



Als CH-15 wurde die Nieuport-Macchi M.3 im November 1919 ins schweizerische Luftfahrtregister eingetragen und von der Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra betrieben.

Foto ETH Bildarchiv

Erster Luftverkehr: Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra

Eine schwierige Geburt

Das im Januar 1919 gebildete Initiativ-Komitee für die Schaffung einer schweizerischen Gesellschaft für Lufttourismus erlitt mit Oskar Biders tragischem Absturz einen Rückschlag. Die Gründung der Kollektivgesellschaft «Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra» am 20. September 1919 bildete den ersten konkreten Schritt zur Umsetzung seiner Visionen.

Rückblick von Daniel Ruhier

Die Oberpostdirektion wies in ihrer Antwort vom 7. Februar 1919 den Rechtsanwalt Walder in Zürich vom Initiativ-Komitee für eine Flugpost Zürich–Westschweiz darauf hin, dass für regelmässige Beförderungen von Personen dem Post- & Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch einzureichen sei. Für den Abschluss eines Postvertrages müsse sie wissen, welche Städte bedient werden sollen, wo deren Landungsplätze liegen, und ob ein- oder mehrmals tägliche Flüge mit welchen «Ankunfts- und Abfahrtszeiten» geplant seien.

Provisorische Versuchsstrecken

Im Namen des Initiativ-Komitees schlug Oberleutnant Rihner als provisorische Versuchs-

strecken Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf und Dübendorf-Basel vor. Als Landeplätze sah er in Basel St. Jakob, in Genf bereits Cointrin vor. Täglich waren zwei Verbindungen geplant: Bei Tagesanbruch und um 14 Uhr wäre je ein Flugzeug in Dübendorf, Genf und Basel abgeflogen. Zum Betrieb benötigte man acht Maschinen: vier im Einsatz, je eine Reserve in Basel und Genf sowie zwei in Dübendorf. Laut Rihner wären die mit je 30'000 Franken veranschlagten Apparate bestimmt billiger zu haben – die St. Moritzer-Gesellschaft hätte nämlich ihre Flugzeuge gratis erhalten – aus Reklame-Gründen seitens ausländischer Fabriken, argumentierte er.

Zeitgleich kündigte sein Vorgesetzter Major Isler der Oberpostdirektion an, im Hinblick auf die bevorstehende Regelung des Luftverkehrs, die Schmuggelgefahr und wegen militärischer

Interessen würden die zuständigen Stellen den Luftverkehr vorläufig noch nicht für Privatunternehmungen freigeben. Das am 8. Februar 1919 unterbreitete Konzept der Fliegerabteilung für tägliche Postflüge auf der Linie Dübendorf-Bern-Lausanne wurde am 14. April mit der probeweisen Beförderung von Briefpost mit Militärflugzeugen Häfeli DH-3 (siehe SkyNews.ch 01/2019) verwirklicht – das Gesuch der «Association des Aviateurs» blieb daher schubladisiert.

« Ende Mai 1919 berichtete die Presse erstmals über die Pläne zur Gründung einer schweizerischen Gesellschaft für Luft-Tourismus.

Harzige Kapitalsuche

Ende Mai berichtete die Presse erstmals über die Pläne zur Gründung einer schweizerischen Gesellschaft für Luft-Tourismus: Das Unternehmen bezwecke, in schweizerischen Kurorten Flugstationen zu errichten, um dem Publikum unter günstigsten Bedingungen und mit einem Maximum von Sicherheit Flüge anzubieten. Als Haupttyp wähle man den Hydroplan, der mehr Sicherheit biete als das Landflugzeug, hiess es. Für den Beginn waren Seestationen in Genf, Lausanne, Luzern, Lugano, Thun oder Interlaken und Zürich geplant. Später sollten weitere Basen, etwa in Locarno, St. Moritz und Montreux, dazukommen. Das Gesellschaftskapital von 1'500'000 Franken und das Personal werde ausschliesslich schweizerisch sein, wurde betont.

« Zu Propagandazwecken stellte Zeppelinbau Friedrichshafen der Ad Astra den Prototyp Dornier Gs I leihweise für drei Monate zur Verfügung.

Die Anfang Juli von den Oberleutnants Bider und Rihner namens des Initiativ-Komitees in Zirkulation gesetzte Subskriptions-Liste enthielt Zusagen für Beiträge à fond perdu von 90'000 Franken. Nach seinem Rücktritt als Cheffluglehrer der Fliegerabteilung wollte Bider nach Italien reisen und für das Unternehmen die praktische Erprobung der Wasserflugzeuge durchführen. Nach seinem Absturz am 7. Juli 1919 erhielt sein erster Schüler Henri

Pillichody eine gründliche Einführung in das Wasserflugwesen. Der am 23. März 1893 in Yverdon geborene Pillichody brevetierte am 30. August 1915 zum Militärpiloten und amte seit 1917 als Fluglehrer. Zusammen mit Flugzeugingenieur Robert Wild, Werkstätten-Chef Fritz Brunner und Savoia-Einflieger Henri Kramer weilte er ab September 1919 für drei Monate in Mailand, um die italienischen Flugboote zu evaluieren.

Zwei Anläufe zur Ad Astra

Am 10. September 1919 ersuchte Fliegerleutnant Ernst Frick um die Einflugbewilligung für ein Dornier-Grossflugboot des Zeppelinwerkes Lindau und am 13. September für zwei italienische Flugboote. Das Eidgenössische Militärdepartement erteilte am 17. und 22. September die entsprechenden Bewilligungen. Die Kollektivgesellschaft «Frick und Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra» wurde am 26. September ins Handelsregister eingetragen. Als Gesellschafter waren Ernst Frick und Henri Kramer genannt. Auf dem von der Stadt zur Verfügung gestellten Platz am Zürichhorn stellte sie umgehend den ersten Flugzeugschuppen auf.

Zu Propagandazwecken stellte Zeppelinbau Friedrichshafen der Ad Astra den Prototyp Dornier Gs I leihweise für drei Monate zur Verfügung. Mit Konstrukteur Claudius Dornier als Passagier traf das Verkehrsflugboot Gs I am 17. Oktober in Zürich ein. Am Folgetag landete es auf einem Versuchsflug mit neun Personen in Luzern. Nach der behördlichen Kontrolle trug die Flugplatzdirektion das Wasserflugzeug als CH-8 (W) in die Liste der schweizerischen Privatflugzeuge ein.



Sechs Dornier Gs I für Ad Astra?

Die ursprünglich als Aufklärungsflugboot der deutschen Marine im August 1918 beim Zeppelin-Werk bestellte Dornier Gs I startete am 31. Juli 1919 im Seemoos zum Jungferflug. Im August und September nahm der am 25. April 1893 in Zürich geborene **Ernst Frick** (Flugbrevet Nr. 45, 28. Februar 1914 in Berlin) an den Versuchsflügen des Friedrichshafener Verkehrsflugboots teil – als früherer Einflieger der deutschen AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft) besass er Erfahrung auf mehrmotorigen Flugzeugen. 1916 in der Schweiz zurück, wurde er am 18. April 1917 als Militärpilot brevetiert, ab Juli 1919 stand er als Postflieger im Einsatz.

Im Anschluss an die ersten Vorführungsflüge auf dem Zürichsee erstellte Ad Astra Ende Oktober eine **Rentabilitätsberechnung** für den Betrieb von sechs Dornier Gs I Verkehrsflugbooten: Eines sollte den Anschluss von/nach Zürich an die Luftschifflinie Friedrichshafen-Berlin sicherstellen, zwei weitere zwischen Genf und Zürich verkehren. Dort wäre noch je ein Flugboot für Rundflüge und Flüge nach Neuenburg, Interlaken oder Luzern stationiert, ein sechstes war als Reserve eingeplant.

Nach der Rückgabe an das Zeppelin-Werk im Dezember und Überholung flog die Dornier Gs I im März 1920 zum holländischen Marineflughafen De Mok. In der Nacht vom 24. zum 25. April **versenkte** die Besatzung das Flugboot beim Überflug nach Schweden auf offenem Meer vor Kiel-Holtenau, um eine Beschlagnahme durch die Interalliierte Kontroll-Kommission zu verhindern. Der Prototyp der Dornier Gs I diente als Vorbild für die später erfolgreichere **Dornier Wal**.



Mit grosser Ad Astra-Aufschrift versehen kam die Zeppelinbau-Dornier Gs.I als CH-8 im Herbst 1919 ab dem Zürichhorn zum Einsatz. Im Dezember wurde das Flugboot an Dornier retourniert.

FACTS

Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft

Ad Astra (Kollektivgesellschaft)

Gründung/Eintrag Handelsregister:

20. September 1919 / 26. September 1919
(SHAB Nr. 235, 1.10.1919, Seite 1722)

Zweck: Förderung der Aviatik

Löschung/Publication Handelsregister:

15. Januar 1920/17. Januar 1920 (SHAB Nr. 115, Seite 99)

Quellen: Schweizer Luftfahrt, Band II, Dr. Erich Tilgenkamp, AeCS-Aero Verlag Zürich, 1942 – Der deutsche Luftverkehr, Die Pionierjahre 1919-1925, Wolfgang Wagner, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz, 1987 – 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz, Von den ersten Flugmeetings zur AD ASTRA, BALAR und SWISSAIR sowie Unsere schweizerischen Flugpioniere, Hugo Ruoss, Kloten, 2012 – STARTBEREIT, die Entstehung des Linien-Flugverkehrs in der Schweiz 1919-1939, Hans Weder, Eigenverlag 2019 – Schweizerisches Bundesarchiv, Bern.



Die Zeppelinbau-Dornier Gs.I CH-8 auf dem Zürichsee. Dieses Flugboot diente als Vorbild für die erfolgreiche Dornier Wal.

Foto ETH Bildarchiv

251 Passagiere in zwei Monaten

Henri Kramer pilotierte am 31. Oktober das erste von zwei Nieuport-Macchi M 3 Flugbooten aus Varese (I) nach Locarno; als CH-12 erhielt es am 7. November die Verkehrsbewilligung. Das Zweite landete Mitte November, nach der Kontrolle erteilte die Flugplatzdirektion am 17. November der CH-15 die Verkehrsbewilligung. Henri Pillichody überflog damit erstmals die Alpen und brachte den Hydroplan zur Basis Zürichhorn.

Vom 17. Oktober bis 13. Dezember beförderte die «erste Ad Astra» auf total 104 Flügen ihrer drei Wasserflugzeuge insgesamt 251 Passagiere. Mit der am 15. Dezember erfolgten Gründung der «Ad Astra - Schweizerische Luftverkehr AG» war die Kollektivgesellschaft Frick & Co. überflüssig geworden; sie wurde am 15. Januar 1920 im Handelsregister gelöscht.



Ernst Frick (links) und Henri Pillichody posierten als erste Piloten der Ad Astra vor der Macchi M.3 CH-15.

Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra

FLOTTE

Kennz.	Flugzeugmuster, Modell	Werks-Nr.	Triebwerk - PS-Leistung	Nr.	Sitze	Eintrag	Löschung	Bemerkungen
CH - 8	Zeppelinbau-Dornier Gs.I	Prototyp	Maybach Mb Iva - 2 x 270	2109-2105	2 + 6	22/10/1919	10/12/1919	Erstflug 31.7.1919, Ablieferung von Friedrichshafen 17.10.1919, Übernahmeprüfung Basis Zürichhorn 20.10.1919, Eintrag als CH-8; Rückgabe an Dornier 10.12.1919. Bei Überführung Holland-Schweden am 25.4.1920 vor Kiel-Holtenua absichtlich im Meer versenkt.
CH - 12	Nieuport-Macchi M.3	3037	Isotta Fraschini - 180	2277	1 + 1	31/10/1919	16/01/1922	Kontrollprüfung nach Ankunft Locarno 31.10.1919, Verkehrsbewilligung (VB) ausgestellt 7.11.1919, neue VB Ad Astra Aero 14.4.1920, bei Hangarbrand in Lugano zerstört 16.1.1922.
CH - 15	Nieuport-Macchi M.3	3038	Isotta Fraschini - 200	2273	1 + 2	07/11/1919	21/11/1921	Kontrollprüfung nach Ankunft Locarno 16.11.1919, VB erteilt 17.11.1919, Überflug nach Zürichhorn 19.11.1919, neue VB Ad Astra Aero 14.4.1920, gelöscht und verschrottet 21.11.1921.