



# WASSERFLIEGEREI IN DER SCHWEIZ



Betrachtet man eine Schweizer Landkarte, wird man sofort feststellen, dass wir das geeignete Land wären für die Wasserfliegerei. Haben wir doch zahlreiche grosse Seen im Mittelland und in der Zentralschweiz, und in der Ost- und Westschweiz sogar ein «kleines Meer». Doch leider ist die Wasserfliegerei heute in der Schweiz und in den Nachbarländern praktisch inexistent. Nur noch wenige Plätze dürfen nach viel administrativem Aufwand auf «Floats» angefliegen werden. Eine grosse löbliche Ausnahme bildet dazu die grenznahe Seaplane-Base in Como. Dort sind ein halbes Dutzend Wasserflugzeuge stationiert, und auswärtige Seaplanes dürfen hier vor der Stadt, sowie an einigen anderen Landeplätzen in Norditalien, auf dem Wasser «landen».

Springen wir ein Dreivierteljahrhundert zurück, in die goldenen Zwanziger- und Dreissigerjahre, sieht die Situation anders aus! Damals war man allgemein der Fliegerei gegenüber wohlgesinnt, denn Flugzeuge bedeuteten technischen Fortschritt – wer wollte diesen aufhalten oder nicht willkommen heissen! In den Archiven finden wir viele triumphierende Meldungen. Walter Mittelholzer startete in Zürich zu seinen abenteuerlichen Flügen nach Afrika und zum Nordpol. Die Ozeane werden erstmals überflogen, erste Flüge rund um den Erdball werden gemeldet. Die

Menschen waren zu jener Zeit an der Aviatik besonders interessiert, und so erstaunt es nicht, dass in den Tageszeitungen sogar Erlebnisberichte von kleinen Ausflügen auf der Titelseite veröffentlicht wurden. In Horgen am Zürichsee war die 1919 gegründete Flugzeugbau-Firma Alfred Comte, Mittelholzer & Co domiziliert, ein von Pioniergeist und Enthusiasmus vorangetriebenes Unternehmen. Dort wurden später, Ende der Zwanzigerjahre, auch Flugzeuge restauriert und Neuentwicklungen konstruiert, Hauptabnehmer war die Schweizer Armee. Der Flugpionier Comte kaufte also zu Beginn seiner Aktivitäten im Jahre 1921 fünf Lohner-Flugboote von den Lohner Werken in Wien. Diese vierplätzigigen Holzflugboote dienten vor allem Rundflügen ab Zürichsee in die Zentralschweiz.

Am 26. Mai 1921 meldete die Neue Zürcher Zeitung auf der Titelseite «Aeroplan in Oberrieden abgestürzt». Alfred Comte stürzte damals zusammen mit seinem Chefmechaniker in einem solchen Lohner Flugboot mit der Immatrikulation Nr 65 auf Bahngleise beim Bahnhof Oberrieden. Pilot und Mechaniker konnten leicht verletzt geborgen werden, das Flugzeug wurde total zerstört.



Ein paar Jahre später, am 1. März 1926, erschien in der NZZ eine sensationelle Nachricht: «Flugverkehr zwischen den Schweizer Seen. Die Gesellschaft zur Förderung des Luftverkehrs hat Schritte eingeleitet,

um für nächsten Sommer einen regelmässigen Flugdienst mittels Wasserflugzeug zwischen Zürich-Luzern-Interlaken ins Leben zu rufen.» Eine solche Linie würde in einzigartig abwechslungsreichen Flügen die Schönheiten des Zürichsees, des Zugersees, des Vierwaldstättersees erschliessen, um dann die Reisenden über die Brünigroute, das Unterwaldner-Ländchen und das Aaretal in das grossartige Gebiet der Berner Hochalpen zu führen. Die Unterstützung des Zürcher Stadtrates wurde dieser Initiative unverzüglich zugesichert.

Ein offizieller Flugplan wurde publiziert und der Verkehr am 18. Juni 1926 aufgenommen. Die Flugberichte von bekannten Persönlichkeiten, welche aus publizistischen Gründen kostenlos mitfliegen durften, weckten grosse Begeisterung und Ehrfurcht bei der Leserschaft. Der anfängliche Erfolg dieses Linienverkehrs motivierte zwei Industrielle aus Thun, die Fluggesellschaft finanziell zu unterstützen, um damit den Anschlussflug Interlaken-Thun zu ermöglichen. Man glaubte seinerzeit fest daran, dass eine solche Transportmöglichkeit über die Schweizer Berge ins Berner Oberland auch die touristische Attraktivität dieser Region fördern würde. Zu jener Zeit existierten ja schon zahlreiche Bergbahnen wie z.B. die Jungfrau-Bahn. Die Stadtväter von Interlaken, dem Tor zum Berner Oberland, unterstützten daher das Flugunternehmen auch finanziell.

Doch leider war der Durchhaltewillen bescheiden, denn schon Ende des folgenden Sommers 1927 blieben die finanziellen Zuschüsse aus, und der Flugbetrieb musste infolge schlechter Rendite eingestellt werden. Es wurden einfach zu wenig Passagiere befördert, zudem waren laut Statistik über ein Drittel der Flugreisenden aus irgendwelchen Gründen kostenlos reisende Stadtväter, Journalisten oder andere Prominente.

Später wurde die Firma Comte von der «Ad Astra» übernommen. Die Fluggesellschaft betrieb damals mehr Wasserflugzeuge als Land-



flugzeuge. Eine der wohl bekanntesten Maschinen war die Dornier «Merkur», ein siebenplätziges Metallflugzeug, mit welchem Walter Mittelholzer die meisten seiner abenteuerlichen Flüge durchgeführt hatte.

✚ «Ad Astra»-Flugboote an der Wasserflug-Station am Zürichhorn (Quelle: Tilgenkamp).

✚ A. Comte, Gründer der «Ad Astra», und E. Taddeoli, der erstmals in einem Flugboot die Alpen überquerte (Quelle: Tilgenkamp).

✚ Dornier «Delphin», vierplätziges Kabinenflugboot im Dienste der «Ad Astra» (Quelle: Tilgenkamp).

✚ Dornier «Libelle» auf dem Eis des Bodensees (Quelle: Tilgenkamp).

✚ Dornier «Wal»-Flugboot auf Promotionsreise von einem Schweizer See zum anderen (Quelle: Tilgenkamp).

✚ Macchi-Flugboot der «Ad Astra» auf einem Passagierflug über dem Walensee (Quelle: Tilgenkamp).







Wasserflugzeuge wurden seinerzeit hochgepriesen, denn diese hatten den Vorteil, dass sie beinahe überall gelandet werden konnten. Diesen Vorteil hatte jene Dornier-Maschine nicht, welche am 19. August 1921 in den Greifensee abstürzte. Bei einem Zuladungs-Testflug verlor die «Ad Astra» dieses neue Landflugzeug, weil die 700 kg Gewicht offensichtlich doch zuviel waren für den Apparat, der Motor überhitzte und fiel aus. Der

Pilot Niemeyer konnte mit einem Ruderboot gerettet werden, die Maschine versank auf den Grund des Sees.

Noch Jahrzehnte später waren auf den Schweizer Seen Wasserflugzeuge beheimatet. So auch eine «Seabee» mit der Immatrikulation HB-SEB. Diese Maschine stürzte leider im April 1948 anlässlich des in Sarnen stattfindenden Flugtages



ab. Nur einem grossen Zufall war es zu verdanken, dass die vier Insassen von einem Fischer kurz nach dem Absturz im Melchtal aufgefunden und in Spitalpflege gebracht werden konnten, Pilot und Passagiere überlebten mit geringfügigen Verletzungen.

Auch auf dem Vierwaldstättersee landeten und starteten Wasserflugzeuge. 1929 wurde in Luzern offiziell eine «Wasserflug-Station» eröffnet. So startete am Spittelerquai bei schönem Wetter eine 5-plätzig Maschine für Rundflüge oder zu anderen Wasserflug-Stationen. In den Vierzigerjahren wurden die Luzerner-Flieger von der Allmend wegen «Unregelmässigkeiten» verbannt. Die einzige Piper «Cub» wurde daraufhin kurzerhand auf Schwimmer umgerüstet und operierte für einen oder zwei Sommer lang auf dem Luzernersee.

Heute erreichen uns infolge des politischen Klimas nur noch selten Nachrichten über die Wasserfliegerei. Für ganz besondere Anlässe werden unter grösster Zurückhaltung einzelne Landebewilligungen erteilt. So landete am 30. September 1999 das Wasserlöschflugzeug F-ZBEU, Typ Canadair CL-415, der französischen «Securité Civile» und eine DeHavilland DHC-2 «Beaver» in der Genfer-Bucht zum Anlass des 40jährigen Bestehens des «Panathlon Club Genève». Exakt 51 Jahre nachdem ein viermotoriges Flugboot im Jahr 1948 an derselben Stelle im Genfer Seebecken aufsetzte.



Um die wasserfliegerische Freiheit heute «fast uneingeschränkt» geniessen zu können, bedarf es einer Reise über den Atlantik. Besonders

in Kanada gehört das Wasserflugzeug zu einem weitverbreiteten, alltäglichen Transportmittel. Es gibt in Kanada nur wenige Naturreservate, welche für Wasserlandungen gesperrt sind. Überall, wo Wasserflächen anzutreffen sind, darf auch gewässert werden. Die offiziellen Landeplätze mit entsprechender Infrastruktur wie Flugbenzin, Reparaturmöglichkeiten oder Zoll werden im «Water Aerodrome Supplement» von der Behörde «Transport Canada» jährlich veröffentlicht.

Die Wasserflugschule in Como ist sehr empfehlenswert, da die Anfahrt bedeutend kürzer ist als eine Reise nach Amerika und dort kompetente Fluglehrer die Kunst der Wasserfliegerei vermitteln. Halter eines schweizerischen PPL können eine italienische Validierung beantragen. Auf einer Piper «Super Cub» oder einer Cessna 172 kann dann die Wasserfluglizenz erarbeitet werden.



✚ Werbepostkarte von «Ad Astra» für Wasserlandeplatz in Zürich Tiefenbrunnen, damalige Telefonnummer 3594. (Quelle: Tilgenkamp).

✚ Piper «Super Cub» der «Seeflug Wangen» auf dem Zürichsee, ausgerüstet mit Edo Amphibien-Schwimmer (Foto: eg).

✚ Seabee HB-SEA in Horw, Aufnahme von 1951. (Bildarchiv: O. Britschgi).

✚ Piper «Super Cub» HB-OPP am Zürcher-Obersee (Foto: eg).

✚ Maule HB-EZS der «Seeflug Wangen» über dem Zürichsee bei Meilen (Foto: eg).

✚ Fotografien: Bildarchiv O. Britschgi, Udligenswil, Erich Gandet, «Schweizer Luftfahrt» von Dr. E. Tilgenkamp. Text: Jvan Aeberli.





Wasserflugzeuge sind in Europa äusserst selten anzutreffen. Am ehesten findet man diese «Spezies» noch in Skandinavien, wo viele Gebiete nur über den Luftweg erreichbar und nicht mit Strassen erschlossen sind. Solche Flugzeuge sind meistens mit amphibischen Schwimmern ausgerüstet, d.h. sie können für eine Landung auf einer Hartbelagpiste zusätzlich ein Fahrwerk ausfahren. Flugboote, zum Beispiel die Grumman G-44 «Widgeon» oder die «Twin Bee UC-1», haben diesen Vorteil schon als konstruktives Element eingebaut, so dass sie sowohl auf dem Wasser wie auch auf «normalen» Landeplätzen aufsetzen können. Besonders faszinierend sind die «Splash in» auf einem Gewässer. Das langsame Abgleiten auf einen See oder auf die Meeresoberfläche in Küstennähe gehören zu den imposantesten Fluglebnissen. Ein gekonntes Wasserungsmanöver ist derart sanft, dass die Passagiere oftmals die Landung erst bemerken, wenn seitlich die Gischt emporspritzt. Langsam sinkt das Flugzeug in die Fluten ein, und der Wasserwiderstand verursacht eine erwünschte Bremswirkung. Nach kurzer Auslaufstrecke wird dann langsam zu einem Bootssteg «gefahren», ähnlich einem Motorboot – allerdings mit wesentlich schlechterer Manövrierbarkeit. Ein genaues Vorausplanen ist deshalb äusserst wichtig, denn ein einmal eingeschla-

genes Manöver kann oftmals nicht mehr korrigiert werden. Gravierende Schäden passieren meistens beim Anlegemanöver, wenn ein Wasserflugzeug z.B. mit unvorhergesehenen Wind- oder Strömungseinflüssen zu kämpfen hat oder hart angelegt wird. Schon oft wurde dadurch ein «Seaplane» stark beschädigt, und umständliche Reparaturen im Freien waren notwendig, bevor wiederum gestartet werden konnte.

✚ Grumman G-44 «Widgeon» OE-FWS, Baujahr 1944, Passagier- und Aufklärungsflugzeug im zivilen und militärischen Bereich. Heute fliegen von den 240 je gebauten Exemplaren noch gerade 40 «Widgeon» (Foto: RB).

✚ «Twin Seabee» über den Gestaden des Thunersees (Foto: jr).

✚ Fotografie: Red Bull, Innsbruck, Joe Rimensberger.  
Text: Jvan Aeberli.



## SEAPLANE PILOTS ASSOCIATION SWITZERLAND

Unter dem Kürzel SPAS wurde eine Vereinigung für Freunde und Förderer der Wasserfliegerei gegründet. Erklärtes Ziel von SPAS ist es, der Wasserfliegerei in unseren Breitengraden, welche durch unobjektive und mangelhafte Information fast gänzlich aus der zivilen Luftfahrt verdrängt wurde, zu neuem Schwung zu verhelfen.

Die Wasserfliegerei setzte auch in der europäischen Luftfahrtgeschichte wichtige Meilensteine. So wurden auf dem Bodensee die legendären Dornier-Flugboote entwickelt, mit welchen der Schweizer Flugpionier Walter Mittelholzer Geschichte schrieb. Schon im Jahr 1926 bediente die «Ad Astra» die Strecke von Zürich nach Luzern und weiter nach Interlaken/Thun mit Wasserflugzeugen des österreichischen Herstellers Lohner.

SPAS will mit gezielter, objektiver Informationsarbeit über die Wasserfliegerei berichten und aufzeigen, dass eine reglementierte, restriktive Ausübung diese Form der Aviatik weder Mensch noch Natur beeinträchtigt.

Eine Mitgliedschaft kann jeder Interessierte beantragen, der in der Wasserfliegerei eine förderungswürdige und interessante Ergänzung der heutigen Luftfahrt sieht. SPAS informiert ihre Mitglieder in allen Belangen der Wasserfliegerei, bietet dank Veranstaltungen, Seminaren oder Wasserflugreisen eine Plattform des aktiven Informationsaustausches Gleichgesinnter.



✚ Lake LA-4-200 «Bucaneer» I-BUKA auf dem Genfersee bei Lutry im Juli 1975 (Foto: jr).

✚ Consolidated PBY-5A «Catalina» N9521C während einer Flugveranstaltung in Ecuwillens (Foto: jr).

✚ American Savoia S-56B NC194M über dem Ufer des Genfersees bei Lausanne-Vichy im Mai 1988 (Foto: jr).

✚ DHC-2 auf dem Lac de Joux am 30. September 1999. (Foto: jr).

✚ Fotografie: Joe Rimensberger.  
Text: Jvan Aeberli.



SPAS Seaplane Pilots Association Switzerland  
Postfach 270, 8058 Zürich-Flughafen  
Fax +41 (0)1 867 14 06  
spas@be-active.ch, www.be-active.ch/spas