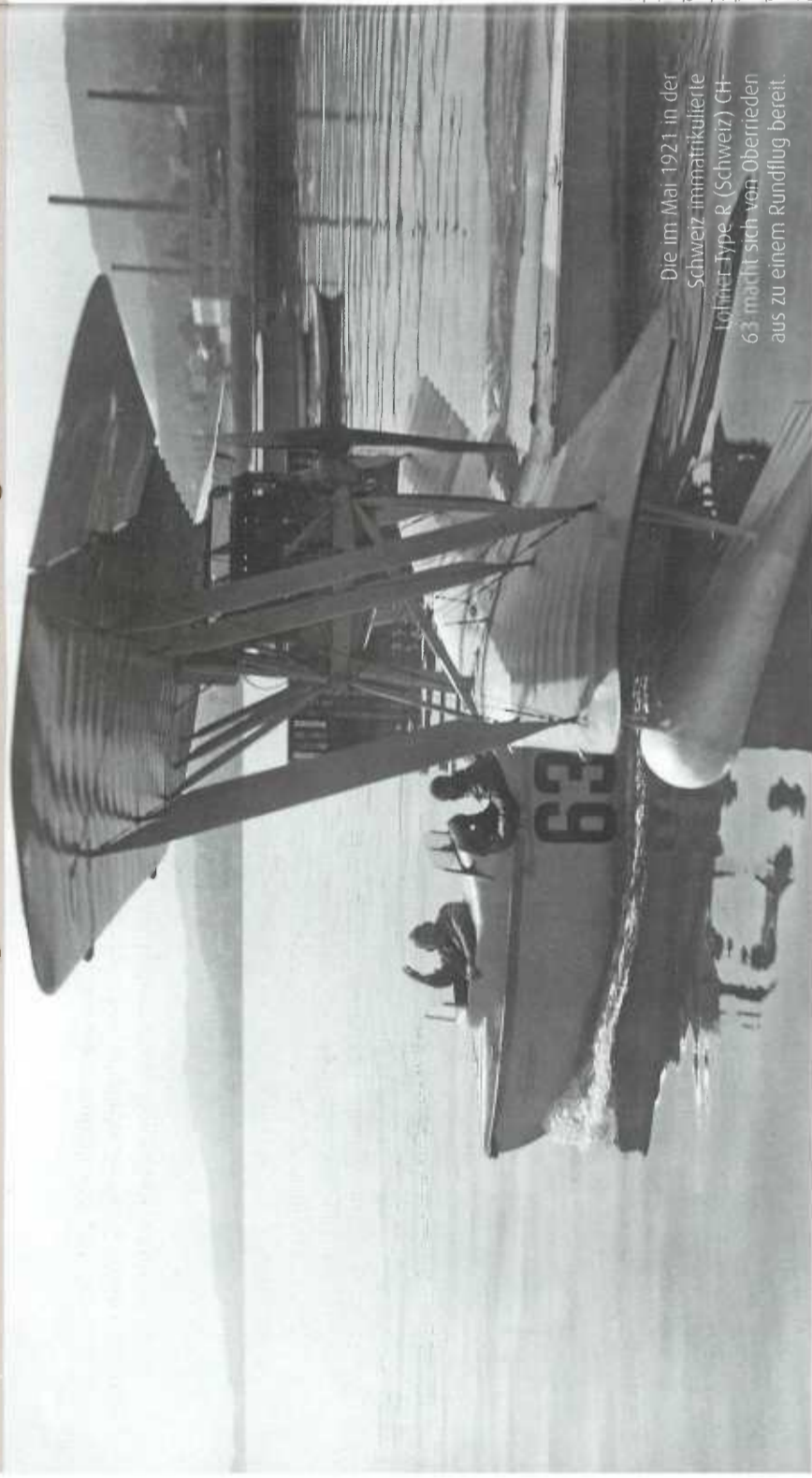


## Erste Wasserflug-Linienverbindung der Schweiz



Die im Mai 1921 in der Schweiz immatrikulierte Lohner Type R (Schweiz) CH-63 macht sich von Oberrieden aus zu einem Rundflug bereit.

Fotos: Chronikstube Oberrieden

# Sie flogen nur einen Sommer lang

Die im kroatischen Split domizillierte European Coastal Airlines ist die erste Linienfluggesellschaft Europas, die ausschliesslich mit Wasserflugzeugen operiert. Dies wirft ein historisches Streiflicht auf die mit Seen reich beschenkte Schweiz, wo Alfred Comte 1926 den ersten und einzigen Wasserflug-Liniendienst des Landes stemmte. Einen Sommer lang pendelten die Lohner-Flugboote zwischen Zürich, Luzern und Interlaken.

Im Linienverkehr verbindet die European Coastal Airlines vom süd-kroatischen Split aus die zahlreichen Inseln an der dalmatischen Küste. Zum Einsatz gelangen dabei die Grumman G-21 Goose sowie die De Havilland Canada DHC-6 Twin Otter. Derzeit im Bau ist ein Sea Terminal – ein ins Meer gesetzter Flughafen (ein ausführlicher Bericht über die European Coastal Airlines erscheint in der kommenden «Cockpit»-Ausgabe). Dabei ist die Idee von Linienverbindungen zu Wasser nicht neu: Vor fast 90 Jahren verwirklichte der Deltsberger Aviatik-Pionier Alfred Comte seine kühne Vision einer regelmässigen Wasserflugverbindung zwischen Zürich, der Innerschweiz sowie dem Berner Oberland.

### Schatulle der Subvention öffnet sich

In der Tat schlug Alfred Comte im Sommer 1926 mit seinen planmässigen Wasserflug-Kursen ein neues Kapitel der Schweizer Zivilluftfahrt auf. Das Verbindungsnetz spannte sich vom Zürich über den Vierwaldstätter- hin zum Thunersee. Die Route führte von Zürich-Mythenquai und Luzern nach Interlaken. Möglich wurde diese Verbindung, weil Alfred Comte ganz keck die Subventions-

klaviatur spielte und der «Gesellschaft für Luftverkehr» den für damalige Zeiten doch recht erklecklichen Betrag von 8000 Franken abluchste.

Zum Einsatz gelangten die zwei Lohner Type R (Schweiz)-Flugboote mit der Immatrulation CH-60 und CH-63, die Alfred Comte im Frühjahr 1921 während eines wahren bürokratischen Husarensstreichs an der Entente vorbei in die Schweiz schmuggelte.

Die in Wien-Floridsdorf domizillierte Jacob Lohner & Co hatte diesen Typ noch während des Ersten Weltkriegs als Minenleger entwickelt. Nach der Kapitulation der Mittelmächte im November 1918 ignorierte das Herstellerwerk das den Mittelmächten auferlegte Bauverbot und hauchte den noch unfertigen Rümpfen in der Form von vierplätzig Passagierflugzeugen frisches Leben ein. Die im Frühsommer 1921 von der «Comte Luftverkehr und Sportfliegerschule, Horgen» in der Schweiz immatrikulierten Lohner Type R (Schweiz) waren mit einem in Wiener Neustadt hergestellten Sechszylinder Austro-Daimler Reihenmotor mit einer Leistung von 230 PS ausgerüstet. Untergebracht waren die Flugboote in einem Hangar in Oberrieden am linken Zürichseeufer.

### Dunkle Wolken am Horizont

Im Vergleich zum Ausland hinkte die Schweiz in punkto Wasserflug-Linienverkehr allerdings einige Jahre hinterher. Regelmässige Liniengkurse von Wasserflugzeugen waren beispielsweise in Kolumbien schon seit September 1921 Wirklichkeit. Die Junkers F-13 der staatlichen Fluggesellschaft «Scadta» bewältigten die Strecke zwischen der Hafenstadt Barranquilla und der im Hochland liegenden Metropole Bogota in sechs Stunden reiner Flugzeit – die Raddampfer benötigten für die gleiche Distanz 14 Tage.

Im Gegensatz zur «Ad Astra Aero», die zwischen Oktober 1919 und Ende 1923 lediglich mit Touristik-Rundflügen ab Zürichhorn im rechten Seebecken operierte («Cockpit» 07 und 08/2013), flog die «Comte Luftverkehr und Sportfliegerschule, Horgen» ihre Liniengkurse bei günstigem Wetter ab dem Stadtzürcher Strandbad Mythenquai am linken Zürichseeufer. Ein Retour-Ticket für die Strecke nach Interlaken schlug sich 120 Franken zu Buche – eine stattliche Summe, betrug doch der Stundenlohn eines ungelernnten Arbeiters zu jener Zeit weniger als einen Franken. Bis zur Betriebs-einstellung am 10. September 1926 benützten insgesamt 201 zahlende Passagiere den ersten und gleichzeitig einzigen Wasserflug-

Linienkurs der Schweiz. Eine Wiederaufnahme der Strecke war für den Sommer 1927 vorgesehen, scheiterte aber an der düsteren Finanzlage der «Comte Luftverkehr und Sportfliegerschule, Horgen».

### Fliegen damals unerschwinglich

Die noch Anfang der 1920er-Jahre gestellten euphorischen Prognosen für den Schweizer Wasserflugverkehr bewahrheiteten sich nicht. Des engmaschigen Schienen- und Strassennetzes wegen war der Zeitgewinn gegenüber der Bahn oder dem Auto nur marginal und stand in keinem Verhältnis zu den für damalige Verhältnisse horrenden Flugpreisen. Dazu war eine Reise in den veralteten, klapprigen Luftkutschen alles andere als ein Vergnügen. Wegen zahlreicher Unfälle gerieten die umgebauten Kriegsmaschinen auch mehr und mehr in Verruf. Damit ging die Idee des kommerziellen Wasserfluges in der Schweiz baden. Daran hat sich bis heute nichts geändert. **q**

Hans-Heiri Stapfer

## In der Tat: ein wilder Plan

Aviatik-Pionier Alfred Comte rüstete im Frühjahr 1924 eine seiner Wild-WT-Doppeldecker mit Schwimmern für den Einsatz auf dem Zürichsee aus. Der Versuch scheiterte allerdings kläglich.

Ein kürzlich in der Chronikstube Oberrieden ans Licht gekommenes Foto besitzt eine gehörige Portion Brisanz: Die im Rahmen dieses Artikels publizierte Aufnahme legt eine komplett neue und bisher unbekannt Facette der ursprünglich für die Schweizer Fliegertruppe konstruierten Wild-Doppeldecker frei: Nämlich deren Verwendung als Wasserflugzeug in den frühen Nachkriegsjahren.

### Umbau am Zürichsee

Die für den Umbau zum Wasserflugzeug herangezogene Wild WT (Werknummer 21) mit der Immatrulation CH-44 lief während des Kriegsjahres 1917 bei der K+W in Thun vom Band. Die Schweizer Fliegertruppe übernahm das Trainingsflugzeug am 13. Juni des gleichen Jahres und teilte der Wild das taktische Kennzeichen «Schwarze 149» zu. Alfred Comte erwarb diese am 5. Mai 1920 von der Armee ausgemusterte Maschine am 12. Februar 1921 für seine «Comte Luftverkehr und Sportfliegerschule, Horgen» und liess seine neue Errungenschaft in Dübendorf stationieren. Bis Oktober 1921 hat die von einem Mercedes D-1 Motor (Werknummer 23 093) von 100 PS Leistung angetriebene CH-44 insgesamt 272 Flüge absolviert. Die spärlichen, im Bundesarchiv Bern verfügbaren Akten lassen den Schluss zu, dass Alfred Comte im Frühjahr 1924 den Umbau seiner Wild WT zum Wasserflugzeug in Angriff nahm. Das Radfahrwerk wich zwei Schwimmern. Die nötigen Arbeiten vollzog die «Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik» in Oberrieden am linken Zürichsee. Die Fabrikanlagen befanden sich samt der dazugehörigen Ablauframpe direkt am Wasser. Die zweiplätzig Wild WT mit



Alfred Comte rüstete seine Wild WT (Werknummer 21) CH-44 im Frühjahr 1924 mit Schwimmern aus. Der Doppeldecker verunfallte während der Erprobung auf dem Zürichsee.

der Immatrulation CH-44 war nach ihrem Umbau für Rundflüge auf dem Zürichsee vorgesehen. Während der alles andere als erfolgreichen Erprobung muss der Doppeldecker auf dem Zürichsee verunfallt sein. Genauere Informationen zu den Umständen sowie das Datum der Havarie geben die verfügbaren Akten im Bundesarchiv Bern nicht preis. Rumpf und Flügel sind nach den misslungenen Flugversuchen auf dem Zürichsee im November 1924 zur Lagerung zurück nach Dübendorf gelangt. Bis zur Suspendierung der Verkehrsbewilligung im Juli 1927 ist die Wild WT nicht mehr aufgebaut worden. Die Pläne von Alfred Comte, die CH-44 mit einem 150 PS starken Hispano-Triebwerk neu zu motorisieren und als Touristikflugzeug zu veräussern, hatten sich zerschlagen. (sta)