

Hans-Heiri Stapfer und Harald Dorner

Die Lohner R Flugboote im zivilen Einsatz nach dem Ersten Weltkrieg

Traumwandlerisch sicher mogelte der Schweizer Aviatik-Pionier Alfred Comte vor genau 100 Jahren für die Passagierbeförderung umgebaute Lohner Type R an Siegermächten vorbei an den Zürichsee. Eine der sechs in der Schweiz zugelassenen Maschinen ist 1928 im Herstellerland zu neuer Blüte erwacht. Die ehemalige CH 63 sorgte bis zum Vorabend des Zweiten Weltkrieges auf dem Wörthersee in Kärnten für klingende Kassen. Ihr unrühmliches Ende fand der Oldtimer an der kroatischen Adriaküste als Beutegut der Italiener.

Kaum war das vierjährige Donnergrollen des Ersten Weltkrieges verhallt, ging es der Österreichisch-Ungarischen Doppel-Monarchie an den Kragen. Die 1919 geschaffene Republik Österreich musste sich ins wirtschaftliche Lumpenkleid zwingen. Das kleine Überbleibsel aus dem Doppelmonarchie-Imperium war geschüttelt von grassierender Arbeitslosigkeit und einer galoppierenden Inflation, gepaart von massiven innenpolitischen Spannungen, die haarscharf an einem Bürgerkrieg vorbeischrammten.

Da kam der an der Porzellangasse 2 im 9. Wiener Bezirk domizilierten Lohnerwerke GmbH ein im Juli 1919 aus der Schweiz platzierter Order wie gerufen. Auftraggeber für sechs Flugboote war der 32-jährige Reinhold Wilhelm Becker-Baumann. Der seit Juni 1916 in der noblen Villa Seerose in Horgen am Zürichsee residierende, schwerreiche Rüstungsindustrielle aus Hannover öffnete einmal mehr seine Schatulle für seinen chronisch mit dem Pleitegeier in Antlitz stehenden Fliegerfreund Alfred Comte. Vorgesehen waren diese Maschinen für die Aero-Gesellschaft Comte, Mittelholzer & Co. – die im Frühjahr 1920 in der Ad Astra Schweizerische Luftverkehrs AG aufging.

Der Ladenhüter aus Wien-Floridsdorf

Die bei der Lohnerwerke GmbH in Auftrag gegebenen Maschinen erwiesen sich als lupenreine Ladenhüter. Ursprünglich waren die als Lohner Type R bezeichneten dreiplätzigigen Flugboote im Juni 1917 für die Aufklärung sowie zum Aufspüren von

Minen im Adriatischen Meer entwickelt worden. Die Kriegsmarine der Doppelmonarchie orderte 48 Exemplare zum Stückpreis von 55'000 Kronen. Die ersten Einheiten liefen Ende 1917 vom Band, 32 Maschinen gelangten bis Kriegsende in den Bestand der Kriegsmarine. Im Februar 1919 verfügte das Herstellerwerk noch über elf dieser Lohner Type R Flugboote, die auf dem Werksgelände in Wien-Floridsdorf einer überaus ungewissen Zukunft harrten. Im Dezember 1919 reisten Alfred Comte und Reinhold Wilhelm Becker-Baumann eigens in die Donaumetropole, um ein Exemplar auf Herz und Nieren zu prüfen.

Das Herstellerwerk führte bereits vor dem Order aus der Schweiz verschiedene Studien durch, ihre Lohner Type R einer zivilen Verwendung zuzuführen. Es entstand schließlich die Variante zur Aufnahme von drei Passagieren. Zwei Plätze im Bugbereich wurden durch eine Modifikation des Schützenstandes geschaffen, ein weiterer Fluggast fand im hinteren Abteil, gleich neben dem Piloten Platz.

Als Mustermaschine für die Passagier-Version diente die Lohner Type R (Werknummer R37), die mit einem 230 PS starken Austro-Daimler der Reihe 23.000 ausgestattet worden war. Dieses Triebwerk leistete 45 PS mehr als das im militärischen Aufklärer verbaute Aggregat. Die am 2. Juni 1920 von der Donau aus durchgeführten Testflüge ergaben eine Steigleistung von acht Minuten auf 1750 Meter Höhe, die Reisegeschwindigkeit lag bei 120 Kilometern pro Stunde.



Hinter der in Wien-Floridsdorf eingelagerten Lohner Type R (Werknummer R38) verbirgt sich die wenig später zum Passagierflugzeug umgebaute Lohner Type R (Schweiz) CH 62. Das von der Lohnerwerke GmbH gefertigte Exemplar gelangte durch das Kriegsende bedingt nicht mehr zur Ablieferung an die Kriegsmarine der Doppelmonarchie. Zu diesem Zeitpunkt ist das Flugboot noch mit einem 185 PS starken Austro-Daimler Triebwerk ausgerüstet.

Foto: Sammlung Marcus Zelezny.

Im Clinch mit den Siegermächten

Die sechs Flugboote waren eben im Begriff, das Prädikat „abgabebereit“ zu erlangen, als sich über der Republik Österreich pechschwarze Wolken zusammenbrauten. Zuerst stemmte sich der Arbeiter- rat der Lohnerwerke GmbH gegen die Ablieferung, da dieses kommunistisch beeinflusste Gremium das im russischen Bürgerkrieg mit Zaren-treuen Ver- bänden paktierende Polen als Destination der Flug- boote vermutete.

Kaum waren diese Bedenken ausgeräumt, stemm- ten sich Siegermächte gegen die Auslieferung und pochten auf eine umgehende Zerstörung des Kriegsmaterials. Grundlage dafür bildete das am 26. November 1919 verhängte, generelle Ausfuhr- verbot für Flugzeuge. Es folgte ein monatelanges juristisches Tauziehen um das Schicksal dieser von der Entente beschlagnahmten und mittlerweile in Räumlichkeiten der Wiener Transportfirma Schen- ker & Co eingelagerten Flugboote.

Die Grenzschränken öffneten sich erst, als Becker und Comte den unumstösslichen Beweis erbrach- ten, dass die für zivile Zwecke vorgesehenen Ma- schinen bereits vor Inkrafttreten des Ausfuhrver- botes bestellt und zu einem grossen Teil bezahlt worden waren. Im April 1921 sind die vom Herstel- lerkwerk als Lohner Type R (Schweiz) bezeichneten Flugboote in ihre Hauptkomponenten zerlegt mit der Nordbahn Richtung Schweiz speditiert worden. Der Fakturabetrag belief sich auf 414'215 Kronen. Die in die Schweiz gelieferten sechs Einheiten soll- ten die einzigen von der Lohnerwerke GmbH für die Passagierbeförderung modifizierten Flugzeuge der Baureihe Type R bleiben.

Die Ad Astra feuert ihren Star-Piloten Comte

Noch während des Seilziehens, um die von den Siegermächten beschlagnahmten Flugboote, kam es in der Schweiz zu einem handfesten Eclat: die Ad Astra feuerte am 21. August 1920 Knall auf Fall ihren Star-Piloten Alfred Comte – nachdem