

Schweizer Fluglinienprojekte (7): Max Manger & Co.

Zwielichtige Unternehmung

Anfang der 1950er-Jahre beabsichtigte der Pilot Max Manger mit seiner Firma «Commercial Air Enterprise» gewerbsmässige Flüge ab der Schweiz auszuführen. Er und sein Partner waren beim Zoll jedoch als Schmuggler bekannt, das Luftamt erteilte ihnen keine Betriebsbewilligung. So flogen ihre Flugzeuge in Deutschland.

Rückblick von Daniel Ruhier

Der nach Kriegsende bei Aero-Union und Air Gondrand tätige Pilot Max Manger ersuchte das eidgenössische Handelsregister im April 1950 um Eintrag der Firma Max Manger & Co «Commercial Air Enterprise». Auf Anfrage des Handelsregisters erwiderte das Luftamt, Manger habe sich zwar nach den Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung erkundigt, jedoch liege noch kein schriftliches Gesuch vor. Soweit bekannt, habe das Unternehmen seine Tätigkeit bisher zur Hauptsache im Ausland entfaltet; das verwendete Flugmaterial sei nicht schweizerisch immatrikuliert. Nach Mangers Besuch entschied das Luftamt Mitte Juli, einer Verwendung des Zusatzes «Commercial Air Enterprise» zum Firmennamen stehe nichts entgegen.

Von Fairchild bis Comte

Max T. Manger liess sich schon vor dem Krieg als Pilot ausbilden. Er war Miteigentümer der im Juni 1947 eingetragenen und kurz darauf verbrannten Piper L-4 Cub HB-OFB. Für Aero-Union verkaufte er im Herbst 1949 die



Fotos Archiv Daniel Ruhier

Die Comte AC-12B HB-AXI diente der CAE bis 1957. Sie soll in Einzelteile zerlegt heute noch in der Ostschweiz irgendwo eingelagert sein.

Fairchild F.24W HB-EAT im Eintausch gegen die beschädigte N79845 gleichen Musters. Deren früherer Besitzer Ed Wronikowski, ein in Europa stationierter Mechaniker der amerikanischen Luftwaffe, spielte in Mangers «Commercial Air Enterprises» eine aktive Rolle: Er hatte den Kauf einer Messerschmitt Bf.108D G-AKZY ermöglicht, die Manger am 20. De-

zember 1949 als HB-DUB eintragen liess (nach der Übernahme durch ESKA Grenchen erhielt das Flugzeug im April 1950 das Kennzeichen HB-ESK). Wronikowski arrangierte auch den Verkauf der Taifun HB-ESM, wofür Manger in den Besitz der Comte AC.12E Moskito HB-AXI sowie der AVIA FL.3 HB-UOM gelangte.

Im November 1953 wandte sich Manger erneut ans eidgenössische Handelsregister: Nachdem der Firmennamen zwar genehmigt worden sei, hätte die Gesellschaft auf den Eintrag in der Schweiz verzichtet, da die Oberzolldirektion eine Verzollung sämtlicher Flugzeuge mitsamt Reservematerial verlangte. Daher sei die Gesellschaft im Ausland als «Trampunternehmung» unter amerikanischer Flagge, mit Zweigstellen in Frankfurt und Barcelona (Trabajos Aereas Fotograficas), eröffnet worden. Weil der Umfang des Geschäfts auf Schweizerboden erheblich sei, möchte man den Hauptsitz nun in Basel eröffnen. Für die Fortsetzung der zurzeit unterbrochenen Tätigkeit in Deutschland sei nach Angaben des Luftamts der Eintrag ins Handelsregister unerlässlich.



Aus Venedig stammt dieses Bild der Cessna UC-78 Bobcat HB-KII von Commercial Air Enterprise.



Mit der Cessna UC-78 N79851 von Ed Wronikowski (hier in Ascona) und der Fairchild F.24W HB-EAL von Willy Jetzer (rechts) und führte die CAE angeblich auch diverse Schmuggelflüge durch.

Als Schmuggler bekannt

Laut Gesuch vom 20. Dezember 1953 verfügte seine «CAE – Commercial Air Enterprise M.T. Manger & Co., Allschwil», eine Kollektivgesellschaft mit dem Architekten Rudolf T. Tschopp, über ein Kapital von 100'000 Franken und vier Flugzeuge: die Cessna UC-78 HB-KII, die Fairchild F.24W HB-EAL sowie zwei Piper L-4 (HB-OCE, HB-OHD). Eigentümer der drei letzteren war Willy Jetzer, seit Ende 1952 Chefpilot der Fluggesellschaft Aero-Lux in Frankfurt, die ihren Flugbetrieb fast ausschliesslich mit schweizerisch registrierten Flugzeugen bestritt. Für die technische Organisation waren die Farner-Werke A.G. in Grenchen zuständig, und als Operationsbasis war der Flugplatz Locarno-Magadino vorgesehen. Der Flughafen Basel hatte sich geweigert, der CAE die Benützungrechte zu erteilen, wenn mit der Balair keine Vereinbarung über den beabsichtigten Tätigkeitsbereich und die Flugzeugwartung bestehe. Die Zollkreisdirektion Basel befürchtete, die CAE würde eine Betriebsbewilligung miss-

bräuchlich nutzen. Manger und seine Partner stünden nicht in gutem Ruf. Es handle sich bei diesen Personen um international bekannte Schmuggler, weshalb das Luftamt Manger keine Flugkonzession erteilen solle. Manger, Tschopp und Jetzer hatten bereits wiederholt Flüge ab Basel mit Wronikowski's Cessna UC-78 N79851 durchgeführt, die während des Winters 1953/54 in Basel und später in Ascona stationiert war.

In deutschen Diensten

Am 27. Januar 1954 verfügte das Luftamt, bei einer derartigen örtlichen Distanz von Geschäftsleitung (Basel), technischem Dienst (Grenchen) und Flugbetrieb (Locarno) könne die unabdingbare Sicherheit nicht erfüllt werden. Es sei daher im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage, der Firma M.T. Manger und Co. die nachgesuchte Betriebsbewilligung zu erteilen. Trotz dem ablehnendem Luftamt-Bescheid erfuhr die CAE-Flotte den geplanten Ausbau: Im Juli übernahm Jetzer von Aéro-

Sports die Fairchild F.24W HB-EAL, und Manger überführte Tschopps Cessna UC-78 HB-KII im August von Venedig nach Basel.

Zu Beginn der 1950-er Jahre durften deutsche Staatsbürger zwar Flugunternehmen gründen, jedoch selber noch keine Flugzeuge zu gewerbsmässigen Zwecken betreiben. Daher setzte die Commercial Air Enterprise ihr Flugmaterial fast ausschliesslich in Deutschland ein: die Fairchild F.24W bei Aero-Lux in Frankfurt und die Cessna T.50 für Südflug in Stuttgart. Die fehlende gewerbsmässige Zulassung zwang Tschopp, seine im Mai 1956 für Foto- und Vermessungsflüge in Douala stationierte Bobcat der Südflug zu verkaufen. Mit dem im November vollzogenen Verkauf verschwand die Commercial Air Enterprise von der Bildfläche. Manger wirkte anschliessend als Fluglehrer in Ascona, bis er am 26. April 1960 auf einem Schulflug mit der Piper J3C HB-ONL bei der Aussenlandung in Lostalio mit dem Kabel einer Transportseilbahn kollidierte. Er und sein Flugschüler wurden beim Absturz getötet. ✚

Commercial Air Enterprise M.T. Manger

FLOTTE

Kennz.	Registration	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	
HB-ALO	HB-AXI	Comte AC-12B Moskito	41	1.8.1936	29.4.1964	(CH-458); Eigentümer ab Ende 1950 Max Schlotterbeck; Einsatz durch CAE bis Oktober 1957; Einzelteile irgendwo eingelagert
HB-ALE	HB-DUB	Me Bf.108D-1 Taifun	3059	20.12.1949	15.4.1950	ex VE+LI; RAF AM87; G-AKZY; an E. Kocher, Grenchen als HB-ESK; gelöscht 03.03.1967, nach USA als N2231
	HB-EAL	Fairchild F.24W	865	12.4.1947	24.2.1956	ex 43-14901, HB628; im Juli 1954 an Jetzer; im Februar 1956 nach Deutschland als D-EFAN, gelöscht 1968
	HB-ESL	Me Bf.108B-1 Taifun	1660	4.5.1950	18.6.1955	ex D-IDBT, G-AFZO, ES955, G-AFRN; am 21.05.1951 an Dr. A. Erhart; nach Saarland als SL-AAV, dann D-EDIH, Unfall 07.09.1980
	HB-ESM	Me Bf.108B-2 Taifun	3701-14	4.5.1950	00.00.1992	ex D-IJHW, AW167, S6-K, G-AFZO; Ende 1950 an Albert Valli, Ascona; nach Deutschland als D-ESBH
	HB-KII	Cessna UC-78	5109	17.8.1954	20.11.1956	ex 43-7589, im Dezember 1948 an Off. Aeronavali (I-RAIQ); an R. Tschopp am 19.11.1953; an Südflug GmbH als D-IDUH
	N79851	Cessna UC-78B	6018	22.9.1949	12.12.1955	ex 43-32080; Eigentümer: Ed Wronikowski, Detroit; als D-IDUL registriert 23.01.1956; Unfall Hannover 20.03.1959