

Erster Luftverkehr: Avion-Tourisme S.A., Genf

Frühe Genfer Fluglinienidee

Mit fünf Savoia-Flugbooten war die «Avion-Tourisme, société anonyme» Wegbereiterin für die in der Schweiz anfänglich verbreiteten Wasserflugzeug-Aktivitäten. Nach der am 21. April 1920 vereinbarten Übernahme durch die «Ad Astra» beschloss das Genfer Unternehmen am 3. Mai 1920 aber seine Auflösung.

Rückblick von Daniel Ruhier

Der am 27. November 1888 in Eaux-Vives (GE) geborene François Durafour, Inhaber des Pilotenbrevets No.3, war 1914 einer der ersten Piloten der Schweizer Fliegerabteilung. Ab Anfang 1915 flog er für die französische Armee als Testpilot über 1000 Flugzeuge verschiedener Hersteller ein. Auf eine telegrafische Mitteilung der Schweizer Vertretung in Paris gab das EMD dem Politischen Departement sein Einverständnis zu einem geplanten Flug Durafours nach Genf vom 25. Mai 1919. Tatsächlich traf er am vorgesehenen Datum nach viereinhalb Flugstunden um 10.30 Uhr mit dem vom Hersteller René Caudron zum Verkauf überlassenen Caudron G.3 auf dem Genfer Flugplatz St. Georges ein.

Rundflüge mit Militärflugzeug

Die erst provisorisch geregelten Bundeskompetenzen für die Zivillaviatik – im Militärdepartement befasste sich nebst der Flugplatzdirektion auch die Generalstabs-Abteilung mit Luftfahrtfragen – ermöglichten Durafour anfänglich, mit dem zweisitzigen Caudron-Doppeldecker in Genf Rundflüge durchzuführen, obschon dieser keine Schweizer Kennzeichen führte und keine Betriebsbewilligung vorlag. Am 12. Juli 1919 endlich erhielt die schon am 6. Juni gegründete und im Handelsregister eingetragene Avion-Tourisme S.A. ihre Zulassung für die inzwischen gekaufte G.3 mit dem Kennzeichen CH-3. Chefpilot der Firma war François Durafour.

« Die erst provisorisch geregelten Bundeskompetenzen für die Zivillaviatik ermöglichten Durafour in Genf Rundflüge durchzuführen.



Foto Archiv Ruhier

François Durafour in der Caudron G.3 im Mai 1919 in Genf-St. Georges.

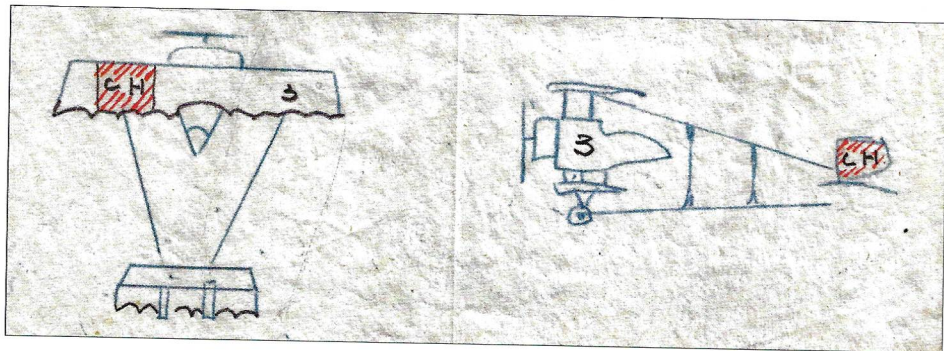


Foto Archiv Ruhier

Die handgezeichnete Bemalungsvorschrift der Flugplatzdirektion für den Caudron G.3

Am 13. Juni 1919 erteilte das EMD dem am 8. März 1879 in Genf geborenen Tessiner Emile Taddeoli die Bewilligung, auf dem Luftweg ein Wasserflugzeug der italienischen Regierung via Simplon und das Rhonetal auf den Genfersee zu überführen. Taddeoli hatte sein Brevet mit Nr. 2 am 10. Oktober 1910 in Bern auf Dufaux 5 erworben. Ab 1915 wirkte

er bei der italienischen Società Idrovolanti Alta Italia (S.I.A.I.) in Sesto-Calende als Einflieger und flog in vier Jahren 2700 Flugzeuge ein. Mit dem Tessiner Mechaniker Luigi Meschini flog er am 12. Juli das erste Mal im Flugboot über die Alpen und landete die Savoia S.13 nach einer Stunde und 50 Minuten in Cologny bei Genf.

FACTS

Avion-Tourisme, société anonyme, Genève

Gründung/Eintrag Handelsregister: 6. Juni 1919 / 16. Juni 1919 (SHAB Nr.150, 25.6.1919, Seite 1113)

Zweck: Entwicklung und Betrieb der Luftfahrt, Schaffung von Beförderungsdiensten mit Flugzeugen, Wasserflugzeugen und allen mit dem Hauptzweck zusammenhängenden Tätigkeiten.

Kapital: 18'000 Franken (18 Inhaberaktien à 1000 Franken)

Basen: Flugplatz St. Georges GE; Wasserflugstationen Eau Vives und Corsier, GE; Wasserflugstation Lugano TI

Betriebsbewilligung: 12. Juli 1919

Auflösung/Publikation Handelsregister: 3. Mai 1920 / 29. Mai 1920 (SHAB Nr. 136, Seite 1006)

Quellen: «Schweizer Luftfahrt», Band. II, Dr. Erich Tilgenkamp, Aero-Club der Schweiz, Aero Verlag Zürich, 1942 – «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz – unsere schweizerischen Fluggpioniere», Hugo Ruoss, Kloten, Multiprint Verlag GmbH, Oktober 2012 – «François Durafour, Pionnier de l'aviation, Le manuscrit retrouvé» Jean-Claude Cailliez, Editions Cabédita, Bière, 2012 – Collection Pionnair-ge.com – Schweizerisches Bundesarchiv BAR, Bern

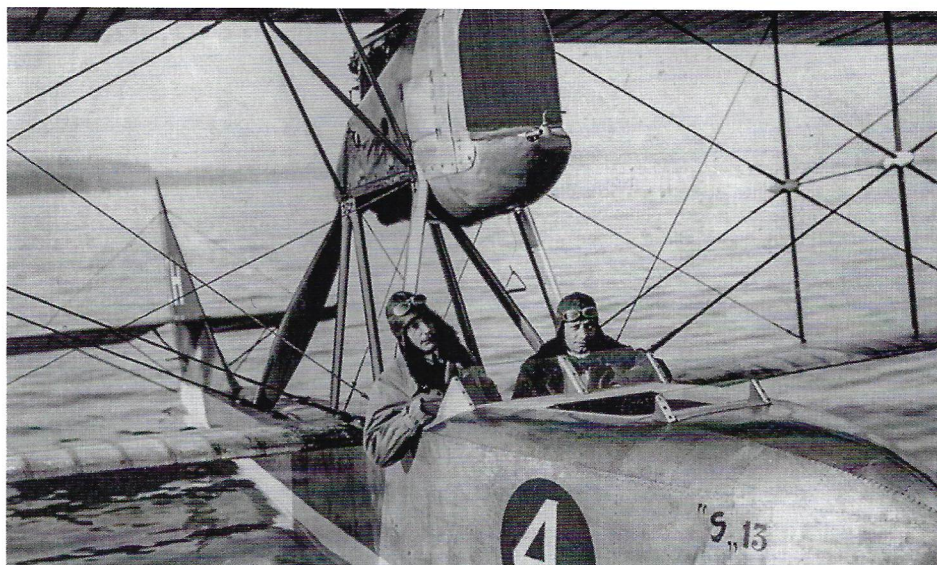


Foto Archiv Ruhier

Die Savoia S.13 CH-4 im September 1919 im Genfersee, mit VR-Präsident Maurice Duval und Pilot Emile Taddeoli.

Sechs Savoia-Flugboote gekauft

Am 22. Juli 1919 gab Verwaltungsratspräsident Maurice Duval dem Armee-Generalstab bekannt, Avion-Tourisme habe beschlossen, ihr Kapital auf 300'000 Franken zu erhöhen und total sechs Savoia-Flugboote zu kaufen. Die Flugplatzdirektion bat er, um möglichst rasch Passagierflüge durchführen zu können, ein Kennzeichen für Taddeolis Flugzeug zuzuteilen. So wurde das erste Wasserflugzeug der Genfer Fluggesellschaft Ende Juli ohne weite-

re Abnahmekontrolle als CH-4 in die Liste der schweizerischen Privatflugzeuge eingetragen.

Am 7. September 1919 überführte Henri Kramer, ebenfalls Savoia-Instruktor und Testpilot der italienischen Regierung, die zweite S-13 nach Lugano. Der am 13. April 1892 in Biel geborene Kramer erwarb sein Brevet No.31 am 8. Oktober 1912 bei Farman in Etampes. Er bildete ab August 1916 in Sesto Calende 157 italienische Piloten aus und nahm dort über 300 Flugzeuge ab. Nach Abnahme durch den FPD-Ingenieur Fred Brunner blieb das Flug-

Avion Tourisme SA, Genève (1919)

Kennz.	Flugzeugmuster, Modell	Werks-Nr.	Triebwerk - PS-Leistung	Nr.	Sitze	Eintrag	Mutation	Bemerkungen
CH-3	Caudron G.3	4801	Gnome - 80 PS		2	11/07/1919	21/04/1920	ex Armée de l'Air; von François Durafour am 25. Mai 1919 ab Issy-les-Moulineaux (F) nach St. Georges GE überflogen, erste Verkehrszulassung am 12.7.1919; an Ad Astra Aero am 21. April 1920, Überflug nach Dübendorf durch Alfred Comte am 28.5.1920.
CH-4	Savoia F.B.A. S-13, Modell S-16	6707	Isotta Fraschini V6 - 250 PS		4	30/07/1919	24/05/1920	ex Regia Marina; erster Alpenüberflug Taddeoli's mit Flugboot am 12. Juli 1919 von Genua nach Genf; Verkehrsbewilligung (VB) erteilt 28.08.1919; Absturz nach Flügelbruch in Romanshorn am 24.5.1920
CH-6	Savoia F.B.A. S-13	7195	Isotta Fraschini V4 - 200 PS	2262	3	07/09/1919	20/05/1920	ex Regia Marina; von Henri Kramer am 7. September 1919 von Sesto Calende (I) nach Lugano überflogen; VB erteilt 20.10.1919, an Ad Astra Aero am 20.5.1920.
CH-14	Savoia F.B.A. S-13 Tipo F		Isotta Fraschini V4 - 200 PS	2258	3	12/11/1919	20/05/1920	ex Regia Marina; nach Ankunft in Genf Ende Oktober Übernahmeprüfung mit Marcel Nappez am 17.11.19; VB erteilt 2.12.1919; an Ad Astra Aero am 20.5.1920.
CH-17	Savoia F.B.A. S-13 Tipo F		Isotta Fraschini V4 - 200 PS	2260	2	17/11/1919	20/05/1920	ex Regia Marina; Eintrag nach Ankunft Lugano am 17. November, Übernahmeprüfung am 12.12.1919; VB erteilt 17.12.19; an Ad Astra Aero am 20.5.1920
CH-18	Savoia F.B.A. S-13 Tipo F		Isotta Fraschini V4b - 180 PS	4253	3	05/02/1920	14/04/1920	ex Regia Marina; Übernahmeprüfung nach Ankunft in Lugano am 29.1.1920, VB erteilt 9.2.1920; an Ad Astra Aero am 14.4.1920

Zusammengestellt von Daniel Ruhier

boot CH-6 vorerst auf der von Avion-Tourisme errichteten ersten Wasserflugstation in Lugano stationiert.

«Wegen der erwarteten Beanspruchung im Passagierverkehr verlangte die Prüfungskommission eine Verstärkung der Höhensteuerbefestigung am Flugboot.»

Bereits am 7. Oktober 1919 erteilte das Militärdepartement der Avion-Tourisme die Bewilligung zur Einfuhr von drei weiteren Hydroplanen aus Italien. Datum und Ankunftsort seien ihm sowie den Zollbehörden frühzeitig bekanntzugeben, und in der Schweiz dürften die Flugzeuge erst nach der Kontrolle durch die Flugplatzdirektion eingesetzt werden, teilte es mit.

Genfersee-Linien im Visier

Nach Ankunft des dritten Flugboots Ende Oktober in Genf ersuchte Avion-Tourisme das EMD, die Verkehrsbewilligung für CH-14 rasch zu erteilen, weil sie am Sonntag, 16. November, den Passagierlinienverkehr aufzunehmen plane. Die Abnahme des Modells «Tipo F» im Hafen von Corsier fand jedoch erst am Montag statt. In vier Kontrollflügen bewies der am 30. August 1896 in Renan, Berner Jura, geborene Marcel Nappiez, Militärpilotenbrevet vom 1. Juli 1917, dass er die Maschine absolut beherrschte. Wegen der erwarteten Beanspruchung im Passagierverkehr verlangte die Prüfungskommission eine Verstärkung der Höhensteuerbefestigung am Flugboot.

Im Antrag vom 20. November 1919 hatte Avion-Tourisme das Post- und Eisenbahndepartement um eine Bewilligung für regelmä-

sige Dienste mit Flugbooten auf dem Genfersee ersucht. Als erstes sei ein Versuch auf der Linie Genf-Lausanne und zurück geplant, zudem projiziere sie Flüge von Evian nach Lausanne-Genf. Sie plane den Betrieb dieser Linien nicht vor dem Frühling aufzunehmen, sei jedoch vor deren Organisation für die Erteilung der notwendigen Konzessionen dankbar, stand im Gesuch.

Savoia-Absturz in den Bodensee

Im Anschluss an die Ausführung der verlangten Anpassungen am Savoia Typ F erteilte das EMD dem Genfer Unternehmen Anfang Dezember telegrafisch die Verkehrszulassung für die CH-14. Dieses Flugzeug war inzwischen aus Wettergründen nach Lugano verlegt worden. Am 8. Dezember erhielt Marcel Nappiez ebenfalls die Führerbewilligung. Nach der Ablieferung von zwei weiteren Flugbooten S.13 Tipo F war die Savoia-Flotte komplett: Vor Mitte Dezember 1919 fand die Kontrollprüfung für das Schulflugzeug CH-17, Ende Januar 1920 diejenige für die Rundflugmaschine CH-18 statt. Die anfänglich in Lugano stationierten Flugboote erhielten ihre Verkehrsbewilligungen am 17. Dezember und am 9. Februar 1920.

Im Januar 1920 trat der am 19. Mai 1896 in Carouge GE geborene Marcel Charles André Weber in die Avion-Tourisme ein. Seit Ende Mai 1918 Inhaber des Militärpiloten-Brevets, erhielt der frühere Postflieger der Fliegerabteilung am 24. Januar 1920 die Führerbewilligung für Hydroplane. Wegen eines Flügelbruchs stürzte die Savoia CH-4 der Avion Tourisme am Flugtag in Romanshorn vom Pfingstmontag, 24. Mai, in den Bodensee. Der erste tödliche Unfall einer schweizerischen Fluggesellschaft kostete dem Piloten Emile Taddeoli sowie dem Mechaniker Gioanelli das Leben. Die Nachfolge des bereits zum Ad Astra-Chefpiloten ernannten Taddeoli übernahm Ende Mai sein früherer Schüler und Co-Pilot Marcel Weber. +



Gesuch für Linienflüge

Anfang Dezember 1919 befassten sich die eidgenössischen Stellen mit dem Gesuch der **Avion-Tourisme**. Das für die Erteilung der Konzession zuständige Post- und Eisenbahndepartement hätte ebenfalls die speziellen Bedingungen wie Haftpflicht, Rechnungsführung, Tarife und Arbeitszeit festlegen müssen. Das EMD empfahl davon zunächst Abstand zu nehmen, da die Flugunternehmen bereits durch die provisorische Luftverkehrsgesetzgebung zu **weitgehenden Sicherheitsmassnahmen** verpflichtet wurden. Es sei angezeigt, beim ersten Versuch eines regelmässigen Luftverkehrs der Gesellschaft «in weitherzigem Masse» entgegenzukommen, so das EMD. Trotz interner Zweifel, ob das Flugzeug als Beförderungsmittel überhaupt in der Lage sei, im regelmässigen Personenverkehr einen bestimmten Fahrplan zu garantieren, schien das Post- und Eisenbahndepartement grundsätzlich bereit, die nachgesuchte Konzession zu erteilen. Nach der am 21. April 1920 erfolgten Übernahme der Avion-Tourisme durch die **Ad Astra** liess diese die Genfersee-Linienpläne fallen.



Die dritte und letzte Savoia S.13 Tipo F CH-18 nach der Übernahme durch Ad Astra Aero am Zürichhorn.