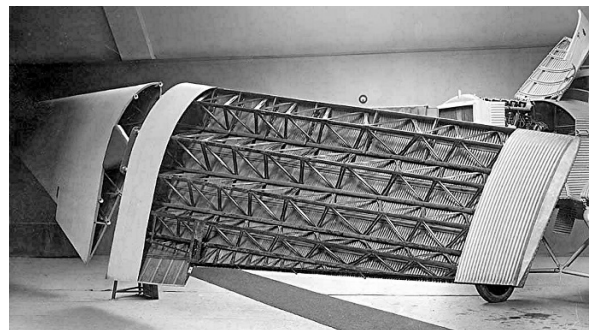
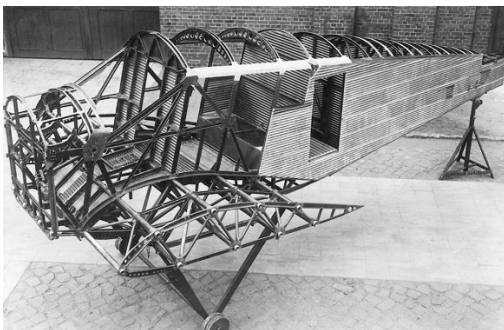


100 Jahre Junkers F13



Exakt vor 100 Jahren fand der Jungfernflug eines völlig neuartigen Flugzeugs statt. Die vom Flugpionier Hugo Junkers gebaute Maschine war das weltweit erste Ganz-Metall Verkehrsflugzeug und gilt als eigentliche Wegbereiterin der zivilen Luftfahrt.



Die **F 13** war ein freitragender Tiefdecker (ohne die damals üblichen Verspannungsseile) und im Gegensatz zur damals üblichen Holz- und Stahlrohrbauweise mit Stoffbespannung, vollständig aus der Leichtmetall Legierung: **Duralumin(ium)** gefertigt.

Der kastenförmige Rumpf und die Tragflächen bestanden aus durchgehenden Rohrholmen, angenieteten Streben und einer Wellblechbeplankung. Die Materialwahl und die Fachwerkbauweise führten zu einem robusten, klimabeständigen und reparaturfreundlichen Flugzeug, das zwei Piloten und in einer geschlossenen Kabine vier Passagieren Platz bot.

Das Flugzeug ist ein originalgetreuer Nachbau, in Bezug auf die Instrumente und das Fahrwerk, jedoch den heutigen Standards angepasst.

Dazu einige Eckdaten zur ursprünglichen Maschine:

Länge: 9,60 m

Spannweite: 14,80 m

Höhe: 4,10 m

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

Dienstgipfelhöhe: 4'600 m

Reichweite: 1'200 km

Startstrecke: 200 m

Landerollstrecke: 150 m

Motor: Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor von BMW mit 19,1 L Hubraum mit einer Leistung von anfänglich 160 PS, und später ausgelegt bis zu 570 PS.

Junkers F13 – Die bequeme Luftlimousine

Für Passagiere, die zuvor in offenen oder provisorisch überdachten Doppeldeckern aus der Zeit des Ersten Weltkriegs reisten, bot die F 13 mit ihrer großzügigen, beheizbaren Kabine einen bisher nicht gekannten Komfort. Die beiden Piloten saßen zunächst in einem offenen Cockpit. Erst später wurde auch die Pilotenkabine geschlossen ausgeführt.



Durch die Einschränkungen für den Flugzeugbau und Flugverkehr im besiegten Deutschland kam der neue Flugzeugtyp offiziell in Deutschland nicht zum Einsatz. Der Grund lag in den Einschränkungen der Entente-Mächte Frankreich und England für den Flugzeugbau und Flugverkehr im besiegten Deutschland, sodass die Junkers Flugzeugwerke das erste F13 Serienmodell am 29. Oktober 1919 in die USA verkauften.

Die Endmontage der Maschinen erfolgte bei der **Junkers-Larsen Aircraft Corporation** mit Sitz in New York City, die ab 1919, die in Kisten angelieferten Ju F13 zusammenbaute. Larsen lieferte auch zwei Maschinen mit der Typenbezeichnung **JL6** an die US-Marine.

Eine ähnliche Zusammenarbeit gab es auch in der Sowjetunion, wo das Flugzeug mit der Bezeichnung **Ju 13** hergestellt und von der russischen Luftverkehrsgesellschaft **Dobroljot** eingesetzt wurde.

Die **Ju-F13** hatte attraktive Vorteile für die Fluggesellschaften, war es doch eine wartungsfreundliche Konstruktion mit geringen Betriebskosten und einem robusten Fahrwerk, das durch Schwimmer oder sogar Skier ersetzt werden konnte. Dies machte die F13 zu einem vielseitigen Post- und Verkehrsflugzeug.

1925 betrug ihr Anteil am internationalen Verkehrsnetz rund 40 Prozent und bis 1932 wurden mehr als 300 Flugzeuge dieses Typs gebaut.

Dazu eine kleine Nebenbemerkung: 1928 umrundete Walter Mittelholzer mit einer Junkers F 13 das westliche Mittelmeer von Zürich via Rom-Tunis-Algier-Madrid-Marseille zurück nach Zürich. Die Flugzeit betrug zusammen 47 Stunden und 20 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 135 Kilometern pro Stunde, bei einer Gesamtstrecke von 6370 Kilometern.



SCADTA

Die Ju-F13 Maschinen wurden bereits ab 1920 in **Kolumbien** sehr erfolgreich als zivile Verkehrsflugzeuge der Fluggesellschaft **SCADTA** eingesetzt.

SCADTA steht für:

Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos, oder zu Deutsch: **Deutsch-Kolumbianische Lufttransportgesellschaft**. Die SCADTA war ein 1919 gegründetes Flugunternehmen in Kolumbien, die erste Amerikas, und nach der Holländischen KLM die zweite weltweit.

Die Unternehmung wurde am 5. Dezember 1919 in Barranquilla gegründet und am 19. Dezember als Aktiengesellschaft im Handelsregister eingetragen. Kapital- und Personalbeschaffung waren die ersten Aufgaben der neuen Gesellschaft.

Bereits im April 1920 bestellt SCADTA bei den Junkers-Werken in Dessau zwei Maschinen des Typs F13. Allerdings mit Schwimmern statt Rädern, da der kolumbianische Staat die Fluggesellschaft nicht unterstützen konnte und durch die geografischen Gegebenheiten des **Rio Magdalena** als **natürliche Start- und Landebahn** Investitionen sparen half.

Hugo Junkers hatte ein sehr großes Interesse an einer Geschäftsverbindung mit der SCADTA, um dort gewonnene Erfahrungen in seine Konstruktionen einfließen lassen zu können. Am 10. Juni 1920 wurden die beiden Flugzeuge geliefert.

Mitte Juli wurden sie versandfertig in Kisten verpackt und auf dem Seeweg nach Südamerika verschifft, begleitet von den beiden **Weltkriegsflieger Hellmuth von Krohn** und **Fritz Hammer** der spätere Chefpilot der SCADTA. Dazu gesellte sich auch **Ingenieur Wilhelm Schnurbusch**, der spätere technische Direktor.

Am 6. August 1920 begann Wilhelm Schnurbusch mit der Montage der beiden Flugzeuge und bereits 20 Tage später konnten erste Flugversuche begonnen werden, die alle erfolgreich verliefen.

Auf ihrem ersten Flug am 19. Oktober 1920 mit Hellmuth von Krohn, beförderte die SCADTA mit einer Junkers F 13 insgesamt **57 Briefe** von Barranquilla nach Puerto Colombia (30 Kilometer westlich von Barranquilla, direkt am Karibischen Meer). Nach ersten Probeflüge bei **Barranquilla**, der heutigen Flusshafenstadt an der Mündung des **Rio Magdalena**, wurde ein erster Postflug am 20. Oktober 1920 den Rio Magdalena hinauf bis nach **Girardot** ausgeführt.



Kurz darauf gelang es, eine Konzession der kolumbianischen Regierung für den Transport von Luftpost zu erhalten, worauf planmäßige Flüge nach einem wöchentlich Flugplan durchgeführt wurden.

Die Entwicklung des Luftverkehrs in Kolumbien

Gestatten Sie mir nun einen kurzen Überblick, über **Geografie** und **Entwicklung des Luftverkehrs** in einem Bergland wie Kolumbien zu geben:



Kolumbien liegt am Nordwestzipfel von Südamerika, angrenzend an den Pazifik im Westen und dem karibischen Meer im Norden. In der Nachbarschaft grosser Länder wie Brasilien erscheint Kolumbien zwar verhältnismässig klein, ist aber dennoch flächenmässig doppelt so gross wie Deutschland.

Die westliche Hälfte Kolumbiens wird von den **Kordillern**, auf Spanisch: **Cordillera de los Andes**, dominiert. Dieses mächtige Faltengebirge ist in drei große Bergketten geteilt: die westliche, die zentrale und die östliche Kordillere. Zwischen den Bergketten fließen die großen, teilweise befahrbaren Flüsse wie der **Rio Cauca** und **Rio Magdalena**.

Mit einer Länge von über 1500 Kilometern bereitete der **Rio Magdalena** aber eine Unzahl von Problemen, so dass die Reisende, bezw. die Post, besonders in der Sommerzeit, oft ganze Wochen verloren um am Ziel anzukommen.

Die **Hauptstadt Bogota** inmitten der Ostkordilleren, liegt auf 2'600 m Meereshöhe und ist über 1000 km von der Küste entfernt. Fracht und Post wurden noch in den ersten Jahrzehnten des letzten Jahrhunderts von den karibischen Häfen auf Heckraddampfer verladen und zunächst 1000 Kilometer flussaufwärts transportiert. Dort ging es dann auf dem Landweg 80 Kilometer weiter, da Stromschnellen und Wasserfälle ein Fortkommen auf dem Fluss nicht erlaubten. Danach wurde alles wieder auf ein Schiff verladen, bis zur Flusshafenstadt Girardot gebracht und von dort ging es per Straße oder Bergbahn hinauf nach Bogotá.



Welch unschätzbaren Nutzen das Flugzeug hat, ist daher leicht zu begreifen:

Die von der Küste weitab, inmitten vom Urwald umgrenzt gelegenen Handelsstädte Bogota, Medellin und Cali, erhielten durch die Anbindung an ein mögliches Flugnetz eine rasche Verbindung zur Küste.

William Knox-Martin

Die Geschichte der Luftfahrt in Kolumbien beginnt mit dem amerikanischen Flieger **William Knox-Martin**, der schon 1913 in Venezuela, im Alter von 19 Jahren, erfolgreich den Rio Orinoco hochgeflogen war.



William Knox-Martin (1894/1927) beabsichtigte 1919 eine Flugpostverbindung zwischen den Küstenstädten **Barranquilla** und **Cartagena** am Karibischen Meer einzurichten. Zu diesem Zweck absolvierte er einen Demonstrationsflug auf der Strecke Barranquilla – Puerto Colombia, dem Seehafen von Barranquilla. Um den Flug zu finanzieren, gab es offenbar eine Sonderbewilligung der Kolumbianischen Post, die zu diesem Ereignis eine **ÜBERDRUCKMARKE** verausgabte: Eine Freimarke zu 2 Centavos wurde mit Aufdruck: «**1er Servicio Postal Aereo 6-8-19**», dem Datum des Sonderflugs. Die Sondermarke zu 2 Centavos wurde damals zum horrenden Preis von einem Gold-Peso verkauft.

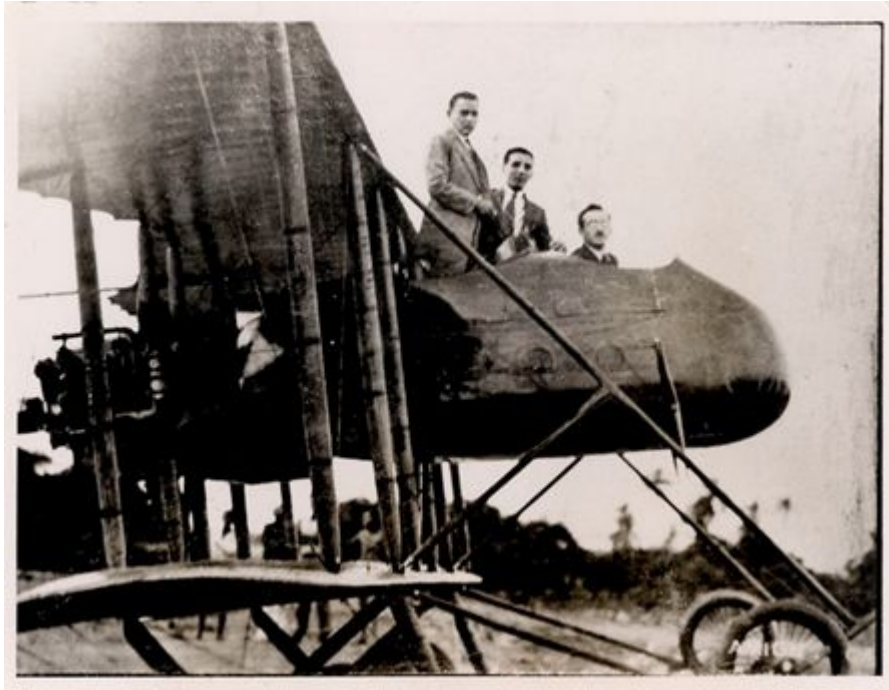
Der Flug erfolgte am 8. Juni 1919 mit Abwurf eines Postsacks von knapp 60 Belegen in Puerto Colombia. Obwohl die Strecke eigentlich sehr kurz war, die Strecke betrug knapp 30 km, gebührt allein ihm, William Knox-Martin, die Ehre als ersten Postflieger Kolumbiens.

C.C.N.A.

Wie bereits schon besprochen gilt die SCADTA als zweitälteste Airline der Welt. Dies ist jedoch nur insofern korrekt, als die SCADTA die erste Fluglinie war, die einen regelmässigen Post- und Personenverkehr betrieb.



Bereits drei Monate früher, am 16. September 1919, wurde die „**Compañía Colombiana de Navegación Aérea**“ kurz **C.C.N.A.**, in Medellin gegründet. Ziel der Gesellschaft war es, einen Flugpostdienst innerhalb Kolumbiens zu betreiben.



Zur Verfügung standen insgesamt vier französische Doppeldecker des Typs „Farman F.40“, die bereits 1915 hergestellt wurden. Diese Flugzeuge wurden im 1. WK von den Franzosen als ‚Bomber‘ eingesetzt, jedoch bereits 1917 wieder ausgemustert und nach dem Krieg günstig zum Verkauf angeboten.

Die **C.C.N.A** engagierte als Piloten die Franzosen **René Bazin** und **Jacques Jourdanet** sowie zwei weitere Mechaniker.

Der erste Testflug fand am 14. Februar 1920 statt und die **C.C.N.A.** beschloss, ab dem 22. Februar bereits Post zu befördern.



Wie so oft bei frühen Luftpostflügen standen von der Post noch keine speziellen Briefmarken für Luftpostbeförderung zur Verfügung. Die C.C.N.A. erhielt jedoch die Erlaubnis, eigene Luftpostmarken herauszugeben. Da die Zeit zu knapp war, um eigene Briefmarken zu drucken, erhielt das Unternehmen eine Reihe von Werbeetiketten, sogenannte Proofs, die von der Curtiss Motor and Aviation Company privat gedruckt wurden. Sie zeigten eine Vielzahl von Szenen, die für eine Luftpostausgabe am besten geeignet waren. So erhielt die **C.C.N.A.** bereits am 3. Dezember 1919 einen Exklusiv-Vertrag mit der kolumbianischen Regierung, für den Transport offizieller Luftpost.

Erste offizielle Luftpost in Kolumbien

War der Flug von William Knox Martin im engeren Sinn ein 'Sonderflug mit Postbeförderung', wurde der erste Flug mit **offizieller Luftpost** in Kolumbien am **22. Februar 1920** durchgeführt, und zwar zwischen den Städten **Cartagena** und **Barranquilla**, rund 130 km entlang der karibischen Küste. Dieser Erstflug mit der **Farman F40 «Cartagena»** unter dem Kommando des **Piloten René Bazin** dauerte 1 Stunde und 10 Minuten.



Brief mit Widmung des Piloten René Bazin vom Erstflug am 22. Februar 1920

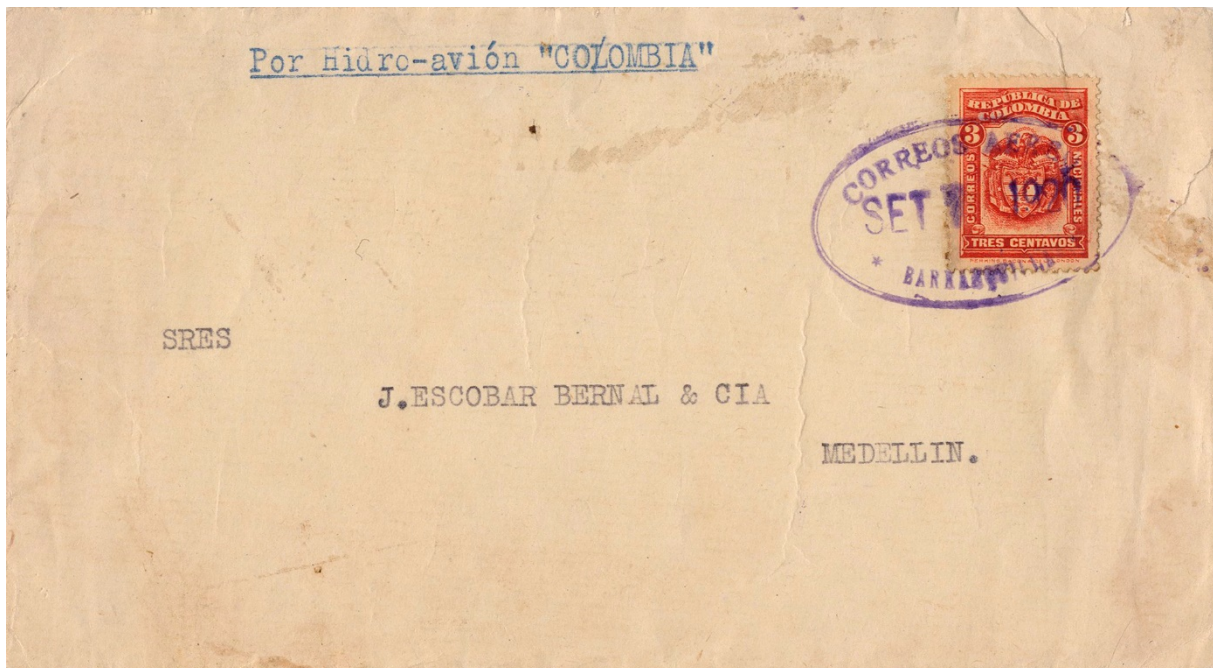
Erstes Todesopfer eines Flugzeugabsturzes in Kolumbien

Am 29. April 1920, während eines kurzen Fluges in Barranquilla der Farman F.40 «Cartagena», stürzte der **Flieger Jacques Jourdanet** ab und wurde somit das erste Luftfahrtopfer in Kolumbien.

Angesichts der weiteren Schwierigkeiten, die sich in den späten 1920er Jahren stellten, beschloss die **C.C.N.A.**, den Vertrag mit ihren Mitarbeitern im Voraus zu kündigen. So legte die Geschäftsleitung am 6. Dezember 1920 in einem Brief an den **Flieger René Bazin** die Gründe dar, warum sie die Verträge im Voraus kündigen müssen. Zu ihrem Abgang wurde ihnen ein Monatsgehalt und die Kosten für die Rückreise in ihre Heimat angeboten.

Aufstieg und Erfolg der SCADTA

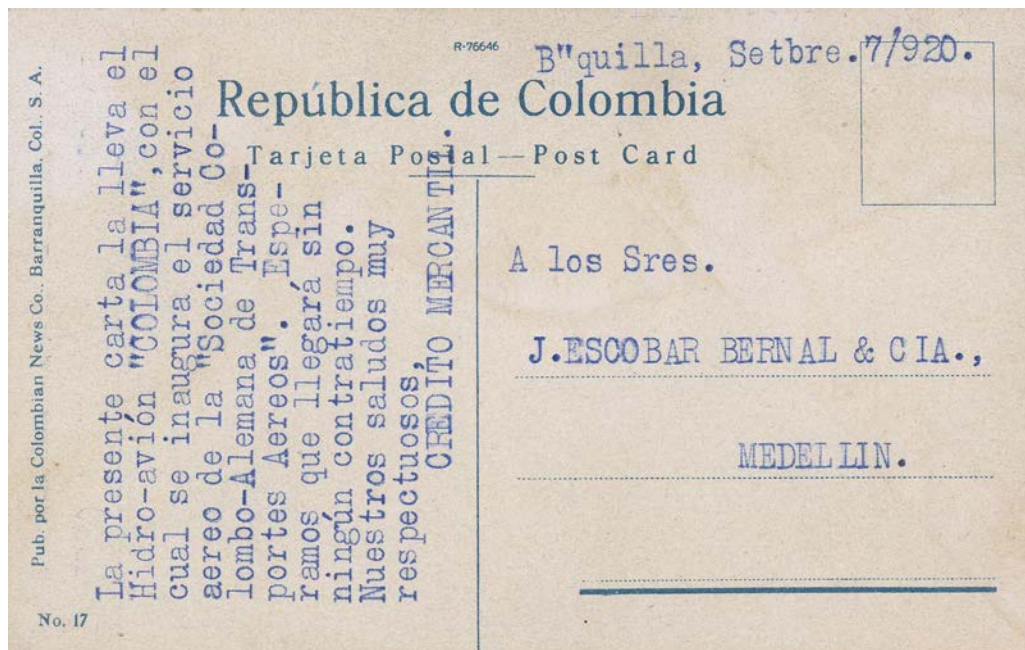
Nach dem Rückzug der Franzosen aus dem Fluggeschäft schlug nun die Stunde der Deutsch-Kolumbianischen Gesellschaft SCADTA mit ihren Junkers F13. Bereits am 5. September 1920 konnte der erste längere Flug nach El Banco vollzogen werden.



Brief vom Erstflug Barranquilla – Puerto Berrio 8. Sept. 1920

Am 8. September folgte der erste Flug von Barranquilla in das 500 km entfernte Puerto Berrio den Rio Magdalena hoch, jedoch mit einer längeren Wartezeit von 36 Std. in El Banco. Somit war nunmehr die Hälfte der Gesamtstrecke nach Girardot erprobt.

Stuart Hosie (Gründungsmitglied der SCADTA) begleitet die Mission als erster Passagier. Der Rückflug fand am 14. September 1920 statt. Der oben abgebildete Briefumschlag, noch ohne eigene SCADTA Flugmarken und nur mit der Inlandtaxe zu 3 Centavos frankiert, enthielt eine Karte mit folgender Grussbotschaft:



«Der vorliegende Brief brachte Ihnen das Wasserflugzeug COLOMBIA, welches den Flugdienst der SCADTA eröffnet. Wir hoffen, dass es ohne Probleme bei Ihnen ankommt. Unsere Grüsse mit grossem Respekt CREDITO MERCANTIL», datiert «B"quilla Setbre. 7/920»

Knapp einen Monat später wurde der erste offizielle Postflug am 19. Oktober 1920 von Barranquilla nach Girardot verwirklicht. Die Startzeit für diesen legendären Flug war um 7 Uhr morgens. Am selben Tag erreichten **Hellmut von Krohn** und **Wilhelm Schnurbusch** mit der Ju F13 „Colombia“ den Hafentort **Puerto Berrio** am **Rio Magdalena**. Der Flug wurde am Folgetag um 10 Uhr morgens fortgesetzt, sodass sie in der Hafenstadt Girardot am 20.10.1920 um 12 Uhr mittags, nach insgesamt vier Notlandungen, wassern konnten.

Die zweite F 13 folgte einige Tage später. Diese wird sodann in ein Landflugzeug verwandelt. Dazu mussten die Schwimmer abgebaut, und Räder angebaut werden. Flugversuche folgten für einen später vorgesehenen Landeversuch in der Hauptstadt Bogota auf 2600 m Meereshöhe.

Flug Barranquilla – Bogota 12. Dez. 1920



Am 12. Dezember 1920 war es soweit: Der erste Flug hinauf in die Hauptstadt Bogota auf 2600 m. Meereshöhe war gelungen. Der Erzbischof taufte darauf die erfolgreiche Maschine F 13 auf den Namen „Bogota“. Da bei der Landung in Bogota das Fahrwerk beschädigt wurde, musste die Maschine per Eisenbahn zurück nach Giurardot transportiert werden. Der Rücktransport der JU F13 mit abmontierten Flügel und Heckteil erfolgte am nächsten Tag

Anschliessend gesteht die kolumbianische Regierung der SCADTA ein Flug- und Postrechtvertrag über 7, bzw. 11 Jahre zu. Von nun an konnte die SCADTA rechtlich abgesichert Post, Fracht und Passagiere befördern.

Entwicklung der SCADTA 1920-1927

Die SCADTA wuchs dadurch schnell zu einer sehr erfolgreichen und rentablen Fluggesellschaft heran, wie die folgende Aufstellung von Walter Brandes zeigt:

Jahr	Flug-km/Jahr	Passagiere	Gepäck	Post
1920	4'000	12	800 kg	50 kg
1925	293'000	1'134	91 t	12 t
1927	527'000	2'667	207 t	36 t

Wie aus der Darstellung ersichtlich, transportierte die SCADTA ausser Passagieren und Briefpost auch Gepäck und vor allem mit der Paketpost auch Gold und Smaragde. Selbst Bargeldverkehr wurde mittels eines Aero-Giros im beschränkten Masse abgewickelt.

Das Streckennetz wurde laufend ausgebaut und zusammenfassend kann gesagt werden, dass 1921/22 **einmal** pro Woche geflogen wurde, **ab 1923 zweimal** und ab **1926/27** bis zu **viermal wöchentlich**.

SCADTA Briefmarken Ausgabe 1920/28

Bei einem stetig wachsenden Postaufkommen brauchte es natürlich auch spezielle Flugmarken zur Bezahlung der Flugtaxe:



1920 verausgabte die SCADTA zwei einfache Briefmarken, je mit gleicher Abbildung einer Junkers F13 im Flug über dem Rio Magdalena. Dies war eine Marke zu 30 Centavos Schwarz auf rosa Papier sowie eine zu 50 Centavos in Grün auf weissem Papier. Jeder Brief musste ausserdem mit dem damals gültigen Inlandporto von 3 Centavos frei gemacht werden.

SCADTA Briefmarkenausgabe 1923 /28



Bereits 1923 wurde eine neue Serie ausgegeben, gestaltet von Richard Klein und gedruckt in Deutschland. Eine farbenfrohe Serie zu 13 Werten mit den Wertstufen von 5 Centavos bis 5 Pesos plus eine Einschreibemarke mit rotem 'R' Aufdruck (Registrado) auf 20 c. grau.



Die Centavo Werte zeigen die Ju F13 über dem Rio Magdalena vor dem mit ewigem Schnee bedeckten 'Neivado de TOLIMA' dem höchsten Berg in Kolumbien im Landesinneren. Die hohen PESO Werte zeigen die Ju F13 über dem Bolivar Platz und der Kathedrale von Bogotha.



Nachdem die SCADTA-Flotte 1920 mit insgesamt zwei Junkers Wasserflugzeugen vom Typ F13 begann, wurde der Flugzeugbestand nach und nach vergrößert. Im August 1925 kamen noch drei Flugboote vom **Typ Dornier Wal** hinzu, später sogar noch Junkers Maschinen vom **Typ Ju 52** mit Schwimmern. Ein regelmässiger Flugbetrieb nach Flugplan wurde aufgezo-gen und das Streckennetz wurde laufend erweitert.

Mitte 1924 hatte die SCADTA den ersten Absturz zu verzeichnen, alle fünf Insassen der Junkers F 13 „Tolima“ starben, darunter auch der **Pilot Hellmut von Krohn**.

SCADTA Konsularpost



Um eingehende Post aus dem Ausland auch mit SCADTA Flugpost befördern zu können, erhielten die kolumbianischen Konsulate ab 1921 die Genehmigung SCADTA Flugpostmarken zu verkaufen. Dadurch konnte die Flugpostgebühr in Kolumbien im Voraus bezahlt werden und ermöglichte die direkte Auflieferung zum SCADTA Flugdienst innerhalb Kolumbiens.

Diese Luftpostmarken erhielten zunächst einen Handstempel- und später einen Maschinenaufdruck mit den Anfangsbuchstaben der jeweiligen Abgangsländer in spanischer Sprache:

A für Alemania

E.U. für Estados Unidos

und **S** für **Suiza** bis **V** für Venezuela, um einige Bsp. zu nennen.

Mit diesem System konnte man von mehr als 20 Ländern aus, Briefe und Pakete schicken mit Luftpostbeförderung innerhalb von Kolumbie. Dies bedeutete natürlich eine enorme Beschleunigung in der Zustellung der Post und wurde von vielen Firmen auch rege benutzt. Das Postaufkommen wurde dadurch zu einem wesentlichen Bestandteil der Einnahmen der SCADTA.

Zwangsverkauf an die Pan Am

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurden die Besitzer gezwungen, die Gesellschaft an die Pan American World Airways (PAA) zu verkaufen. Die kolumbianische Regierung war wegen der Kriegswirren in Europa wirtschaftlich recht stark mit der USA verbunden und wagte es nicht, ein Veto einzulegen.

Am 12. Juni 1940 übernahm die PanAm, auf Grund ihrer inzwischen gewonnenen Aktienmehrheit und mit Billigung der US-Regierung, die SCADTA.

Alle deutschen Mitarbeiter wurden entlassen und man nannte die Luftlinie fortan Avianca (Aerovias Nacionales de Colombia).

Anfang des 21. Jahrhunderts stellte die 'alte' Avianca ihren Betrieb ein und ihre Nachfolgerin, die sog. „New Avianca“ gehört nun zur sog. 'Avianca Holdings' mit Sitz in Panama.

Soviel zur Geschichte der SCADTA in Kolumbien.

Junkers F13 in der Schweiz



Auch in der Schweiz hatte die Ju F13 einen wichtigen Auftritt. Doch zunächst eine kleine Übersicht über das Flugwesen in der Schweiz:

Nach dem Ende des 1. WK beschloss das Militärdepartement die Schweizer Fliegertruppen drastisch zu reduzieren. Viele Piloten sahen sich deshalb gezwungen sich nach einer zivilen Tätigkeit umzusehen, darunter auch bekannte Piloten wie Oskar Bider. Die Schweiz verfügte 1919 erst über ganz wenige Flugplätze, eine Geschäftsidee war deshalb mit Wasserflugzeugen ein Flugnetz in der ganzen Schweiz aufzuziehen, denn fast alle touristisch wichtigen Orte liegen an einem See



Am 1. Februar 1919, knapp drei Monate nach dem Waffenstillstand wurde das erste zivile Luftverkehrsunternehmen der Schweiz gegründet: die «**Compte, Mittelholzer & Co Aero Gesellschaft**». Luftbild – Verlagsanstalt und Passagierflüge

Am 20. September 1919 wurde dann die Firma «**Frick & Co. Luftverkehrsgesellschaft AD ASTRA**» gegründet. Unter Punkt 1: Ziele der Gesellschaft ist aufgeführt:

Die Schweizerische Aviatik hat während des Krieges in Flugzeugen und Fliegerausbildung ausserordentliche Fortschritte gemacht, die heute der Geschäftswelt und dem Fremdenverkehr dienstbar gemacht werden sollen. Dabei wird die Gesellschaft zugleich seine vaterländischen Aufgaben erfüllen und es ermöglicht, die vom Staate mit grossen Opfern ausgebildeten Militärpiloten und Mechaniker ständig in Übung zu halten und dem Staate einen stets verfügbaren Flugzeugpark zu schaffen.

Die Situation war insofern günstig, als überall in Europa überzählige Militärflugzeuge zu sehr günstigen Preisen erhältlich waren.

Rundflüge für Passagiere und Luftfotographie waren damals neben den Postflügen, die Haupteinnahmequellen der Fliegerei, die allerdings lange Zeit nicht rentabel war.

Einen regelmässigen Flugdienst gab es abgesehen von der Versuchslinie mit Militärpiloten und der Schweizer Post noch nicht. Diese Versuchslinie von Zürich, Bern, Lausanne und später bis Genf verlängert, entsprach nicht den Erwartungen, wurde doch kein wesentlicher Vorteil gegenüber der Bahn festgestellt. Der Betrieb war auch nur von kurzer Dauer, von Ende April bis Oktober.

Flugpostmarken der Schweiz



Zukunftsweisend war jedoch die Schweizer Post: Hatte sie doch bereits 1919 eine Spezialmarke zu 50 Rp. verausgibt, und im darauffolgenden Jahr 1920 eine zu 30 Rp., beide als Flugpostmarken gekennzeichnet mit rotem Propeller Aufdruck.

Betriebswirtschaftliche Situation 1920

Am 1. April 1920 schuf der Bund das **Eidgenössische Luftamt**, doch der Aufbau der Zivillaviatik sollte ausschliesslich aus privater Kraft geschehen. An eine Subventionierung des zivilen Luftverkehrs wie in Frankreich oder Deutschland, dachte man damals nicht. Es zeigte sich, dass der Aufbau von unten durch private Initiativen beträchtliche Zeit und finanzielle Opfer forderte. Die kleine Schweiz geriet dadurch in die Gefahr **das Objekt der Luftfahrtbestrebungen anderer Staaten** zu werden.

1920 erfolgte der Zusammenschluss der kleinen Luftverkehrsgesellschaften zur «**Ad Astra Aero**» und somit besass die Firma den beträchtlichen Bestand von 16 Flugzeugen. Der Flugverkehr blieb aber weiterhin stark defizitär.

Trotz negativem Betriebsergebnis hatte die neue **Ad Astra Aero** inzwischen einen bedeutsamen Schritt unternommen um ihren Betrieb auf finanziell gesündere Beine zu stellen:

Ab 1921 entschloss man sich eigens für den zivilen Verkehr hergestellte Metallflugzeuge in Dienst zu nehmen. Dank günstigen Abmachungen mit den Herstellern Junkers und Dornier konnten einige solche Maschinen zunächst mietweise übernommen werden.

Später wurden weitere Junkers F13 in Dienst gestellt, so gab es zwischen Ad Astra und Junkers einen Kapitalbeteiligung-Vertrag, wobei sich die **Junkers Flugzeugwerke und Motoren GmbH** mit Sachwerten beteiligte und zwar mit vier F13 Flugzeugen je mit leistungsfähigen 185 PS BMW Motoren in flugbereitem Zustand plus Reservemotoren.

Am 1. Juni 1922 war es dann soweit: Mit einer Ju F13 wurde die erste reguläre Schweizer Fluglinie eröffnet und zwar von: **Genf über Zürich nach Nürnberg / Fürth**.

Restitutionsversuch Kaiser Karl IV 20. Oktober 1921

Zum Schluss erlauben Sie mir noch ein wichtiges Ereignis anzufügen, bei der eine Schweizer Junkers F 13 der Ad Astra ins Blickfeld der Weltgeschichte geriet:

Ju F13 nach Ungarn entführt!

Das was nach einer heutigen 'Blick' - Schlagzeile tönt, hat jedoch einen anderen Hintergrund und betrifft mehr die illustren Passagiere als das Flugzeug selbst.

Der letzte **Kaiser von Österreich Ungarn, Karl IV** mit seiner Gemahlin **Zita** charterten die Maschine angeblich für einen Flug von Zürich nach Genf am 20. Oktober 1920 und entführten diese darauf mit Hilfe des Schweizer Piloten **Wilhelm Zimmermann** nach Ungarn.

Der Ex Kaiser hielt eifrig Kontakt zu legitimistischen Kreisen, vor allem in Ungarn, wo schon 1919 nach einem kurzen republikanischen Intermezzo die Monarchie wiederhergestellt und am 1. März 1920 der vermeintlich Habsburg treue Miklós Horthy zum Reichsverweser gewählt worden war.

Zwar hatte Karl diesem versprochen, ihn über seine Pläne zu informieren und erst nach einer Beruhigung der politischen Lage zurückzukehren; dennoch vertraute er eher dem Urteil seiner Berater, insbesondere des Obersten Anton Lehár (des Bruders des Komponisten Franz Lehár), die Zeit für eine Restauration der Habsburger sei reif.



Der diensthabende Schweizer **Pilot Wilhelm Zimmermann** berichtete über diesen historischen Tag wie folgt:

Im Frühjahr 1921 wurden von der Junkers-Flugzeugwerk A.-G. Dessau zwei Flugzeuge vom Verkehrstyp Ju.13 in die Schweiz gebracht, um dort praktisch vorgeführt zu werden.

Nach einer Abnahmeprüfung durch das Eidgenössische Luftamt wurden die Flugzeuge bald an die Schweizerische Luftverkehrs A.G. „Ad Astra“, Zürich, vermietet. Sie erwarben sich dort in kurzer Zeit durch die zahlreich durchgeführten Passagierflüge beim Publikum das Vertrauen der Sicherheit und Zuverlässigkeit und gewannen in weiten Kreisen an Interesse.

*So ist es nicht zu verwundern, daß man gerade auf diesen Flugzeugtyp verfiel, als es sich darum handelte, die bekannte „**Flucht**“ des ungarischen Königspaares von der Schweiz nach Ungarn auf dem Luftweg zu bewerkstelligen. Im Laufe des gleichen Jahres hatten sich in Ungarn Verhältnisse herausgebildet, welche die Rückkehr des Königs Karl nach Ungarn und die persönliche Ausübung seiner damals noch verfassungsmäßigen Regierungsgewalt im eigenen Lande wünschenswert erscheinen ließen.*

Auf dem Zürcher Büro der „Ad Astra“ wurde ein Überlandflug für fünf Passagiere bestellt und zwar von Zürich Dübendorf nach Genf und zurück.

Zwei sachverständige Beauftragte des Königs überzeugten sich durch einen Probeflug am 17. Oktober 1921 nochmals von der Eignung und den Leistungen des Flugzeuges und teilten mir ihren Auftrag und ihr Vorhaben mit, da ich mit der Führung der beiden Junkers-Flugzeuge in der Schweiz betraut war und auch diesen Probeflug ausgeführt hatte.

Da ich nach der Klarstellung der Sachlage und Verbürgung für alle entstehenden Folgen durch König Karl, eher ein Vorteil sah, entschloß ich mich nach längerer Überlegung, den Flug ohne Vorwissen meiner Firma auszuführen, und sagte meine Mithilfe zu.

Am Donnerstag 20. Oktober wurde die Maschine am morgen früh dafür hergerichtet. Gegen Mittag lichtete sich der Bodennebel und das Wetter klarte auf. Der Abflug drängte bereits. Das Königspaar, das sich seit etwa elf Uhr in Dübendorf in einer Gastwirtschaft aufgehalten hatte, kam im Kraftwagen auf dem Startplatz an, ohne von den militärischen Wachen des Flugplatzes irgendwie erkannt worden zu sein.

Es erfolgte noch ein kurzer Probelauf und die Passagiere nahmen ihre Plätze ein, König Karl und Königin Zita auf dem Kabinensofa, drei weitere Personen auf den anderen Plätzen. Hierunter befanden sich auch die beiden Herren, die am 17.10. an dem Probeflug teilgenommen hatten. Um 12 Uhr 15 Minuten startete das Flugzeug. Vom Bodensee aus führte der Flug nahe der Tiroler und Bayerischen Landesgrenze ostwärts.

In der Höhe von Salzburg am Dachsteingebirge vorbei wurde Kurs auf Linz genommen. Als die Donau in Sicht kam, ging's wieder ostwärts bis hinunter zur ungarischen Tiefebene.

Nach genau 4 Stunden Flugzeit, in der eine Strecke von rund 650 km zurückgelegt worden war, wurde 4 Uhr 15 Min. nachmittags etwa 30 km südlich des Neusiedlersees auf freiem Feld gelandet. Da man sich noch nicht am ausgemachten Landeplatz befand, wurde sofort wieder gestartet und einige Kilometer weiter südlich in der Nähe von Ödenburg zum zweiten Male gelandet. Die Passagiere stiegen aus und wurden von den dort ansässigen Grafen Cziraki am Landeplatz begrüßt.

Trotz der politischen Wichtigkeit der Mission, galt das Hauptinteresse der Passagiere nach der Landung noch dem Flugzeug: Alle, insbesondere Königin Zita und König Karl, sprachen sich **voll Bewunderung** über **die Leistungen dieses modernen Flugzeuges aus** und **die kaum für möglich gehaltene Durchführung des Fluges**.

Das Königspaar begab sich bald darauf in ein benachbartes Schloß, wo es die Nacht über verblieb, um an nächsten Morgen zu den königstreuen Truppen im damaligen Abstimmungsgebiet Westungarn zu gelangen.



Zweiter Restaurationsversuch Kaiser Karls in Ungarn; Karl beim Abschreiten der Ehrenkompanie am Bahnhof in Ödenburg am 21. Oktober 1921. Rechts hinter ihm Kaiserin Zita.

In der Zwischenzeit hat sich jedoch das politische Blatt jedoch gewendet: Der Kaiser und seine Gemahlin Zita wurden arrestiert und gezwungen ins Exil nach Madeira zu gehen. Die Maschine wurde damals direkt nach dem Restaurationsversuch beschlagnahmt und später nach Budapest überführt.

Das Scheitern dieses zweiten Wiedereinsatzversuches besiegelte endgültig den Untergang der fast 900 Jahre währenden Dynastie der Habsburger. Die offizielle Absetzung der Monarchie wurde weder von Karl noch von Zita anerkannt, genauso wenig wie die ungarische Entmachtung zwei Tage später.

Berichten eines Juweliers zufolge soll der Finanzierung dieses letzten Habsburger Aufbäumens einer der größten gelben Diamanten, **der 134,5 Karat großen Florentiner** aus den österreichischen Kronjuwelen, zum Opfer gefallen sein. Seitdem ist und bleibt der legendäre Diamant verschwunden.



Die originale Ad Astra Ju F13 im Verkehrsmuseum in Budapest