

# Die vergessene Wasserflugbasis Zürichhorn (1)

## Im Champagnerrausch der raschen Expansion

Zwischen Herbst 1919 und Ende 1923 bestand am Zürichhorn die von der Ad Astra betriebene Wasserflugbasis. Dies war Zürichs erster Airport.



Fotos: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Vor 90 Jahren fiel der Vorhang für Zürichs ersten Airport. Nach einer kurzen Blütezeit in den frühen Nachkriegsjahren kreiste bald einmal der Pleitegeier über der Wasserflugbasis am Zürichhorn. Ein Luftschloss blieben die internationalen Verbindungen ab Zürich, der Swissair-Vorläufer Ad Astra musste sich mit Rundflügen zufriedengeben.

**K**aum war das Donnerrollen auf den Schlachtfeldern des Ersten Weltkrieges verhallt, sollten Flugzeuge nicht mehr Bomben auf Städte werfen, sondern die Völker Europas miteinander verbinden. Dieser Gedanke war der Treibstoff für den zuerst spärlich einsetzenden Passagierluftverkehr. Zum Einsatz kamen grösstenteils umgebaute Militärmaschinen. In den frühen Zwischenkriegsjahren wetteiferten Wasser- und Landflugzeuge um die Gunst der Passagiere – ein Duell mit ungewissem Ausgang, denn viele Metropolen in der Alten Welt lagen an Flüssen und Seen. Mit dem Element Wasser waren bereits hervorragende Start- und Landemöglichkeiten für Flugboote vorhanden, während es mit den Airports für Landflugzeuge zu jener Zeit noch mächtig haperte.

### Vision eines Airports am Wasser

Es waren in der Tat geflügelte Visionen, welche die Jünger Ikarus' auch in der Schweiz umzusetzen gedachten: Das seenreiche Binnenland sollte in den frühen

Zwischenkriegsjahren mit einem dichten Netz an Wasserflugplätzen überzogen werden. Damit wollte die aufstrebende Schweizer Zivilaviatik der Eisenbahn Paroli bieten und den Fernverkehr in die Luft verlagern.

So ist es kaum verwunderlich, dass sich die am 26. September 1919 gegründete Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra auf die Suche nach geeigneten Lokalitäten im unteren Zürichsee-Becken machte. Fündig wurde die Fluggesellschaft beim Zürichhorn im Quartier Riesbach, wo die Stadt im Sommer 1914 durch Aufschüttungen dem Zürichsee Land abtrotzte – dies für eine opulente Quaianlage, deren Pläne allerdings noch in den Schubladen der Stadtplaner schlummerten.

### Erste Fusion der Luftfahrtgeschichte

Die Zürcher Exekutive gab der Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra dann auch grünes Licht zum Bau eines Holzhangars auf dem brach liegenden Landstück an der Goldküste. Allerdings nur als einjähri-

ges Provisorium mit einem Platzgeld von 50 Franken im Monat.

Dieses Gebäude samt Ablauframpen und Stege für die Passagiere war eben fertig gestellt, als am 17. Oktober 1919 mit der Dornier Gs I (Werknummer 17) das erste Passagierflugzeug der Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra in Zürich eintraf – pilotiert vom 26-jährigen Firmengründer Leutnant Ernst Frick. Mit einer Spannweite von 21 Metern sowie einem maximalen Abfluggewicht von 4,3 Tonnen war die als CH-8 immatrikulierte Gs I mit Abstand das grösste Muster im Eidgenössischen Zivilluftfahrtsregister – und gleichzeitig das allererste Ganzmetallflugzeug der Schweiz. Die Dornier entsprach dem allerneuesten Stand der Technik, so waren die sechs Passagiere für damalige Verhältnisse luxuriös in einer geschlossenen Kabine untergebracht. Der Vorläufer der legendären Dornier Wal gab allerdings nur ein kurzes, knapp zwei Monate dauerndes Gastspiel.

Am 15. Dezember 1919 fusionierte die an der Zürcher Dufourstrasse 179 domizilier-

te Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra mit der Studer, Mittelholzer & Comte, Aero Gesellschaft, und firmierte neu als Ad Astra Schweizerische Luftverkehrs AG mit einem Grundkapital von 300 000 Franken. Dies war der erste Schulterchluss zweier Fluggesellschaften in der Schweiz. Aus der Taufe gehoben wurde die Airline im noblen Hotel Baur au Lac, das sich nur einen Katzensprung von der Wasserflugbasis Zürichhorn entfernt befand.

### Ad Astra macht die hohle Hand

Das Rückgrat bildeten die ab Ende 1919 aus Italien importierten Macchi und Savoia, die maximal drei Passagiere transportierten. Verglichen mit der Dornier Gs I bedeutete der Einsatz dieser Flugboote einen massiven technischen Rückschritt, waren doch die Passagiere im offenen Cockpit Wind und Witterung ausgesetzt. Die Gesellschaft fokussierte auf den einsetzenden Fremdenverkehr und bot in erster Linie Rundflüge für reiche Touristen und gut betuchte Einheimische an.

Kurz nach ihrer Gründung befand sich die Ad Astra im Champagnerrausch einer raschen Expansion. Bereits am 10. August 1920 stellte die Gesellschaft beim Zürcher Stadtrat ein Gesuch zum Bau eines zweiten Holzhangars sowie die Benützung des Areals über einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren. Beim Begehren spielte die noch junge Gesellschaft ganz keck die Klaviatur der Subvention. So pochte die Ad Astra bei der Stadt Zürich auf die Befreiung des Platzgeldes und die Übernahme der Baukosten in der Höhe von 26 000 Franken für den ersten Hangar. Dies verraten kürzlich im Stadtarchiv Zürich aufgetauchte Dokumente.

### Fluglärm-Gegner werden laut

Das Erweiterungsprojekt hin zum veritablen Airport am Wasser war von einigen Nebengeräuschen begleitet und rief prompt die Fluglärmgegner auf den Plan. Der einflussreiche Quartierverein Riesbach forderte «der unerträglichen Belästigung wegen um Entfernung der Ad Astra vom Zürichhornquai».

Die Stadtväter sahen sich in der Bredouille und rangen sich zu einem typisch schweizerischen Kompromiss durch: Zwar gestattete die Exekutive der Ad Astra den Bau eines zweiten Hangars – die Gesellschaft musste sich im Gegenzug verpflichten, ihre Flugzeuge ab September 1920 mit Schalldämpfern auszurüsten. Gleichzeitig waren der Ad Astra aus Lärmschutzgründen grössere Reparaturen ihrer Flugboote am Standort Zürichhorn untersagt.

Zu diesem Zeitpunkt war die bedeutendste Wirtschafts- und Finanzmetropole der



**Oben:** Mit ihren Macchi-Flugbooten führte die Ad Astra Rundflüge über Zürich (Bild) sowie dem Glarnerland durch.



**Links oben:** Als erstes Flugzeug landete am 17. Oktober 1919 die Dornier Gs I nahe der neu geschaffenen Wasserflugbasis Zürichhorn.

**Links Mitte:** Der hölzerne Hangar der provisorischen Wasserflugbasis Zürichhorn entstand im Herbst 1919.



**Links unten:** Die fabrikneue Macchi M.9 wird einer ersten Inspektion unterzogen. Diese Macchi beförderte auf 497 Flügen insgesamt 1060 Passagiere.



*Verfasser und Redaktion bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, dem Stadtarchiv Zürich, dem Baugeschichtlichen Archiv der Stadt Zürich sowie dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.*

### Eine Art schwimmendes Fingerdock

Nach Willen der Ad Astra sollte der Wasserflugplatz am Zürichhorn (siehe Haupttext) nicht die einzige Anlegestelle im unteren Becken des Zürichsees bleiben. Im Laufe des Jahres 1920 unternahm die Gesellschaft beim Stadtrat einen Vorstoss zur Schaffung eines im Wasser schwimmenden Pontons samt Ablaufbahn für die ab der Limmat-Metropole operierenden Wasserflugzeuge. In ihrem Gesuch unterliess es die Ad Astra, die genaue Position der geplanten Anlage zu nennen. Die Stadtzürcher Exekutive lehnte das Ansinnen am 18. November 1920 ab und machte «eine unzulässige Gefährdung von Personen und Sachen im von Dampfschiffen und Schwimmern rege genutzten unteren Zürichseebecken» geltend. **(sta)**

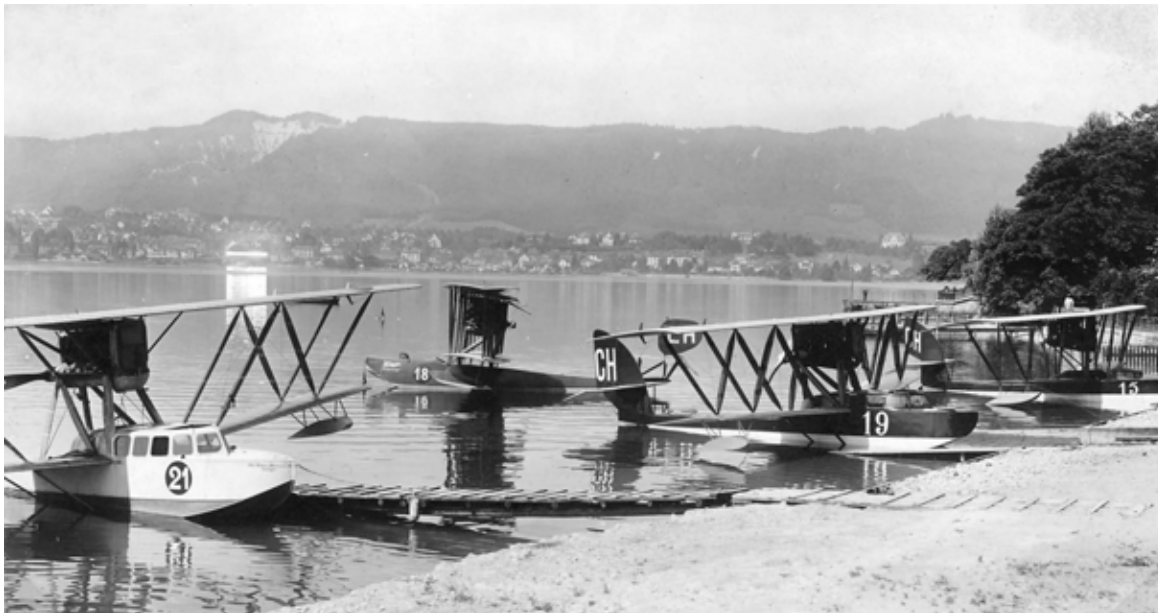
Schweiz noch guten Mutes, dass direkt am Wasser ein Tor zur Welt erschlossen würde: «Die Aviatik erhält eine wachsende Bedeutung», hiess es in einem Sitzungsprotokoll des Stadtrates vom Herbst 1920, «wie andere Schweizerstädte muss sich auch Zürich bestreben, für Wasserflugzeuge einen öffentlichen Hafen zu schaffen.»

Der zweite Teil dieser Artikelserie handelt vom grossen Kater der Ad Astra nach einem kurzen Champagnerrausch der raschen Expansionsgelüste. **cp**

Hans-Heiri Stapfer

# Die vergessene Wasserflugbasis Zürichhorn (2)

## Modernde Schwingen



Von 1920 bis 1923 operierten von der Wasserflug-Basis Zürichhorn italienische Macchi- und Savoia-Flugboote. Die im Hintergrund ankernde CH-18 stürzte am 31. August 1920 im unteren Zürichseebecken ab.

Ein spektakulärer Absturz und ausbleibende Passagiere, laut protestierende Fluglärmgegner sowie leise vor sich hinmodernde Flugboote: Das vierjährige Bestehen der heute längst vergessenen Ad-Astra-Wasserflugbasis am Zürichsee war begleitet von deftigen Nebengeräuschen. Vor genau 90 Jahren zog sich der Swissair-Vorläufer vom Zürichhorn zurück.

In den frühen Nachkriegsjahren herrschte eine Art Goldgräberstimmung in der Teppichetage der Ad Astra an der Dufourstrasse 197. Der Swissair-Vorläufer wollte mit seiner Wasserflugbasis am Zürichhorn ein Tor zur Welt für die bedeutende Industriemetropole Zürich schaffen. Darum orderte die Ad Astra 1920 in Italien kurzerhand drei Flugboote zum Stückpreis von 20 000 Franken – es sollten nicht die einzigen Apparate bleiben.

Die Gesellschaft budgetierte für das erste Betriebsjahr 1920 an ihrer, im noblen Zürcher Hotel Baur Au Lac abgehaltenen Generalversammlung Einnahmen von 330 000 Franken aus dem Flugbetrieb am Zürichhorn, dazu 24 000 Franken an Erträgen aus den Fotoflügen. Der Voranschlag rechnete mit 291 000 Franken Ausgaben, was einen satten Gewinn von 63 000 Franken generiert hätte.

Um für den zu erwartenden Ansturm an Passagieren gewappnet zu sein, standen für die Sommersaison 1920 neben der Savoia S.13 CH-18 die drei Macchi-Flugboote M.3 (Werknummer 3038) CH-15, M.9 (Werknummer 3049) CH-19 und M.18 CH-21 auf dem Zürichsee zur Verfügung. Noch

herrschte wirtschaftlich gesehen eitel Sonnenschein bei der Ad Astra.

### Es kreist der Pleitegeier

Doch die ersten pechschwarzen Wolken liessen nicht lange auf sich warten. Mit den für zwei bis drei Passagiere ausgelegten Flugbooten liess sich kein kostendeckender Betrieb realisieren. Und das waren nicht die einzigen Bad news. Am 31. August 1920 stürzte der 26-jährige Oscar Berthea während eines Probefluges mit der Savoia S.13 CH-18 vor Zürichhorn ins Wasser. Das Luftamt machte zwar einen Pilotenfehler dafür verantwortlich, doch war damit der Ruf der italienischen Wasserflugzeuge nachhaltig ruiniert. Denn bereits am 24. Mai 1920 ging ein typengleiches Muster der Gesellschaft nach einem unvermittelt aufgetretenen Propellerschaden vor Romanshorn verloren.

Diese Ereignisse hielten Einheimische wie auch gut betuchte Touristen von einem Ritt mit den klapprigen Luftkutschen ab. Die Ad Astra segelte mit ihrem Rundfluggeschäft in ein finanzielles Fiasko. An eine Aufnahme des vom Swissair-Vorläufer geliebäugelten Linienverkehrs nach anderen Städten im

In- und Ausland war gar nicht zu denken. In jener Zeit krachte das Luftschloss eines völkerverbindenden Airports am Zürichsee in sich zusammen.

Die Erträge fielen so mager aus, dass Zürichs Schatzmeister ab Anfang 1921 auf die vertraglich festgelegten, jährlichen Pachtgebühren von 1200 Franken verzichtete. Gleichzeitig verkam der Bau des vom Stadtrat bereits bewilligten zweiten Hangars zur Makulatur (Cockpit 06/13). Dabei hörte sich die Leistungsbilanz der Ad Astra eigentlich gar nicht so schlecht an. Zwischen Frühjahr 1920 und Ende September 1921 absolvierte die Flotte insgesamt 1479 Flüge vom Zürichsee und beförderte 2678 Passagiere.

Die Ad Astra köchelte des geringen Passagieraufkommens wegen für die Sommersaison 1922 auf Sparflamme und belies nur noch zwei ihrer Flugboote am Zürichsee. Mit der zuvor im Tessin stationierten Macchi M.18 (Werknummer 3061) CH-24 liessen sich zwischen dem 1. Mai und dem 25. Oktober 1922 gerade einmal 38 Flüge mit insgesamt 74 Passagieren nachweisen. Die Schwestermaschine Macchi M.18 (Werknummer 3060) CH-23 war nur wäh-



Fotos: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

**Links:** Regenwasser drang während des Winters 1921/22 durch das undichte Hangardach und beschädigte einen Teil der eingelagerten Macchi-Flugboote.

**Unten links:** Die Macchi M.18 CH-23 war als einziges Flugboot der Ad Astra während der letzten Saison von 1923 noch in Betrieb.

**Unten rechts:** Die Macchi M.3 CH-15 ankert vor der Ad-Astra-Wasserflugbasis in Zürichhorn.



rend sechs Stunden in der Luft, wie Dokumente des Bundesarchivs Bern verraten.

### Undichtes Dach lässt Flugboote faulen

Kurz nach Aufnahme des Flugbetriebes auf dem Zürichsee wählte sich die Ad Astra in einem bürokratischen Grabenkrieg mit dem Eidgenössischen Luftamt. Den gestrengen Augen der Inspektoren aus Bundesbern war bereits zu Ende der ersten Saison von 1920 die massiv beschädigte Bespannung der CH-15 aufgefallen, genauso wie der durch Wassereintrich stark verschimmelte und teilweise angefaulte Bootsrumph der CH-23. Die im Oktober 1921 nach einer Havarie demontierte CH-15 war in so miesem Zustand, dass das Luftamt kurzerhand deren Liquidation verfügte.

Gleichzeitig trieb das undichte Dach des hölzernen Hangars den Vertretern des Luftamtes die Zornesröte ins Gesicht: Eindringendes Regenwasser erwies sich als regelrechtes Gift für die delikaten Holzkonstruktionen. «Das ist ein unhaltbarer Zustand und einer ernsthaften Unternehmung unwürdig», donnert eine am 20. Juli 1922 abgefasste Depesche an die Ad Astra. Besonders übel richtete das Regenwasser die CH-19 zu, de-

ren Versteifungsstreben der Tragflächen sowie die Schottwände des Rumpfes komplett verfault waren. Aus diesem Grund liess das Luftamt die CH-19 grounden.

### Vom Hangar zum Lagerschuppen

Der Pleitegeier zog auch 1923 unwiderstehlich seine Runden über dem Zürichsee: Zu Beginn der Sommersaison waren die beiden Macchi-Flugboote M.18 CH-21 und CH-23 am Zürichhorn stationiert – wobei allerdings nur letztere Einheit den Segen des Eidgenössischen Luftamtes erhielt. Die CH-21 sollte nie mehr Zürichsee-Wasser unter sich lassen.

Die tiefroten Zahlen liessen bei der Ad Astra die erneute Forderung einer Übernahme des hölzernen Hangars durch die Zwinglimetropole aufkommen. Am 18. Juni 1923 gab der Zürcher Stadtrat grünes Licht zu diesem Deal, was der finanziell taumelnden Flugesellschaft 25 000 Franken in die Kasse spülte. Dieser Verkauf vor genau 90 Jahren läutete unwiderruflich die Agonie des Wasserflugplatzes am Zürichhorn ein.

Nach nur vier Jahren Betrieb zog sich die Ad Astra auf Ende 1923 vom Zürichsee zurück.

Nicht zuletzt, weil konventionelle Airliner die Flugboote im europäischen Linienverkehr überflügelt hatten – und in Dübendorf die Geburtsstunde eines modernen Flughafens schlug.

Der vom Tiefbauamt als Lagerschuppen genutzte ehemalige Ad-Astra-Hangar verschwand erst mit der Realisierung der Landesausstellung von 1939 aus dem Riesbach-Quartier. Längst ist die Wasserflugbasis hinter dem Dickicht der Geschichte in einen Dornröschenschlaf gefallen. Auf dem Areal befindet sich heute das Restaurant und Konferenzzentrum «Lake Side» sowie das Zürcher Seebad Tiefenbrunnen. **cp**

### Hans-Heiri Stapfer

*Verfasser und Redaktion bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, dem Stadtarchiv Zürich, dem Baugeschichtlichen Archiv der Stadt Zürich sowie dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.*