

Schweizer Fluglinienprojekte (4): Wm. Müller & Co., Air Gondrand Erfolgreiche Luft-Spediteure

Nach Kriegsende gehörten auch in der Schweiz die im internationalen Transportgeschäft tätigen Speditionsfirmen zu den ersten, die sich die Vorzüge des Flugzeugs als schnelles Verkehrsmittel zu Eigen machen wollten. Während sich einige an bestehenden Fluggesellschaften beteiligten oder deren Vertretung in der Schweiz übernahmen, gründeten andere ein eigenes Flugunternehmen – so auch die Wm. Müller & Co. AG und die Gebrüder Gondrand A.G. in Basel.

Rückblick von Markus Seiler und Daniel Ruhier

Als Verkehrsknotenpunkt des internationalen Bahn- und Flussschiffahrt-Verkehrs zählte Basel während kurzer Zeit nicht weniger als drei Flugplätze (Birsfelden-Sternenfeld, Blotzheim-Mulhouse und Basel-Witterswil). Dies schien auch die Speditionsfirmen zu beflügeln: Die seit 1944 als Aktiengesellschaft firmierende Wm. Müller & Co., Basel, Generalagent (Passagen) der Pan American Airways, reichte bereits am 9. Mai 1946 ein Gesuch um Erteilung der Betriebsbewilligung für den gewerbsmässigen internen Luftverkehr in der Schweiz ein. Als Begründung für diesen Schritt führte sie an, sie habe sich seit jeher mit besonderer Vorliebe dem Luftverkehr gewidmet und werde sich mit Gewissenhaftigkeit und Freude dafür einsetzen. Sie habe sowohl punkto Flugpassagen, wie auch im Luftfrachtverkehr, eine besonders zahlreiche Kundschaft und damit eine führen-

de Stellung im Luftverkehr. Das Luftamt vermerkte am 24. Oktober 1946 mit Handnotiz: «Einreichung eines neuen Gesuchs verlangt».

Transporte aller Art und Schädlinge

Im Begleitschreiben vom 9. Dezember 1946 zum ergänzten Gesuchsformular wies die Wm. Müller & Co. AG darauf hin, sie sei bereits Generalagent einer französischen und fünf englischer Flugtaxi-Gesellschaften, möchte jedoch diese Aktivitäten auf eigene Rechnung weiterführen. Daher erwarte sie vom Luftamt möglichst bald einen definitiven Entscheid über ihr Gesuch. Als Betriebszweck nannte sie den Gelegenheitstransport von Waren und Personen, Krankentransporte sowie die Schädlingsbekämpfung aus der Luft (DDT-Versuche).

Für die Taxiflüge plante das Unternehmen einen einmotorigen Hochdecker des französischen Typs Secan SUC-10 Courlis und später zusätzlich eine Beech 35 Bonanza einzu-

setzen. Für die DDT-Versuche würden anfänglich zwei Piper Cub benützt. Zur Schädlingsbekämpfung erwog die Firma die Charterung einer grösseren Maschine, da die Tragkraft des «Courlis» wohl nicht ausreichend sei. Als Betriebsbasis war der Flugplatz Basel-Birsfelden (Sternenfeld) vorgesehen.

In seinen Antwortschreiben bemängelte das Luftamt insbesondere, dass die Wm. Müller & Co. AG als Chefpiloten, wie auch als Chefmechaniker, Personen vorsah, die bereits beim Aero-Club Basel arbeiteten. Das Amt bestand darauf, dass sowohl der Pilot als auch der Technische Chef über einen festen Anstellungsvertrag beim neuen Flugunternehmen verfügen müssten. Da die Firma kurzfristig keine Lösung fand, in dieser Frage den Bedingungen der Bewilligungsbehörde zu entsprechen, beschloss sie, erst wieder auf ihr Gesuch zurückzukommen, wenn diese so wichtigen Punkte gelöst seien. Da auch der Flugplatz Basel-Birsfelden bekanntlich nur noch für eine beschränkte Zeit benutzbar war, schien die Wm. Müller & Co. A.G. das Projekt einer eigenen Fluggesellschaft danach begraben zu haben. Neben ihren Anfragen vom November 1947 betreffs Halifax-Frachtflugzeugen (siehe SkyNews.ch 02/2013) und vom Januar 1948 zum Betrieb von Douglas DC-4, durch noch zu gründende schweizerische Gesellschaften, konzentrierte sich ihre Tätigkeit auf die Organisation von Frachtcharterflügen, so etwa dem Transport von Erdbeeren ab dem Flugplatz Sitten.

Zubringer zu PanAm-Flügen

Das Speditionsunternehmen Gondrand AG gründete am 20. September 1947 die Air Gondrand AG, mit Sitz in Witterswil/SO, einer zehn Kilometer südwestlich von Basel gelegenen Ortschaft im Leimental. Sie plante

Foto Archiv Daniel Ruhier



Air Gondrand setzte als einziges Flugzeug die Cessna UC-78 Bobcat HB-CAL (hier in Witterswil) ein. Sie wurde bei einer Notlandung im August 1948 bei Domodossola beschädigt. Dies war auch der Schlusspunkt der eigenen fliegerischen Aktivitäten der Speditionsfirma Gondrand.

dort einen eigenen Flugplatz einzurichten, um gelegentliche Lufttransporte mit Personen und Sachen durchzuführen. Die Flotte bestand aus der Cessna UC-78 HB-CAL (c/n 5711), die am 26. September 1947 zur Ablieferung gelangte. Bei Bedarf sollten auch Noorduyn Norseman und Fairchild UC-61 von Aero-Union zum Einsatz kommen.

Am 28. November 1947 wandte sich die Air Gondrand ans Luftamt und stellte diesem ihre Pläne vor. Air Gondrand sei gegründet worden, um für ihren Eigentümer, die Gondrand AG, in deren Eigenschaft als Frachtvertretung der PAA in der Schweiz, Frachttransporte in Verbindung, und als Zubringer zu Pan American World Airways, ab Witterswil nach Paris, Brüssel und London durchzuführen. Man habe dafür die Cessna UC-78 vorgesehen, die auch für Passagierflüge zum Einsatz käme, aber es werde nicht ausgeschlossen, dass andere Flugzeugtypen beschafft würden, welche sich für die Zwecke der Air Gondrand besser eigneten. Sie stelle deshalb dem Luftamt das Gesuch zur Bewilligung von gewerbsmässigem internationalem Luftverkehr ab der Schweiz. Allerdings reichte sie dem Luftamt die Formulare für ein «Gesuch um die Erteilung der Bewilligung für den gewerbsmässigen internen Luftverkehr in der Schweiz» ein!

Zu hohe Hürden und Notlandung

Nachdem Air Gondrand beim Luftamt immer wieder auf die Erteilung der Betriebsbewilligung gedrängt hatte, antwortete ihr dieses am 5. März 1948, dass der Stand des Ausbaus des Flugplatzes Witterswil gewerbsmässige Flüge nicht zulasse. Air Gondrand, welche inzwischen dem Wunsch der Behörden von Basel-Stadt folgend auf Frachttransporte verzichten wollte, werde eine Betriebsbewilligung erhalten, sobald die vom Luftamt gestellten Bedingungen erfüllt seien. Als Alternative zu Witterswil empfahl es, allenfalls auf andere Flugplätze, etwa auf Basel-Sternenfeld, auszuweichen. Im Sinne eines Entgegenkommens würde es der Air Gondrand vorübergehend erlauben, die technische Basis des Unternehmens in Witterswil beizubehalten und die kommerziellen Flüge ab Basel-Birsfelden durchzuführen. Bei Flügen zwischen diesen beiden Plätzen dürfte es sich aber lediglich um technische Überflüge handeln. Grosse Fragezeichen setzte es auch hinter die Führungskompetenz des designierten technischen Chefs.

Weil es ihr aber einfach nicht gelang, die Vorgaben des Luftamts zu erfüllen, und auch wegen interner Personalquerelen, gab Air Gondrand AG im Oktober 1948 ihre Pläne für einen eigenen Flugbetrieb auf, nachdem sie ihre Cessna UC-78 HB-CAL nach beträcht-



Foto Archiv Markus Seiler

Mit dieser ansprechenden Grafik warb Air Gondrand für ihre Flüge, leider ohne Erfolg.



Foto Archiv Markus Seiler

Die Cessna UC-78 HB-CAL in Grenchen, vermutlich 1951 bei ihrem zweiten Besitzer Aero Union.

lichen Verlusten schon am 28. August 1948 an die Aero-Union AG überschrieben hatte. Ironie des Schicksals: Am selben Tag musste die HB-CAL bei Masera, nördlich von Domodossola, wegen Aussetzens des linken Motors auf

einer Geröllhalde notlanden! Den Betrieb ihrer ursprünglichen Basis trat Air Gondrand per 1. Januar 1950 an die Flugplatzgenossenschaft Basel-Witterswil ab, aber der Flugplatz wurde bereits 1952 wieder geschlossen. ☘



Foto Archiv Daniel Rühler

Mit einer solchen Secan SUC-10 Courlis wollte die Wm. Müller & Co. AG ins Fluggeschäft einsteigen. Allerdings erhielt sie nie eine Betriebsbewilligung.