



Von Dübendorf bis nach London

In den Anfangszeiten checkten die Passagiere der Swissair in einer einfachen Baracke ein, die sich beim Hangar befand, in welchem heute die JU AIR beheimatet ist.

Zwei der drei ersten Fluggesellschaften, die 1919 in der Schweiz gegründet wurden, hatten ihren Sitz in Zürich: die erste wurde Mitte April als Aero-Gesellschaft Comte, Mittelholzer & Co. eingetragen. Anfang Juli bildete der vormalige Cheffluglehrer der Fliegertruppe, Oberleutnant Oskar Bider, ein «Initiativkomitee für eine schweizerische Gesellschaft für Lufttourismus», worauf am 20. September in Zürich die Frick & Co. Luftverkehrsgesellschaft – Ad Astra entstand. Diese wandelte sich am 15. Dezember 1919 in die Ad Astra Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 300000 Franken. Für die kleine Schweiz bildete das Nebeneinander von drei Betrieben mit der gleichen Zielsetzung

jedoch eine ungesunde Kräftezersplitterung. So beschloss der Verwaltungsrat der Ad Astra AG im Februar 1920 den Ankauf der Comte, Mittelholzer & Co. und im April des gleichen Jahres die Übernahme der am 25. Juni 1919 in Genf gegründeten Avion Tourisme S.A.

Es begann mit der Ad Astra Aero

Das nun «Schweizerische Luftverkehr AG – Ad Astra Aero Avion Tourisme, S.A.» – abgekürzt «Ad Astra Aero» – genannte Unternehmen verfügte über ein Aktienkapital von 600000 Franken. Hauptsitz war Zürich. In Genf unterhielt man eine

Zweigniederlassung. Der Flugzeugpark bestand aus zwölf Flugbooten und vier Landflugzeugen. Im ersten Geschäftsjahr 1920 führten die sieben Piloten des Unternehmens rund 4700 Touristikflüge aus, wobei 7384 Personen die Lufttaufe erhielten. Der Flugbootbetrieb brachte allerdings grosse finanzielle Verluste.

Am 1. Juni 1922 nahm Ad Astra Aero mit einer Junkers F 13 – das erste «richtige» Verkehrsflugzeug in der Geschichte – den Betrieb einer regelmässigen Auslandlinie von Genf über Zürich nach Nürnberg auf. Drei Jahre später eröffnete sie im Pool mit der deutschen Lufthansa den ersten europäischen «Express-Dienst» auf der 680 Kilometer langen Strecke Zürich–Berlin, die damals längste ohne Zwischenhalt beflogene Flugstrecke Europas. Der Flug in die deutsche Hauptstadt dauerte rund fünf Stunden.

Mit der im September 1925 in Basel gegründeten Basler Luftverkehr AG – Balair, die sechs Fokker-Flugzeuge im Linienverkehr auf den Strecken Basel–Stuttgart und Frankfurt–Karlsruhe–Basel–La Chaux-de-Fonds einsetzte, erwuchs der Ad Astra Aero eine ernstzunehmende Konkurrenz. Rasch ergab sich jedoch eine Zusammenarbeit. Man stimmte die Flugpläne aufeinander ab, einigte sich auf ein gemeinsames Vorgehen gegenüber den Behörden und tauschte gegenseitig Flugmaterial aus. Zudem waren die Direktoren der beiden Unternehmen, Balz Zimmermann von der Balair und Walter Mittelholzer von der Ad Astra, freundschaftlich verbunden, so, dass der Gedanke eines Zusammenschlusses nahelag.

Erste ausländische Fluglinien

Im Sommer 1923 wurde Dübendorf erstmals von einer ausländischen Fluggesellschaft angeflogen: Die Firma Handley Page Transport Ltd. flog versuchsweise dreimal wöchentlich die Strecke London–Paris–Basel–Zürich. Die Zustände auf dem grössten Flugplatz der Schweiz vermochten allerdings der rasanten Entwicklung des zivilen Luftverkehrs kaum zu genügen: Die Militärluftfahrt betrachtete die zivilen Flieger als unliebsamen Gast und behandelte diese geradezu unwürdig: Die Verkehrsflugzeuge mussten bei einem Schuppen am andern

Ende des Flugplatzes im Freien abgestellt werden, während die Militärflugzeuge in grosszügigen Hangars untergebracht waren. Ein Stationsgebäude für die Passagierabfertigung fehlte – die Fluggäste teilten eine einfache Baracke mit dem Betriebspersonal und den Zollbehörden. Fliegeroffiziere machten sich einen Spass daraus, ihre Versammlungen mitten auf der Piste abzuhalten und so den Abflug oder die Landung der Verkehrsflugzeuge zu verzögern; deren Piloten brausten dafür im Tiefflug über den Platz mit der Absicht, die Pferde der berittenen Offiziere zu erschrecken.

Gründung der Swissair

In der Absicht, die Flugsicherheit zu erhöhen, beschloss das Luftamt, internationale Linienflüge mit einmotorigen Flugzeugen nicht mehr zu subventionieren. Ausserdem legte es Ad Astra und Balair nahe, ihre Flugbetriebe zusammenzulegen. Am 26. März 1931 war es so weit: Die Balair und die Ad Astra beschlossen ihre Fusion zu einem gesamtschweizerischen Unternehmen und gründeten mit einem Kapital von 800000 Franken die Schweizerische Luftverkehr AG, Swissair. Die neue

Bei dieser Aufnahme im Jahr 1937 war die Douglas DC-3 eines der modernsten Verkehrsflugzeuge überhaupt. Sie sollte die Swissair-Flotte für eine lange Zeit prägen.





Die Fokker F.VIIb 3m war in den 1920er-Jahren eines der verbreitetsten Verkehrsflugzeuge überhaupt.

Gesellschaft beabsichtigte, sich auf den Flugbetrieb internationaler Linien zu konzentrieren, wobei das allgemeine Landesinteresse berücksichtigt und die drei Städte Basel, Genf und Zürich «paritätisch» bedient werden sollten. Das Unternehmen verfügte über neun Flugzeuge mit total 86 Plätzen. Der Flugbetrieb wurde nur während der Sommersaison, in den Monaten März bis Oktober, und lediglich bei gutem Wetter aufrechterhalten. Unter der Leitung von Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer erlebte die schweizerische Verkehrsluftfahrt fortan einen starken Auftrieb.

Schnellere Flugzeuge aus den USA

Schon damals wurde erkannt, dass der Vorteil des Luftverkehrs in seiner Geschwindigkeit liegt. Daher beschaffte die Swissair 1932 – gegen die Sicherheitsbedenken seitens der Behörden – als erste europäische Fluggesellschaft einmotorige Schnellflugzeuge aus Amerika: Die Lockheed Orion erreichte eine Reisegeschwindigkeit von 260 Kilometern in der Stunde; sie war damit um rund 100 km/h schneller als alle anderen

damals in Europa gebräuchlichen Typen. Ausgerüstet mit einem Wright-Cyclone-Motor von 575 PS, verfügten diese Tiefdecker über einen Aktionsradius von 950 Kilometern. Bei einer Nutzlast von 815 Kilogramm bot die Kabine neben dem Piloten noch vier Passagieren Platz. Am 2. Mai eröffnete die Swissair mit den zwei Lockheed Orion die «Expresslinie» von Zürich über München nach Wien. Für die Überwindung dieser 610 Kilometer wurden im Mittel nur 140 Minuten benötigt. 1934 setzte die Swissair als weitere bedeutende Neuerung ein zweimotoriges amerikanisches Flugzeug vom Typ Curtiss Condor ein, das 15 bis 16 Fluggästen Raum bot. Zur Betreuung der für jene Zeit grossen Zahl von Passagieren an Bord stellte die Swissair – wiederum als erste Fluggesellschaft Europas – Stewardessen in ihren Dienst.

1935 gehörte die Swissair zu den ersten europäischen Luftverkehrsgesellschaften, welche die zweimotorige Douglas DC-2 für 14 Passagiere in Betrieb nahmen. Mit diesen stellte sie zusammen mit der britischen Gesellschaft Imperial Airways Limited eine Verbindung von Zürich via Basel nach London her; erstmals wurde das weisse Kreuz im roten Feld flugplanmässig übers Meer getragen.

Ganzjahresbetrieb im Linienverkehr

Anfänglich war der schweizerische Linienluftverkehr ausschliesslich eine saisonale Angelegenheit. Die Flugpläne der binnenschweizerischen wie internationalen Passagierkurse waren gültig ab April bis längstens Ende Oktober des jeweiligen Jahres. Die Gründe dafür waren vielfältig: Erstens verfügten die meisten schweizerischen Flugplätze nur über Graspisten, die in den Wintermonaten oft nicht benutzbar waren. Zweitens waren die damals aus Holz gefertigten und mit Stoff bespannten Flugzeuge in der kalten und nassen Witterung erhöhtem Verschleiss ausgesetzt. Und drittens hatten die Piloten noch keine Möglichkeit, sich beim Flug in den Wolken und im Nebel zu orientieren. Die in jeder Beziehung guten Erfahrungen mit der Douglas DC-2 liessen den Entschluss reifen, die Flugdienste auch im Winter fortzusetzen. Nachdem in Dübendorf eine «Zementpiste»

gebaut und ein Blindanflugverfahren eingerichtet worden waren, führte die Swissair am 16. Dezember 1935 mit den Ganzmetallflugzeugen DC-2 den regelmässigen Winterflugbetrieb auf der Strecke Zürich–Basel–London ein. 1937 wurden die ersten Einheiten der grösseren Douglas DC-3 abgeliefert – dieser Flugzeugtyp leistete bis Anfang der Sechzigerjahre im Linienerverkehr der Swissair gute Dienste. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verfügte Swissair über einen Flugzeugpark von fünf Douglas DC-3, drei Douglas DC-2, einem Dragon Rapide DH-89, einem Fokker F-VII-a und einem Comte AC-4; das gesamte Sitzplatzangebot dieser elf Einheiten betrug 163 Plätze.

Der Ganzjahresbetrieb stellte erhöhte Anforderungen an die Beschaffenheit und Länge der Pisten auf den schweizerischen Flugplätzen. Vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verfügten nur gerade Dübendorf und Genf über eine «Kunstpiste»; die Landeflächen der übrigen im Linienerverkehr bedienten Flugplätze bestand aus einer Grasnarbe, welche den absehbaren Entwicklungen des Flugmaterials nicht mehr genügten. Der Zweite Weltkrieg brachte die Weiterentwicklung des Luftverkehrs jedoch zum Stillstand: Der Flugverkehr wurde eingestellt, die meisten Flugplätze kamen unter militärische Kontrolle.

Entwicklung der Flugsicherung

Schon 1919 erfolgten erste Versuche radiotelegraphischer Übermittlung zwischen Flugzeug und Boden. Wenig später wurde auf dem Militärflugplatz Dübendorf eine Funkstation erstellt – allerdings wurden anfänglich nur Wettermeldungen übermittelt. Die Entwicklung des Linienerverkehrs führte zu einer Zunahme der Aufgaben für die Flugfunkstation Dübendorf, worauf diese 1926 in ein neues Gebäude verlegt und mit modernen Peilanlagen ausgerüstet wurde. Die Instruktion der Piloten der Ad Astra, Balair und Imperial Airways sowie die Wartung derer Funkgeräte übernahm die Radio Schweiz AG.

Dübendorf wurde 1931 Zentralflugfunkstation der Schweiz; die bisher bei der Telegraphenanstalt angestellten Radiotelegraphisten traten zu Radio Schweiz über. 1933 wurde das ZZ-Verfahren eingeführt, womit in Dübendorf erstmals Blindanflüge



möglich wurden. Der Ganzjahresbetrieb mit zunehmenden Flügen zur Nachtzeit und schlechten Wetterbedingungen verlangte jedoch nach besseren Navigationshilfen. Nach eingehenden Versuchen mit einer Lorenz UKW-Landebake konnte das neue Landeverfahren im Frühling 1938 für den zivilen Flugbetrieb freigegeben werden. Bis zur Einstellung des zivilen Flugverkehrs benützten hauptsächlich die Swissair und die Deutsche Luft Hansa das Lorenz-Blindlandeverfahren.

Als die Kriegereignisse den zivilen Flugverkehr vorübergehend zum Stillstand brachten, fuhren einige Mitarbeiter der Zentralflugfunk- und Peilstelle Dübendorf als Seefunkoffiziere auf Schweizer Hochseeschiffen. Dübendorf hatte mit diesen Schiffen täglich Funkverbindung und wurde dadurch zur ersten «Küstenfunkstelle» der Schweiz.

Daniel Ruhier

Die elegante und schnelle Lockheed Orion (ganz oben) konnte auf der Expresslinie Zürich–München–Wien vier Passagiere befördern.

Im Jahr 1932 war das Abfertigungsgebäude ein Tor zur Welt, heute ist das Berufsfiegerkorps der Luftwaffe darin untergebracht.