



Erster Luftverkehr: Handley Page Transport Ltd.

# 100 Jahre London-Linienflüge

Erste Ideen für einen regelmässigen Luftverkehr von London in die Schweiz entstanden bereits 1919. Es vergingen jedoch vier Jahre, bis das Alpenland mit der Eröffnung der Linie London–Paris–Basel–Zürich am 16. August 1923 eine direkte Verbindung nach England erhielt. Die seither beinahe unterbrochungslos erfolgte Bedienung von London hat die britische Metropole zum grössten Markt für den schweizerischen Luftverkehr werden lassen.

## Rückblick von Daniel Ruhier

Ende Juli 1919 schrieb die Zwischenbart AG, Basel, dem Präsidenten des Vereins für Schweizer Aviatik, Herrn Oberst Mylius, sie habe die Generalvertretung der englischen Fluggesellschaft Handley-Page für die Schweiz erhalten. Sie sei bereit, mit dieser zusammen die nötigen Schritte für die Errichtung eines kontinentalen und innerschweizerischen Flugdienstes zu ergreifen. Die Handley Page Transport Ltd. nahm im September 1919 den

regelmässigen Luftverkehr zwischen London und Paris, später auch nach Amsterdam und Brüssel auf. Auf Initiative des Ecole-Aéro-Direktors Edouard Pethoud wollte die Handley Page O/400 G-EATL im Herbst 1920 während drei Wochen in Lausanne-La Blécherette (siehe SkyNews.ch 02/2022).

## Basel, Genf, Lausanne oder Zürich?

Am 7. Dezember 1922 schrieb Direktor Frederick Handley Page dem Luftamt-Direktor

Arnold Isler, seine Firma prüfe die Erweiterung ihres Streckennetzes ostwärts in die Schweiz, entweder nach Lausanne oder Basel. Welche Route gewählt würde, hänge vom Subventionsangebot ab. Da die französischen Linien Paris-Lausanne-Genf und Lyon-Genf Ende 1922 eingestellt worden waren, versuchten die Genfer Behörden, die englische Fluggesellschaft für eine Bedienung von Cointrin zu gewinnen. Sie erkundigten sich vorsorglich schon beim Luftamt über die Höhe einer möglichen finanziellen Unterstützung. Am 5. April 1923



Die Handley Page O/400 G-EATH blieb anfänglich während des Nachtstopps in Dübendorf im Freien parkiert.

ETH-Bibliothek, Bildarchiv

beantwortete Handley Page die Genfer Anfrage mit einem konkreten Flugplanvorschlag für die Verbindung Manchester–London–Paris–Genf und regte an, die Flüge nach Paris mit der Ad Astra gemeinsam zu betreiben, ein allfälliger Anschluss ab Genf nach Marseille wäre ihr ebenfalls sehr willkommen.

Nach seinem Besuch in der Schweiz vom 4. Mai 1923 bestätigte Direktor Handley Page dem Luftamt seinen Vorschlag zur Verlängerung der London–Paris Route mit einem täglichen Flug ab dem 1. Juni nach Basel und Zürich bis Ende September und einem Retourflug am Wochenende während der sechs Wintermonate, sofern die Schweizer Behörden eine Subvention von 5000 Pfund (120'000 Franken) gewährten. Er setzte dabei voraus, dass das englische Air Ministry den doppelten Betrag zuschiesse. Die Ankunft der Flüge in Basel und Zürich sollte derart geplant werden, dass die Passagiere dort die Nachtzüge nach Italien erreichten.

« Handley Page hätte Basel und Zürich täglich bedient, sofern die Schweizer Behörden eine Subvention von 5000 Pfund (120'000 Franken) gewährten.



Dieselbe Handley Page O/400 G-EATH 1923 auf dem Flugplatz Basel-Sternenfeld.

Archiv Ruhier

### Feilschen um Subventionen

Luftamt-Direktor Isler telegraphierte Handley Page umgehend, die Höhe des verlangten Subventionsbetrags sei momentan unmöglich. Sein Gegenvorschlag enthielt eine Reduktion auf drei wöchentliche Flüge in den drei Sommer- und einen in den sieben Wintermonaten für 1000 Franken pro Rotation. Die Höhe der

schweizerischen Subventionen sollte sich so auf 70'000 Franken reduzieren.

Handley Page erwiderte, bei einer geringeren Anzahl Rotationen seien die Kosten pro Flug grösser. Er schlug daher die Erhöhung des Schweizer Beitrags auf 1500 Franken pro Retourflug für das reduzierte Flugprogramm vor. Ende Mai 1923 telegraphierte Handley Page sein Einverständnis zur vorgeschlagenen Sub-



Der von der Stadt Zürich in Dübendorf erstellte «Handley-Page»-Hangar befand sich am Ende der Gleisanlagen. Links die Caudron C.81 F-AGFU der Compagnie internationale de navigation aérienne.

ETH-Bibliothek, Bildarchiv

vention, gab jedoch am 21. Juni bekannt, die Flugverbindung könne unmöglich am 1. Juli eröffnet werden, weil das Air Ministry die Subventionsfrage noch nicht beantwortet hätte. Am finanziellen Beitrag zum Sommerbetrieb sollten sich Basel, Zürich und die Postverwaltung mit je einem Drittel beteiligen. Der Winterbetrieb musste von Basel und Zürich allein finanziert werden, da die Post an einem einzigen Flug pro Woche nicht interessiert war.

### Ausbau der Flugplatzinfrastruktur

Die Aufnahme des Linienverkehrs durch die englische Fluggesellschaft bedingte ebenfalls

Anpassungen an der Infrastruktur der beiden schweizerischen Flugplätze: Weder Basel noch Zürich verfügten damals über einen genügend grossen Hangar für die Unterbringung des anfänglich geplanten Flugzeugtyps Handley Page W.8. Eine Anpassung der Toröffnung an der Schütte-Lanz Halle III in Dübendorf hätte zwar das Einstellen der W.8 ermöglicht, jedoch war das Militär nicht bereit, diese Änderung vorzunehmen, bis die Stadt einen neuen Hangar für die Zivilluftfahrt erstellt hatte.

Falls in der Hangarfrage keine Lösung gefunden würde, schlug man Handley Page eine Linienführung via Lausanne nach Genf vor, da in der Schweiz nur auf dem Flugplatz La Blécherette eine Halle mit genügenden Tordimensionen existierte. Handley Page bevorzugte aber Basel – der geografisch einfachere Anflug überwog das Interesse an Genf als möglichem Zwischenpunkt einer Route nach Marseille.

### Basler Sternenfeld vergrössert

Zur technischen Vorbereitung des Linienbetriebs besuchte der Handley Page Chefingenieur W. P. Savage am 23. Juli 1923 die Flugplätze Dübendorf und Sternenfeld. Die Zürcher beschlossen den Bau einer provisorischen Flugzeughalle am Ende der Gleisanlage mit einer Breite von 27 Metern, einer Tiefe von 24 Metern und einer Torhöhe von sechs Metern. Das Terrain im Sternenfeld war aber so knapp bemessen, dass die englische Fluggesellschaft Ende Juli erachtete, vorläufig auf eine Landung in Basel zu verzichten, bis ein Flugplatz grösseren Ausmasses zur Verfügung stand. Der Regierungsrat Basel-Stadt und

der Präsident des Vereins Aviatik beider Basel sicherten jedoch umgehend zu, die Landefläche werde bis zum 15. August 1923 derart vergrössert, dass eine Zwischenlandung auf dem Sternenfeld bei jeder Wetterlage möglich sei.

Die von Handley Page zur Bedingung gemachte störungsfreie Funktelefonie zwischen dem Flugzeug und der Bodenstation in Dübendorf konnte dank diplomatischen Vorstössen in Deutschland kurz nach Betriebsaufnahme befriedigend gelöst werden. Die Funkstationen der Reichspost und Reichswehr in München änderten ihre Wellenlängen so, dass die von Le Bourget und Dübendorf benutzten, für die Luftfahrt reservierten Frequenzen, problemlos für die Übertragung der Standort- und Wettermeldungen benützt werden konnten. Den Wetterdienst auf der schweizerischen Teilstrecke besorgte die Obertelegraphendirektion. Ihre Büros in Aarau, Baden, Eglisau, Frick, Olten und Rheinfelden meldeten jeweils rechtzeitig vor dem Start des Flugzeugs in Basel Richtung Zürich oder umgekehrt das Streckenwetter nach Dübendorf.

### Sabotage des Erstflugs?

Der erste Flug in die Schweiz sollte am Mittwoch, 15. August 1923, entgegen dem normalen Flugplan um 7 Uhr morgens London verlassen. Aus Anlass der Eröffnung der neuen Fluglinie England–Schweiz hatten der Verkehrsverein, die Zürcher Handelskammer, der Ostschweizer Verein für Luftschiffahrt und die Schweizerische Verkehrszentrale nach deren Eintreffen in Dübendorf zu einem Abendessen im Grand Hotel Victoria in Zürich eingeladen. Kurzfristig musste die Gesellschaft den Erstflug auf den Folgetag verschieben, womit das anschliessende Bankett erst am Donnerstag, 16. August, stattfand. Neben einer Handvoll zahlender Passagiere befanden sich auch zwei Vertreter der britischen Zivilluftfahrtbehörde an Bord: ihr Direktor, General William Sefton Brancker, sowie der Bereichsleiter Flugplätze und Lizenzen, General Francis Leycester Festing.

Beim Rückflug von Zürich via Basel nach Paris erlitt die Handley Page O/400 G-EATH am 17. August eine Motorpanne, jedoch konnten sie ihre Reise bis Le Bourget fortsetzen. Als Ursache des Leistungsabfalls der Motoren wurde eine Verdickung des Schmieröls festgestellt. Rasch vermutete das Unternehmen einen Sabotageakt während des Nachtstopps in Zürich. Vom Luftamt umgehend in Auftrag gegebene wissenschaftliche Untersuchungen zeigten jedoch, dass kleinste Verunreinigungen im Tank durch die im Flug auftretenden Erschütterungen eine Verdickung des von Hand-

Foto Archiv Ruhler



Mit diesem Plakat warb Handley Page Transport für die Strecke London–Paris.

ley Page verwendeten Schmieröls bewirken konnten.

### Flugzeugwechsel in Le Bourget

Ab dem 20. August 1923 flog die englische Fluggesellschaft jeweils am Montag, Mittwoch und Freitag von London nach Zürich, in der Gegenrichtung am Dienstag, Donnerstag und Samstag. Laut Flugplan erfolgten der Abflug in Croydon um 10 Uhr und in Le Bourget um 14 Uhr. Die Handley Page sollte im Sternenfeld um 17.30 Uhr und in Dübendorf um 18.30 Uhr landen. Der Abflug war am Folgetag in Zürich auf 10 Uhr, in Basel auf 11 Uhr festgesetzt, mit Ankunft in Paris um 15 Uhr und in London um 19 Uhr.

In Le Bourget fand ein Flugzeugwechsel statt: Während Handley Page zwischen London und Paris den Typ W.8 für zwölf Fluggäste einsetzte, stand für den Weiterflug nach Basel und Zürich der Bombertyp O/400 mit zehn Plätzen zur Verfügung. Das etwas langsamere Flugzeug eignete sich besser für das kleine Flugfeld in Basel und das anfänglich notwendige Parkieren im Freien in Dübendorf. Wegen der kürzeren Herbsttage wurde der Abflug in Paris ab dem 3. September auf 12 Uhr vorverlegt, womit auch die Ankunftszeiten im Sternenfeld und in Dübendorf zwei Stunden früher erfolgten.

« In den ersten zwei Betriebswochen waren die Flüge auf der Binnenstrecke Zürich–Basel zu 77 Prozent ausgelastet, zwischen Basel und Paris waren 48 Prozent der Plätze belegt.

Weil die Betriebsaufnahme der Linienflüge erst gegen Ende der Sommersaison erfolgte, waren die Verkehrszahlen nicht überwältigend. In seiner Information vom 24. September erwähnte das Luftamt aber, die Flugpost London–Paris–Basel–Zürich habe im ersten Monat gut gearbeitet. Die steigende Tendenz aufweisende Passagierfrequenz sei für eine eben beginnende Linie recht erfreulich. In den ersten zwei Betriebswochen waren die Flüge auf der Binnenstrecke Zürich–Basel zu 77 Prozent ausgelastet, zwischen Basel und Paris waren 48 Prozent der Plätze belegt. Für die gute Frequenz der internen Flüge waren reine Vergnügungspassagiere massgebend: Ab Zürich kostete ein einfacher Flug nach London 275, nach Paris 120 Franken (ab Basel 250 und 100 Franken). Für den Flug (ab Basel nach Zürich

## Von Handley Page Transport Ltd. zu BA

Frederick Handley Page (1885-1962), nachher Sir Frederick, gründete am 17. Juni 1909 die Handley Page Limited als erste öffentlich kotierte Flugzeugherstellungsfirma des Vereinigten Königreichs. 1919 gründete er die Fluggesellschaft **Handley Page Transport Limited**. Ihre ersten Maschinen waren für den Passagierdienst modifizierte Handley Page O/400 Bomberflugzeuge, die sie vorerst auf der Strecke London–Paris einsetzte. Später benützte sie den vom englischen Luftfahrtministerium finanzierten Typ Handley Page W8 auf ihren Linien nach Paris und Brüssel.

Laut eigenen Angaben feiert **British Airways** aktuell das 104. Jahr ihres Bestehens. Ihr Ursprung geht auf den am 25. August 1919 von der «**Aircraft Transport & Travel Ltd.**» (A.T.&T.) eröffneten, ersten regelmässigen Flugdienst von London nach Paris zurück. Nach Liquidation der A.T.&T. wurden deren Aktiven in die Firma Daimler Airway Limited überführt. Die schon im Februar 1923 empfohlene Fusion der vier grössten englischen Flugunternehmen **Handley Page Transport Co. Ltd.**, **Instone Air Line Company**, **Daimler Airway** und **British Marine Air Navigation** zur «Imperial Airways» fand schliesslich am 31. März 1924 statt. Die neue Gesellschaft nahm ihren Betrieb vom Londoner Flughafen Croydon am 26. April 1924 auf.

Im November 1939 wurde Imperial Airways mit der 1935 aus der Fusion von **Spartan Air Lines Ltd**, **United Airways Ltd** und **Hillman's Airways** hervorgegangenen **British Airways Limited** zur staatlichen Fluggesellschaft **British Overseas Airways Corporation** (BOAC) zusammengelegt. Am 1. Januar 1939 als Abteilung der BOAC gebildet, erlangte **British European Airways Corporation** (BEA) am 1. August 1946 ihre Eigenständigkeit. Schliesslich wurden BOAC und BEA zusammen mit den zwei Regionalgesellschaften **Cambrian Airways** und **Northeast Airlines** am 31. März 1974 zur nationalen Fluggesellschaft **British Airways (BA)** fusioniert. Das im Februar 1987 privatisierte Unternehmen expandierte durch Übernahme von **British Caledonian** (1987), **Dan-Air** (1992) und **British Midland International** (2012).

#### Quellen:

Eugen Dietschi, Vom Ballon zum Jet, Pharos-Verlag Basel 1971 – Schweizerisches Bundesarchiv, Bern – PTT Archiv P-00 C LA 00003:04 – [www.HistAero.ch](http://www.HistAero.ch)



BRITISH AIRWAYS

oder umgekehrt mussten 25 Franken bezahlt werden.

### Nationale Fluggesellschaft

Der vom 1. Oktober 1923 bis 31. März 1924 gültige Winterflugplan beinhaltete nur noch einen Retourkurs pro Woche ab Paris in die Schweiz: Abflug in Le Bourget jeden Freitag um 9 Uhr, Ankunft im Sternenfeld gegen 13 Uhr und in Dübendorf um 14.30 Uhr. Der Rückflug war jeweils montags um 9 Uhr ab Zürich, um 10.30 Uhr ab Basel und mit einer Ankunft in Paris um 14.30 Uhr geplant. Die Umsteigemöglichkeit von und nach London fiel dahin, der Anschluss von und nach England war gleichentags nur per Bahn und Schiff möglich.

Mitte Dezember 1923 wies Handley Page darauf hin, das Luftfahrtministerium habe die

Bildung einer Imperial Air Transport Company beschlossen, weshalb das Programm für den Sommer 1924 noch in Bearbeitung sei. Über die Pläne einer eventuellen Verlängerung über Zürich nach Wien könne aber trotzdem diskutiert werden.

Da sich die Verhandlungen zur Fusion der vier grössten englischen Fluggesellschaften (siehe Kasten) in die Länge zogen, lag bei Einstellung des Flugbetriebs der Handley Page Transport Ltd. am 31. März 1924 noch keine Bestätigung über die Weiterführung der Linienverbindung London–Schweiz vor. Ein Pilotenstreik verzögerte vorerst die Betriebsaufnahme der neuen Firma. Ende Mai bestätigte diese die Wiederaufnahme der Linienflüge von London via Paris nach Basel und Zürich am 16. Juni. Das erste Flugzeug der Imperial Airways Ltd., Typ Handley Page W8b, landete am Dienstag, 17. Juni 1924, in der Schweiz. ✚