Frische Fische per Flugzeug

Sobald sich die Luftgrenzen öffneten, plante das Unternehmen als Hauptzweck die Versorgung deutscher Städte mit Fischen vom Bodensee. In Absprache mit der Flugplatzdirektion Dübendorf und der Operationssektion der Generalstabsabteilung erteilte der Vorsteher des Militärdepartements (EMD) am 28. Juni 1919 die beantragte Einfuhrbewilligung und wies die ostschweizerische Luftverkehrsgesellschaft in Gründung an, sich für eine Konzession



Die Korrespondenz der «Gesellschaft für den Luftverkehr der Ostschweiz» zeigte im Briefkopf zwei Rumpler-Doppeldecker.

Frauenfeld mitzuteilen. Für weitere Flüge in der Schweiz sei eine besondere Bewilligung des Departements einzuholen, hiess es.

### Schicksalhafter 1. August

Per Telegramm gab die «Ostschweizerische Luftverkehr» dem EMD am 1. August den Überflug dreier Flugzeuge am selben Tag auf der Route München-Konstanz-Frauenfeld bekannt. Wegen der drohenden Beschlagnahme durch die alliierte Kontrollkommission war kurzfristig beschlossen worden, die drei bereits bezahlten Maschinen sofort vom Flugplatz Schleissheim auszufliegen. Einer der Verkäufer, das bayerische Jagdflieger-Ass Xavier Dannhuber, flog die Fokker D.VII. Die beiden Schweizer Militärflieger Josias Hansemann und Alfred Köfer steuerten je eine Rumpler C.I. Ohne Kompass und Höhenmesser flog das Trio im Geschwader bei schlechter Sicht bis zum Bodensee. Einen möglichen Benzinmangel befürchtend – beide Rumpler hatten rund 150 Liter im Tank – vereinbarten die Piloten vor dem Start, im Notfall zwischen Emmishofen und Tägerwilen zu landen, wo die Gemeinde der Gesellschaft einen unentgeltlichen Landungsplatz versprochen hatte.

«*Hansemanns Apparat streifte dabei einen Tannenwipfel des Okenfinerparks und stürzte vor der «Wirtschaft zur Treu» zu Boden.*

Xavier Dannhuber verliess die Formation, weil er wegen Ölverlusts in den Gleitflug übergehen musste. Er machte bei Bettwiesen/Anet TG eine Notlandung, wobei sich seine Fokker D.VII beim Ausrollen überschlug und beschädigt wurde. Die beiden Schweizer Piloten wollten ihren Bekannten in Tägerwilen ihre Flugkunst zeigen und kreisten mehrmals tief über dem Dorf. Hansemanns Apparat streifte dabei einen Tannenwipfel des Okenfinerparks und stürzte vor der «Wirtschaft zur Treu» zu Boden. Der Pilot war sofort tot, sein Passagier Sigg aus Kreuzlingen überlebte den Absturz. Köfer war bereits über den Seerücken und alsdann tief über das offene Gelände via Märstetten zur Allmend Frauenfeld geflogen, wo er mit Beobachter Vogt um 19.20 Uhr landete. Der Untersuchungsbericht erwähnte die Passagiere der beiden Rumpler-Flugzeuge mit keinem Wort.

### Sieben weitere Flugzeuge gekauft

Aus Köfers Einvernahme schloss die Flugplatzdirektion, der Absturz Hansemanns sei eindeutig auf Selbstverschulden zurückzuführen. Der Ablieferungsflug sei in höchst unverantwortlicher Weise ausgeführt worden. Die beiden Flieger hätten beabsichtigt, ihren Bekannten in Tägerwilen ihre Flugkünste zu demonstrieren, und Hansemann sei so das Opfer seiner Unüberlegtheit geworden. Eine erste Inspektion durch Leutnant Balz Zimmermann und Hallenchef Karl Högger ergab, dass die im Militärhangar in Frauenfeld gelagerten zwei Flugzeuge in völlig verfallstem Zustand waren. Die seit sieben Monaten nicht mehr trainierten Piloten Hansemann und Köfer wären überdies mit der Radsteuerung und den stärkeren Motoren der Rumpler nicht genügend vertraut gewesen.

«*Weder über die Ankunft der zusätzlichen Flugzeuge noch über den Firmeneintrag im Handelsregister geben die offiziellen Akten Auskunft.*

## Erste Schweizer Luftverkehrsbetriebe Gesellschaft für den Luftverkehr der Ostschweiz, Tägerwilen TG

Kennz.	Flugzeugmuster, Modell	Werks-Nr.	Triebwerk – PS-Leistung	Sitze	Eintrag	Änderung	Bemerkungen
	Rumpler C.I	?	Benz Bz.III, 150 PS	2	kein Eintrag	01/08/1919	ex Deutsche Fliegertruppen; am 1.8.1919 Überflug von Schleissheim durch Kpl Josias Hansemann, bei Absturz in Tägerwilen zerstört.
	Rumpler C.I	?	Benz Bz.III, 150 PS	2	kein Eintrag		ex Deutsche Fliegertruppen, am 1.8.1919 Überflug von Schleissheim nach Frauenfeld durch Kpl Anton Köfer; kein Kennzeichen zugeteilt, da das Flugzeug nie einer Kontrollprüfung unterzogen wurde.
609	Fokker D.VII (O.A.W.) Ostdeutsche Albatros-Werke G.m.b.H., Schneidemühl	6689/18	Mercedes D-IIIa, 160 PS	1	16/03/1920	21/02/1938	ex 6050/18 Deutsche Fliegertruppen; am 1.8.1919 Überflug von Schleissheim durch Jagdflieger-Ass Leutnant Xavier Dannhuber (D), Notlandung in Bettwiesen/Anet TG (Capotage); am 16.3.1920 als zweite Fokker D.VII an Schweiz. Fliegerabteilung, N°609; am 21.2.1938 Demontage und liquidiert.
	<b>Weitere zivile Fokker</b>	<b>D.VII</b>					
608	Fokker D.VII Albatros-Werke G.m.b.H., Berlin-Johannistal	7591/18	Mercedes D-IIIa avü, 180 PS	1	07/01/1920	13/08/1929	ex 10146/18 Deutsche Fliegertruppen; am 15.10.19 Einflugbewilligung EMD an Stöckli, Dampfboot-Verwalter, Schaffhausen, erteilt; am 7.1.1920 als erste Fokker D.VII an Schweiz. Fliegerabteilung, N°608; Totalschaden bei Notlandung am 13.8.1929.
CH-46 631	Fokker D.VII Fokker-Flugzeugwerke G.m.b.H., Schwerin-Görries	7668/18	Mercedes D-III, 160 PS	1	25/03/1920	31/12/1936	aus Liquidationsbeständen in Berlin; am 24.2.1920 Einflugbewilligung EMD an Carl Högger erteilt; vom 25.3.-31.12.1920 vertraglich in Dienst der Schweiz. Fliegerabteilung gestellt; Erstkontrolle 28.12.1920 als CH-46, Eigentümer Alfred Comte, am 9.4.1923 an Hermann Nabholz von Grabow; am 11.2.1927 an Schweiz. Fliegerabteilung, N°631; Mitte 1936 der Deutschen Luftfahrtsammlung, Berlin, geschenkt; am 31.12.36 von Ernst Udet als D-EIRA ausgeflogen.

Foto ETH-Bildarchiv



Die Fokker D.VII der Ostschweizer Gesellschaft erhielt bei der Fliegerabteilung die Nummer 609.

Dennoch bewilligte das EMD der nun als «Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz» zeichnenden Firma am 2. September 1919 die Einfuhr von sieben weiteren, in München bereits käuflich erworbenen Flugzeugen. Den am 10. August beantragten Einflug dieser Apparate durch deutsche Flieger lehnte es hingegen wegen Unkenntnis des Terrains und fehlender Kontrolle über den Zustand des Flugmaterials ab und verlangte eine Einfuhr mit der Bahn. Weder über die Ankunft der zusätzlichen Flugzeuge noch über den Firmeneintrag im Handelsregister – eine Voraussetzung zur Erlangung der Flugbewilligung – geben die offiziellen Akten Auskunft, obschon das Flugunternehmen ab Spätherbst seine Korrespondenz mit gedrucktem Briefkopf versah, ohne den bisherigen Hinweis «in Gründung».

### Erste Fokker D.VII der Schweiz

Die von der Gesellschaft für den Luftverkehr der Ostschweiz überführte Fokker D.VII war das erste Jagdflugzeug dieses Typs in der Schweiz. Bevor die Fliegerabteilung Anfang Februar 1920 den Apparat von Alfred Köfer erwarb und als N°609 in ihre Flotte integrierte, hatte sie im Dezember 1919 schon das im Herbst vom Schaffhauser Dampfbootverwalter Stöckli eingeführte Flugzeug gleichen Modells als N°608 übernommen.

«Bei der Zwischenlandung in Friedrichshafen startete dieser direkt aus der Zeppelinhalle und entging damit der Zollkontrolle.»

Am 24. Februar 1920 erteilte die Generalstababteilung die Einflugbewilligung für eine wei-

tere Fokker D VII, welche Wachtmeister Carl Högger (1891-1971), Militärflieger und Hallenchef der Flugplatzdirektion Dübendorf, von seinem Ferienaufenthalt in Berlin in die Schweiz überflog. Bei der Zwischenlandung in Friedrichshafen startete dieser direkt aus der Zeppelinhalle und entging damit der Zollkontrolle. Am 25. März stellte Högger sein Privatflugzeug vertraglich in den Dienst der Fliegerabteilung. Damit sicherte er sich dessen unentgeltliche Unterbringung in den Dübendorfer Flugzeughallen. Bei Vertragskündigung Ende 1920 war die Fokker D.VII, die nun der Firma Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, gehörte, als CH-46 eingetragen. Comte verkaufte diese Anfang 1923 an Major Hermann Nabholz von Grabow in Hilfikon. Ende 1920 hatte die Eidgenossenschaft via Alfred Comte bereits zehn (Nummern 615-624) und 1925 von der Alliierten Kontrollkommission weitere sechs (Nr. 625-630) Jagdeinsitzer Fokker D VII beschafft. Im Februar 1927 erwarb sie ebenfalls die zivile CH-46 als N°631. 🇨🇭



Von Ende 1920 bis Anfang 1927 trug die Fokker D.VII «631» die Zivil-Immatrikulation CH-46.



### Der Entente entzogen

Die 1919 zahlreich eingereichten Gesuche schweizerischer Privatpersonen verstärkten den Eindruck, mittels Einfuhr in die Schweiz würden deutsche Flugzeuge dem Zugriff der alliierten Kontrollkommission entzogen. Letztere bereiste nämlich in der Zeit, als Hansemann und Köfer Hals über Kopf in München abflogen, die deutschen Flugplätze und Fabriken, um die Auswahl an Flugmaterial zu treffen, welches gemäss Friedensvertrag von Versailles zu zerstören war. Daher wurden auch in der Schweiz Zweifel laut, ob diese Rettungsimporte nicht einfach daraufhin zielten, diese Apparate wieder zu exportieren, wenn die Aufsichtscommission abgereist war. Obschon die Einfuhr von Flugzeugen für die Entwicklung der Schweizer Aviatik grundsätzlich befürwortet wurde, befürchteten die Behörden, mit der Billigung derartiger Hinterziehungen begehe die Schweiz möglicherweise eine politische Unkorrektheit.

**Quellen:** «Schweizer Luftfahrt», Band II, Dr. Erich Tilgenkamp, Aero-Club der Schweiz, Aero Verlag Zürich, 1942 – Archiv Hans Gerber, Greifensee – Schweizerisches Bundesarchiv BAR, Bern.

Foto ETH-Bildarchiv