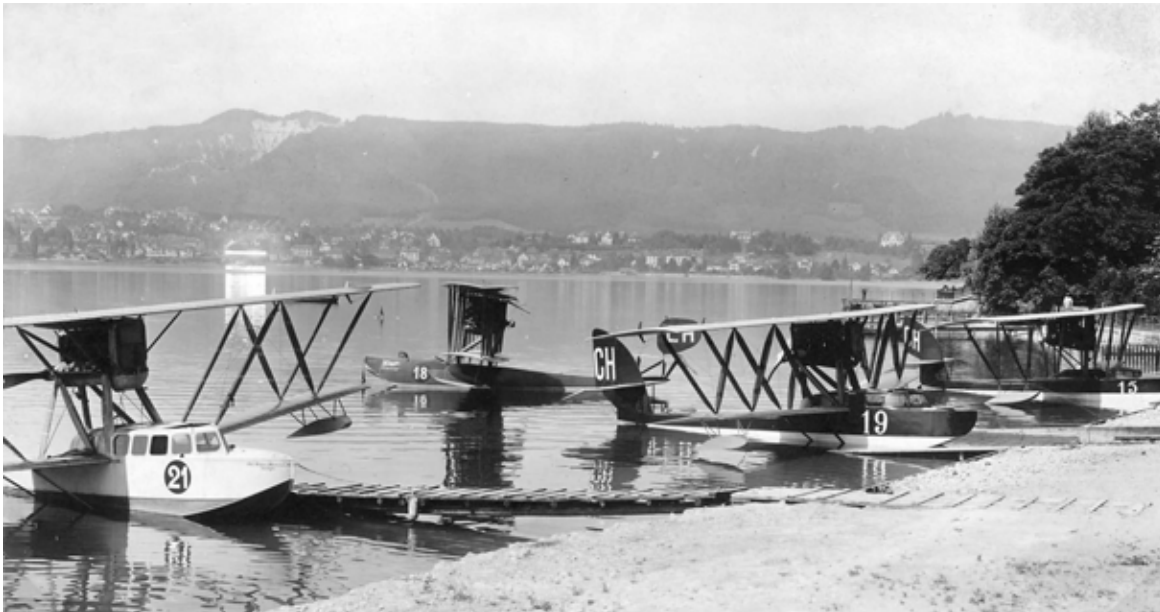


Die vergessene Wasserflugbasis Zürichhorn (2)

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 2060) CH-22 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 Bootsrumpf 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-10 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 1922 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.