

Die Balair, BB, Hausmarke des Schweizerischen Charterverkehrs, und zugleich älteste

Stockfisch-, Gold-

Die Balair fliegt Defizite. Das war nicht immer so. In den 50er-, 60er- und 70er- Jahren war eine von Pioniergeist entflammte Crew am Steuer. Diese verdiente derart viel Geld, dass man neue Flugzeuge bar bezahlen konnte. Diese Zeiten sind vorbei: Heute ist das Chartergeschäft einer wachsenden Konkurrenz ausgeliefert.

Trudi von Fellenberg-Bitzi

Goldflüge wurden sie genannt: Hans Blattner, ehemaliger Pilot, erinnert sich genau: Aus Südafrika habe man pro DC-4 rund zehn Tonnen Gold in die Schweiz transportiert. Immer wieder. Einmal habe man dafür keine Schachteln mehr gehabt. Darum sei das Gold im Flieger einfach auf dem Boden gelegen.

Ein andermal habe man bei Nacht und Nebel das Gold in Zürich auf Wagen verladen. Wegen des Nebels habe man einen Wagen vergessen. Die ersten Leute, die am Morgen auf den Tarmac gekommen seien, hätten dann einen mit Gold beladenen Wagen gefunden ...

Auch Vera Erat Kuhn, früher Balair- und heute Swissair-Flight-Attendant, erinnert sich an die goldenen Zeiten: «Eines Morgens kamen wir auf den Flieger und wollten mit der Arbeit beginnen. Nicht möglich: Dieser war nämlich voll mit Gold. Wir nahmen die Barren in die Hände und schrien vor Freude.»

Hans Blattner erinnert sich zudem an Versorgungsflüge während des Biafra-Krieges: «Vom Roten

Kreuz hatten wir den Auftrag, getrockneten Stockfisch zu transportieren. Man stelle sich vor, eine DC-6 voll mit Stockfisch. Und dieser Stockfisch war durchsetzt mit Maden. Ein ganzes Flugzeug voller Maden! Wir haben die Socken über unsere Hosen gekrempt und das Cockpit abgeschlossen: Aber alles nützte nichts. Bei der Landung fielen die Viecher von der Decke in den Nacken und von dort sind sie uns über den Rücken gekrochen ...»

Vera Erat Kuhn erzählt von den Pilgerflügen zwischen Dakar und Jeddah: «Da haben wir jeweils im Flugzeug übernachtet, weil alle Hotels ausgebucht waren ...» Und sie erzählt vom «Afrika-Gedenkflug» 1977, auf den Spuren von Walter Mittelholzer, 50 Jahre nach dessen erster Afrika-Überquerung.

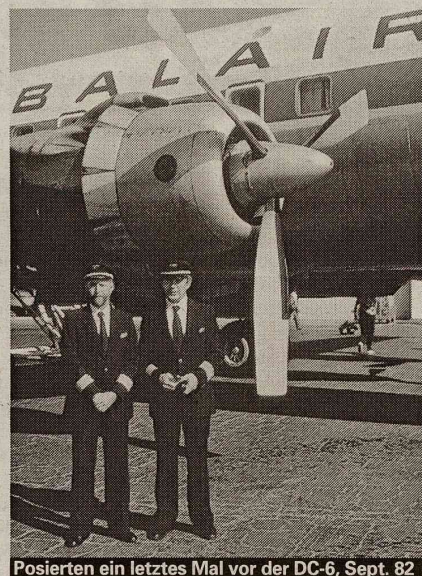
Prisca Hager, die ebenfalls als Flight Attendant arbeitete, schwärmt noch heute von Flügen mit UNO-Generalsekretär Waldheim und zeigt stolz ihre Erinnerungsbilder.

Einer, der auch für die Balair schwärmt, ist Kurt Herzog, erster Direktor der damaligen Firma und Pilot mit Jahrgang 1918. Heute im Tessin lebend, erzählt er von seinen Erinnerungen, vergisst keine De-

tails, erinnert sich an Namen und Situationen, als ob er vor wenigen Tagen mit der Fliegerei aufgehört hätte.

Der diplomierte Chemiker und spätere Militärpilot hatte 1943 einen Jungpilotenkurs besucht und kam 1945 definitiv zur Swissair. Dank guter Englischkenntnisse sei er viel Nordatlantik geflogen: «Damals brauchte man mit der DC-4 zwanzig, mit der DC-6 sechzehn Stunden nach New York.» Herzog hat bis 1957 bei Swissair als Captain pilotiert und wurde dann vom damaligen Direktionspräsidenten Walter Berchtold zum ersten Direktor der Balair befördert.

Die «Keuchhustenflüge» wurden eingestellt. Aber wer weiss denn heute noch, was «Keuchhustenflüge» sind? «Man ist mit Kindern, die an Keuchhusten erkrankt waren, auf eine Höhe von über 3000 Metern geflogen, das hatte eine lin-



Posierten ein letztes Mal vor der DC-6, Sept. 82

dernde Wirkung auf den Husten», erklärt Herzog. Auch die Sprayflüge zur Insektenbekämpfung wurden eingestellt.

1958 beteiligte sich die Swissair mit 40% an der Balair. Zweimal täglich sei man damals mit einer Viking nach Brüssel zur Weltausstellung

SR und LX sollen Balairflüge übernehmen

Chartergeschäft neu ordnen

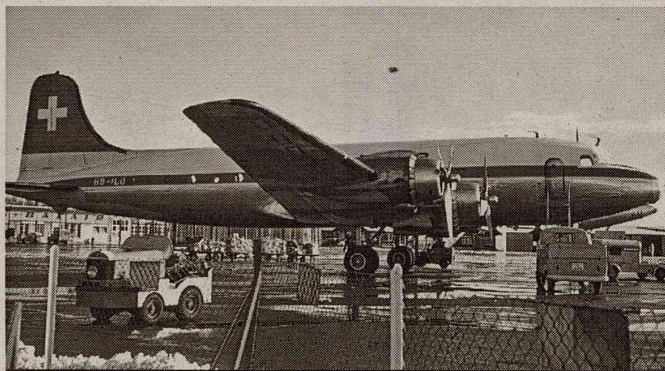
(CIA) Die Balair wird restrukturiert: Im Zuge der Sanierung der SAirGroup hat der Verwaltungsrat beschlossen, das Chartergeschäft neu zu ordnen. Der Grundsatzentscheid sieht vor, dass Swissair künftig die Lang- und Crossair die Kurzstreckenflüge der Balair übernimmt.

Auf das Sommerprogramm 2001 haben die Neuerungen noch keine Auswirkungen. Die erste der beiden Boeing 767 wird auf Ende Sommerflugplan 2001, die zweite auf Ende Winterflugplan 2001/02 aus dem Verkehr genommen. Sofern eine wirtschaftlich tragbare Lösung mit den involvierten Tour Operators gefunden wird, fliegt ab Sommerflugplan 2002 Swissair die Langstreckendestinationen an. Es ist vorgesehen, dass der operationelle Einsatz der

zwei B-757 ab dem gleichen Zeitpunkt von Crossair übernommen werden soll.

Diese Massnahmen führen zum vollständigen Verlustabbau bis 2003 – Balair flog im Jahr 2000 bei einem Umsatz von 132 Mio. Franken ein Minus von 25 Mio. Franken ein.

Für die 348 Mitarbeitenden werden in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften sozialverträgliche Lösungen erarbeitet. CEO Catherine Stalker: «Mein Hauptanliegen ist es, dass für alle unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gute Lösungen gefunden werden.» Sie selbst engagiert sich zurzeit für die Umsetzung der Restrukturierungsmassnahmen. Ihre eigene Zukunft lässt Catherine Stalker offen.



Ein immer wieder bestaunter Oldtimer der Luftfahrt. Die legendäre DC-4

Fluggesellschaft der Schweiz, wird immer ein Teil der helvetischen Luftverkehrsgeschichte sein

und andere Flüge

Geschichte im Überblick

Die erste BB wurde am 1.4.1926 gegründet. Am 31.12.1930 wurde sie aufgelöst, d.h. sie fusionierte mit Ad Astra-Aero. Im Juni 1948 gründete die Sektion Basel des Aero-Clubs der Schweiz eine Flugschule, die wegen finanzieller Schwierigkeiten mit der Genossenschaft Aviatik beider Basel unter dem Namen Balair zusammengelegt wurde. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 1. Februar 1953 mit fünf Leuten. Ihre Tätigkeit beschränkte sich vor derhand weitgehend auf die Abfertigung von Flugzeugen, Rundflüge und das Führen der Flugschule. Diese war vor allem bei Anwärtern aus dem süddeutschen Raum erfolgreich, weil dort der Motorflug nach Kriegsende noch nicht freigegeben war. Flugzeugabfertigungen gab es am Anfang nur deren zwanzig. Das Interesse an Rundflügen war grösser. Die durchschnittliche Dauer eines Fluges im ersten Jahr betrug knapp fünfzehn Minuten. Probleme gab es bei der Rekrutierung des technischen Personals, da gute und fleissige Flugzeugmechaniker praktisch nicht zu finden waren. Ein weiteres Tätigkeitsgebiet der Balair eröffnete sich in der Anfangszeit dank den Maikäfern. Die biologische Kriegsführung war damals noch unbekannt, also versprühte die Balair eine grosse Menge Gift über den betroffenen Gebieten. Die erste Chartermaschine, eine Vickers Viking mit 36 Plätzen, traf in Basel ein. Das Aktienkapital wurde nahezu verdreifacht. Neu führte die Balair auch «Keuchhustenflüge» durch. Man schaffte eine zweite Viking an, und bereits 1959 ergänzte die erste DC-4 die Balair-Flotte. Diese wurde im Laufe der kommenden Jahre um weitere Propellerflugzeuge des Typs DC-6B und Fokker F27 vergrössert, bevor 1968 von der Swissair die erste Conair 990 Coronado das Jet-Zeitalter einleitete. Es folgten die DC-9, DC-8, DC-10, MD82 und A310, welche die Balair auf Erfolgskurs führten. Heute gehören zur Balair-Flotte zwei Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 767-300ER. Zudem operiert der Carrier im Auftrag von Hotelplan mit zwei Boeing 757-200.

Walter Borner



Frieda Dinkelkamp und Prisca Hager: Hostessen für viele Sonderflüge

gefliegen. Mit einer andern Viking habe man regelmässig Palma bedient. Ab 1959 nahm der Charter- und Ferienverkehr zu. Man flog nach Palma, Teneriffa, Tunis, Rimini, Athen und so weiter. Aber diese Destinationen wurden nur im Sommer angefliegen. In der Zeit zwischen Oktober/November und Mai/Juni warteten andere Aufgaben. Diese wurden zu einer Spezialität der Balair, die sie nicht nur weltbekannt machten, sondern ihr auch zu viel Geld verholfen haben.

Die Charterfirma der Schweiz flog im Auftrag der UNO, des IKRK und des Roten Kreuzes.

1959 absolvierte man im Auftrag der UNO Versorgungsflüge nach dem Kongo und zwar zwischen Léopoldville (heute Kinshasa) und Goma. Dabei wurden vorwiegend Lebensmittel und Medikamente transportiert. «In der Nacht wurden die Flugzeuge beladen, am Tag stand man rund dreizehn bis vierzehn Stunden im Einsatz. Da man zu jener Zeit nur mit Sichtflug operieren konnte, musste man, bevor es Nacht wurde, wieder in Léopoldville sein», weiss Kurt Herzog zu berichten.

«Nach dem Kongo-Einsatz hat sich die Balair einen Namen gemacht und ist quasi zum Home-Carrier der UNO und des IKRK geworden», erklärt er weiter.

«Und als die Amerikaner in Jemen ein Spital bauten, dessen Betrieb von Leuten vom Roten Kreuz sichergestellt wurde, durfte die Balair von Jeddah aus Versorgungsflüge durchführen», ergänzt er.

Amman», erzählt Herzog weiter.

Die grösste Operation, die Balair je durchgeführt hatte, war jene während des Bürgerkrieges in Nigeria. Angefangen hatte die Übung mit einzelnen Hilfsflügen nach Port Arthur, einem Flughafen südlich von Lagos, der bereits zu Biafra gehörte. Später waren mehrere Flugzeuge im Einsatz. Die Operation dauerte 22 Monate und brachte viel Geld. «Damit konnten wir eine DC-9 und eine DC-8 bar bezahlen», sagt Herzog noch heute lachend.

Später kamen die Einsätze in Bangladesch, Vietnam und Angola. Danach ging die Zahl der Anfragen zurück. Aber es gab noch Alpenrundflüge, Messeflüge, zum Beispiel nach Hannover und Pilgerflüge nach Lourdes und Santiago de Compostela. Dann aber kam die Zeit, da die DC-6 in der Balair-Flotte, die sich stark veränderte, keinen Platz mehr hatte. Sie wurde jedoch noch bis Anfang der 80er-Jahre für «Oldtimer-Flüge» eingesetzt wie etwa den bereits erwähnten Mittelholzer-Flug, organisiert von Alfred Waldis.

Im September 1982 dann der letzte Flug und die Übergabe an Conair in Abbotsford, Kanada.

Goldene Jahre waren aber auch 1985, als das Aktienkapital auf 72 Millionen Franken erhöht wurde, und 1986 als eine Dividende von acht Prozent ausbezahlt werden konnte. Die damalige Flotte bestand aus einer DC-10, einem Airbus A310, zwei DC-9-82 und einer DC-9-32 die im Auftrag für – mehr oder weniger – sämtliche Reisebüros der Schweiz im Einsatz war.



Die brandneue DC-10 der Balair war der Stolz der Basler Fluggesellschaft