



Doppelte Eleganz: Eine Douglas DC-3 vor dem Dübendorfer Bogenhangar.

Die Swissair zieht nach Kloten

Als Deutschland am 10. Mai 1940 die neutralen Benelux-Staaten überfiel, musste auch die Schweiz jederzeit mit einem Angriff, speziell auf den Flugplatz Dübendorf, rechnen. Mit der am Tag darauf erfolgten zweiten Kriegsmobilmachung wurde der gesamte technische Betrieb der Swissair auf den im Vorjahr eröffneten Flugplatz Locarno in Sicherheit gebracht. Schon im August 1940, als sich die militärische Lage aus Schweizer Sicht etwas beruhigt hatte, wurde der technische Betrieb wiederum nach Dübendorf zurückbeordert, und Ende September nahm die Swissair den Flugbetrieb auf der Strecke Zürich–München

auf. Mitte November 1941 mussten die Linienflüge nach München zugunsten der Strecke Zürich–Stuttgart–Berlin eingestellt werden. Von Anfang Februar 1943 bis Mitte August 1944 durfte die Swissair jedoch nur noch das Teilstück Dübendorf–Stuttgart bedienen.

Die Swissair-Werft hielt sich mit Drittaufträgen seitens der Armee, der Dornier-Werke in Altenrhein und der Deutschen Luft Hansa über Wasser. Die Aufträge der letzteren waren nicht unproblematisch, handelte es sich doch bei den elf in Dübendorf zur Reparatur und Wartung angelieferten Douglas DC-2 und



Am 19. September 1946 traf der britische Politiker Winston Churchill mit einer DC-3 der Swissair (links) in Dübendorf ein. Er hielt anschliessend in Zürich eine viel beachtete Rede vor der akademischen Jugend.

Gegen das Ende ihrer Dübendorfer Zeit hin setzte die Swissair auch die viermotorige und mit einem Bugfahrwerk ausgestattete Douglas DC-4 ein.

DC-3 um Flugzeuge der holländischen KLM und der tschechischen CSA, welche von Deutschland erbeutet worden waren. Der Bundesrat sah sich denn auch veranlasst, diese Aufträge per Ende 1943 zu verbieten. In den letzten Kriegsjahren befasste sich ein spezielles, aus Mitarbeitern der Swissair sowie des Militärs zusammengesetztes «Bomber-Detachement» mit dem Ausweiden der in Dübendorf gestrandeten Bomber-Flugzeuge.

Wiederaufnahme des Linienverkehrs

Während des Krieges waren beim Bau und bei der Instrumentierung von Flugzeugen gewaltige technische Fortschritte erzielt worden. Das an Schiene und Strasse gebundene Transportwesen hatte zudem schwer unter den Einwirkungen des Krieges





Anfangs bot die Swissair auch Keuchhustenflüge zur Behandlung erkrankter Kinder an.

gelitten. Auch bei der Schifffahrt herrschte ein empfindlicher Mangel, besonders an Hochseedampfern. Aus diesen Gründen erfuhr der zivile Luftverkehr eine äusserst starke Belebung und eine ungeahnte Ausdehnung auf alle Teile der Welt. Das Überfliegen des Nordatlantiks und die Bewältigung anderer grosser Distanzen boten keine nennenswerten Schwierigkeiten mehr. Nach einem kriegsbedingten Unterbruch von nahezu sechs Jahren nahm die Swissair ab Ende Juli 1945 ihre Linienflüge

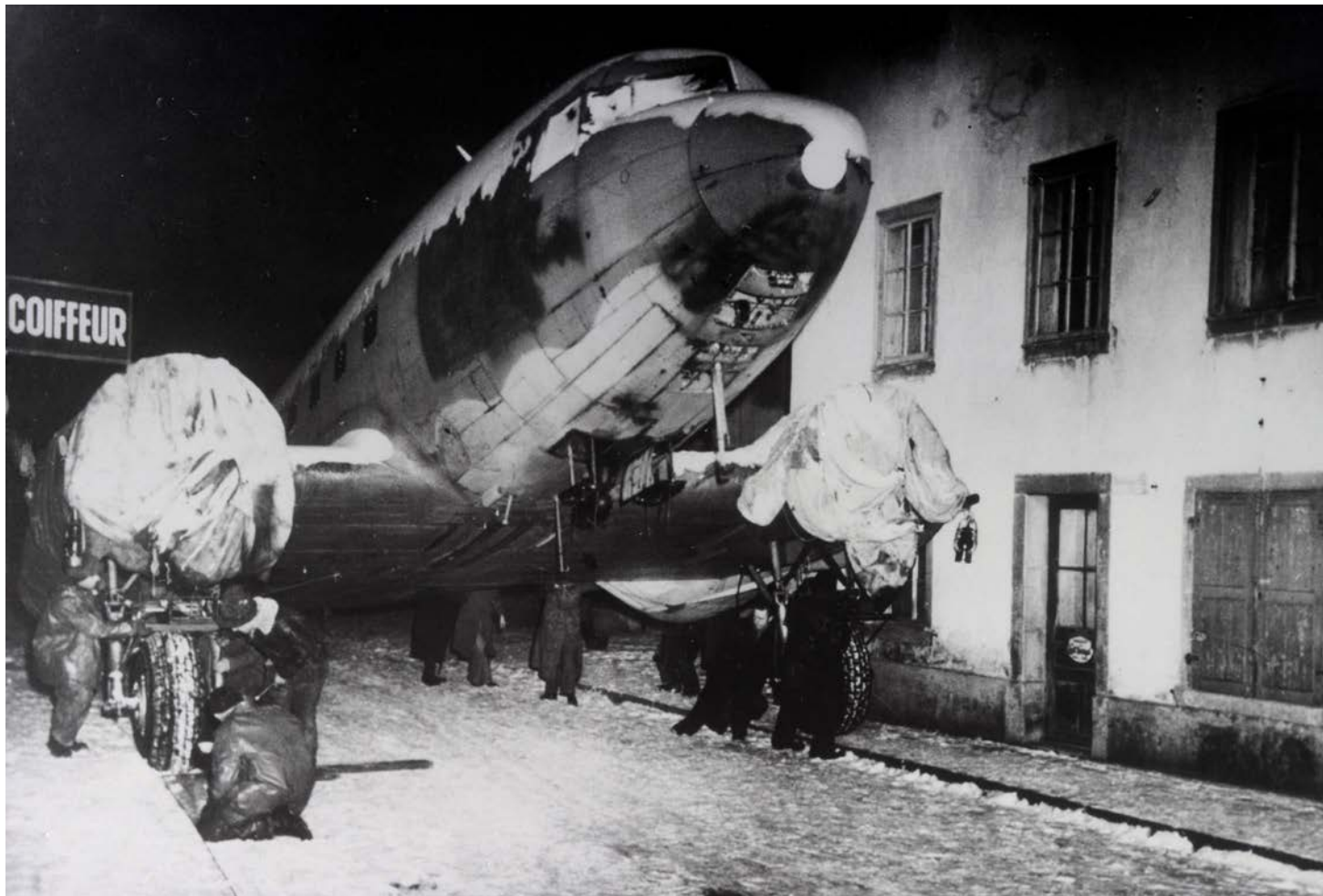
nach Paris, Amsterdam und London wieder auf; sie vergrösserte ihren Flugzeugpark mit der Beschaffung einer Anzahl neuer sowie aus amerikanischen Luftwaffenbeständen übernommenen Douglas DC-3 und C-47 Dakota-Flugzeugen. Im folgenden Jahr bestellte sie vier ihrer ersten viermotorigen Flugzeuge – die 44-plätzigige Douglas DC-4.

Swissair wird nationale Fluggesellschaft

Bei Kriegsende schlug der Bund vor, den öffentlichen Flugbetrieb einer nationalen Einheitsgesellschaft zu übertragen. Swissair und Alpar sollten dieser beitreten und die öffentliche Hand sich bis zur Hälfte an deren Aktienkapital beteiligen. Die Berner Fluggesellschaft lehnte jedoch eine Fusion ab. Swissair hingegen nahm die Empfehlungen der «Kommission für die Schaffung einer nationalen schweizerischen Luftverkehrs-Unternehmung» auf und erhöhte ihr Kapital unter Beteiligung der öffentlichen Hand auf 20 Millionen Franken. Im Februar 1947 erfolgte die Umwandlung der Swissair zur nationalen schweizerischen Fluggesellschaft mit gemischt-wirtschaftlichem Charakter. Die öffentliche Hand übernahm 30 Prozent des Aktienkapitals, während die restlichen 70 Prozent in privatem Besitz verblieben.

Flugplatzprogramm von 1945

Schon während des Krieges machte man sich Gedanken über den Ausbau oder den Ersatz der schweizerischen Flugplatzinfrastruktur. In seiner Botschaft vom 13. Februar 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze hielt der Bundesrat fest: «Die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs wird nicht allein bestimmt durch die Qualität des eingesetzten Flugmaterials, sondern ebenso sehr durch den Umfang der Bodenorganisation, vor allem durch das Aufnahmevermögen der vorhandenen Flugplätze. Daher ist die Diskussion über die Zukunft des schweizerischen Luftverkehrs in der Hauptsache eine Diskussion über die schweizerischen Flugplätze. Je mehr wir vom kommenden Luftverkehr erwarten, umso bessere Flugplätze müssen wir für ihn bereitstellen.»



Der Umzug von Dübendorf nach Kloten geschah teilweise auf dem Landweg.

Der Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivillugplätze bestimmte, dass der Anschluss der Schweiz an das Netz des Weltluftverkehrs über einen interkontinentalen Flughafen in Zürich-Kloten sicherzustellen sei, und dass die Städte Basel, Genf und die Bundesstadt Bern Anspruch auf einen Flughafen für den kontinentalen Verkehr (Stadtflughafen) hätten. Der einzige schon bestehende Flughafen war Genf-Cointrin, während für die Flughäfen in Allschwil-Burgfelden (Basel), Utzenstorf (Bern) und Kloten (Zürich) erst Projekte vorlagen. Dank der bei Kriegsende schon fertiggestellten Betonpiste von

2000 Metern Länge verfügte die Stadt Genf als erste über einen für interkontinentale Flüge geeigneten Flughafen. Bis zur Eröffnung des Flughafens Zürich-Kloten 1948 waren sowohl die Swissair wie die ausländischen Fluggesellschaften gezwungen, ihre Langstreckenflüge von und nach der Schweiz ab Genf-Cointrin zu führen. Mit der Inbetriebnahme des Flughafens Zürich-Kloten waren die Tage des Flugplatzes Dübendorf als bisher wichtigste Drehscheibe für die schweizerische Zivilluftfahrt gezählt: Der gesamte zivile Flugverkehr siedelte 1948 von Dübendorf nach Kloten um.

Daniel Ruhier