

**GENF**

**FREITAG, 2. MAI 1947**

**00.02 UHR**



*Ein erster Flug auf einem neuen Kurs hat immer etwas Faszinierendes an sich, besonders wenn er zwei Kontinente miteinander verbindet. Flugkapitän Walter Borner hat uns von seinen Eindrücken und Erlebnissen auf dem ersten Swissair-Transatlantikflug berichtet, der nun bald dreissig Jahre zurückliegt und es verdient, in allen Einzelheiten nacherzählt zu werden. Was 1947 eine Sensation war, ist heute eine alltägliche, flugplanmässig betriebene Verkehrslinie, auf der täglich ein bis zwei Kursflüge stattfinden. Und blickt man auf diesen ersten USA-Flug zurück, so stellt man fest, dass sich manches, ja beinahe alles geändert hat. Nur eines ist sich schliesslich gleichgeblieben: damals wie heute ging und geht es letztlich darum, Reisende auf dem Luftweg zu befördern.*



Am 2. Mai 1947 um null Uhr zwei Minuten startete die erste Swissair-Maschine zum Flug Genf–New York. Dabei handelte es sich nicht um den Eröffnungsflug auf einer neugeschaffenen Linie, sondern um einen Testflug. Walter

Borner, einer der erfahrensten damaligen Swissair-Piloten, trug dafür die Verantwortung; er berichtet uns:

«Unser Ziel war, innert vierundzwanzig Stunden nach New York zu gelangen, um die Briefpost, die wir zum ersten Mal zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten beförderten, noch am Tag unseres Abfluges von Genf in New York abstempeln lassen zu können. Da wir in westlicher Richtung flogen und dadurch aufgrund der zeitlichen Verschiebung zwischen Genf und New York weitere sechs Stunden gewinnen konnten, hofften wir, unser Vorhaben verwirklichen zu können. Somit zählte der Flugtag ganze

dreissig Stunden, wovon wir dreiundzwanzig und dreiviertel auf der Reise verbringen sollten.

Unsere Maschine war eine Douglas DC-4, ein Riese in der damaligen Zeit. Sie hatte eine Spannweite von 35,85 Meter und eine Länge von 28,47 Meter. Ihr maximales Startgewicht lag bei 33 480 Kilo, ihre Reichweite bei 4600 Kilometer und ihre Reisegeschwindigkeit bei 340 Stundenkilometer. Die Maschine war mit vier Motoren ausgerüstet und konnte 55 Passagiere an Bord nehmen. Neben moderneren Maschinen erscheint die DC-4 als ein kleines Flugzeug, doch dürfen wir nicht vergessen, dass sie fast doppelt so gross wie die DC-3, ihre Vorgängerin, war. Dieser letztere Typ darf als das hervorragendste Verkehrsflugzeug bezeichnet werden, das jemals gebaut worden ist und einst mit 10 655 Maschinen im Verkehr stand. Die DC-4, ihr grosser Bruder, hatte den Namen *Skymaster* (Gebiet der Lüfte) erhalten; ihr Prototyp flog erstmals zwei Monate nach dem japanischen Überfall auf Pearl Harbor und fand zuerst als amerikanisches Armeeflugzeug Verwendung. Wegen ihrer grossen Zuverlässigkeit diente die DC-4 im Zweiten Weltkrieg auch dem



Genf-Cointrin im Jahre 1947: erster interkontinentaler Flughafen der Schweiz

Transport von hohen Militärs und politischen Persönlichkeiten. Die Maschine stieg hoch im Kurs und wurde zum persönlichen Flugzeug des damaligen Präsidenten der USA. Daher rührt auch ihr zweiter, inoffizieller Name: *the Sacred Cow* (die heilige Kuh).

Doch kommen wir auf den 2. Mai 1947 zurück. Um null Uhr zwei Minuten hoben wir mit achtundzwanzig von der Swissair eingeladenen Fluggästen und einer grossen Besatzung vom Genfer Flughafen ab. Als zweiter Pilot wirkte Flugkapitän Anton von Tscharner, gefolgt von Wegmann und Auberson, zwei Telegrafisten, und dem Bordmechaniker Schilling. Weiter zählten zu den Besatzungsmitgliedern vier Amerikaner, die die Douglas-Werke als Begleitpersonal delegiert hatten: ein Chef- und ein Copilot, ein Navigator und ein weiterer Telegrafist, der allerdings nicht zum Einsatz kam, da Wegmann und Auberson ihre Aufgabe alleine meisterten. Um so mehr Arbeit hatte der amerikanische Navigator, da die Swissair damals noch keine Navigatoren beschäftigte. Noch heute entsinne ich mich dieses Mannes, der es verstand, unseren jeweiligen Standort auf die Sekunde genau zu ermitteln.

In jenen Tagen waren die Einrichtungen an Bord noch lange nicht so ausgeklügelt, wie das heute der Fall ist. Die DC-4 konnte dreitausend Meter Höhe nicht übersteigen, da die Kabine nicht unter Druck stand. Auch galt es, eine meteorologisch optimale Flugroute zu wählen, um den Fluggästen eine möglichst angenehme Reise zu bieten. Vor allem aber musste bei länger dauernden Flügen zwischengelandet werden, da selbst eine DC-4 noch einen verhältnismässig kleinen Aktionsradius besass. Auch wir sollten in Shannon (Irland) und Gander

(Neufundland) Halt machen, um Treibstoff nachzutanken.

Der erste Teil unserer Reise von Genf nach Shannon verlief glatt und problemlos. Über dem Jura ging leichter Regen nieder. Von dort bis nach Paris, dessen Lichtermeer schon aus grosser Entfernung sichtbar wurde, flogen wir zwischen zwei Wolkendecken, die eine über, die andere unter uns. Wir überflogen den östlichen Teil der Lichterstadt und das Gelände von Le Bourget, damals noch einziger Flughafen der französischen Hauptstadt (Orly war noch ein kleiner, eher unbedeutender Militärflugplatz). Dann nahmen wir Kurs auf London und weiter nach Shannon. Diesen letzten Abschnitt unserer ersten, in rund vierstündigem Flug zurückgelegten Etappe, flogen wir im *Airway* (Luftkorridor), auf Weisung der Gesellschaft. Von Tscharner kannte den irischen Flughafen ebenso wenig wie ich, und wir waren vom Anblick überwältigt, der uns Shannon bot: Nirgends hatten wir je so grosszügig angelegte, breite Betonpisten gesehen, wie sie hier vor uns lagen. Auch die Flughafengebäude, damals noch einfache Holzbauten, hatten etwas für sich. Was uns aber besonders auffiel, war das freundliche, hilfsbereite Auftreten des Flughafenpersonals.

Während die Maschine aufgetankt wurde, begab sich die Besatzung auf die *Meteo* und zum *Dispatch*, um die weitere Flugroute gemeinsam festzulegen. Ein jeder konnte mitreden, auch die beiden Telegrafisten, denn alle sollten wissen, was gespielt wurde. Im Ernstfall ist es besser, man weiss zuviel als zuwenig, und das gilt für die ganze Besatzung.

Die Wetterlage war nicht eben günstig. Über dem amerikanischen Kontinent lag dichter Nebel, und bereits in Shannon war mir klar, dass

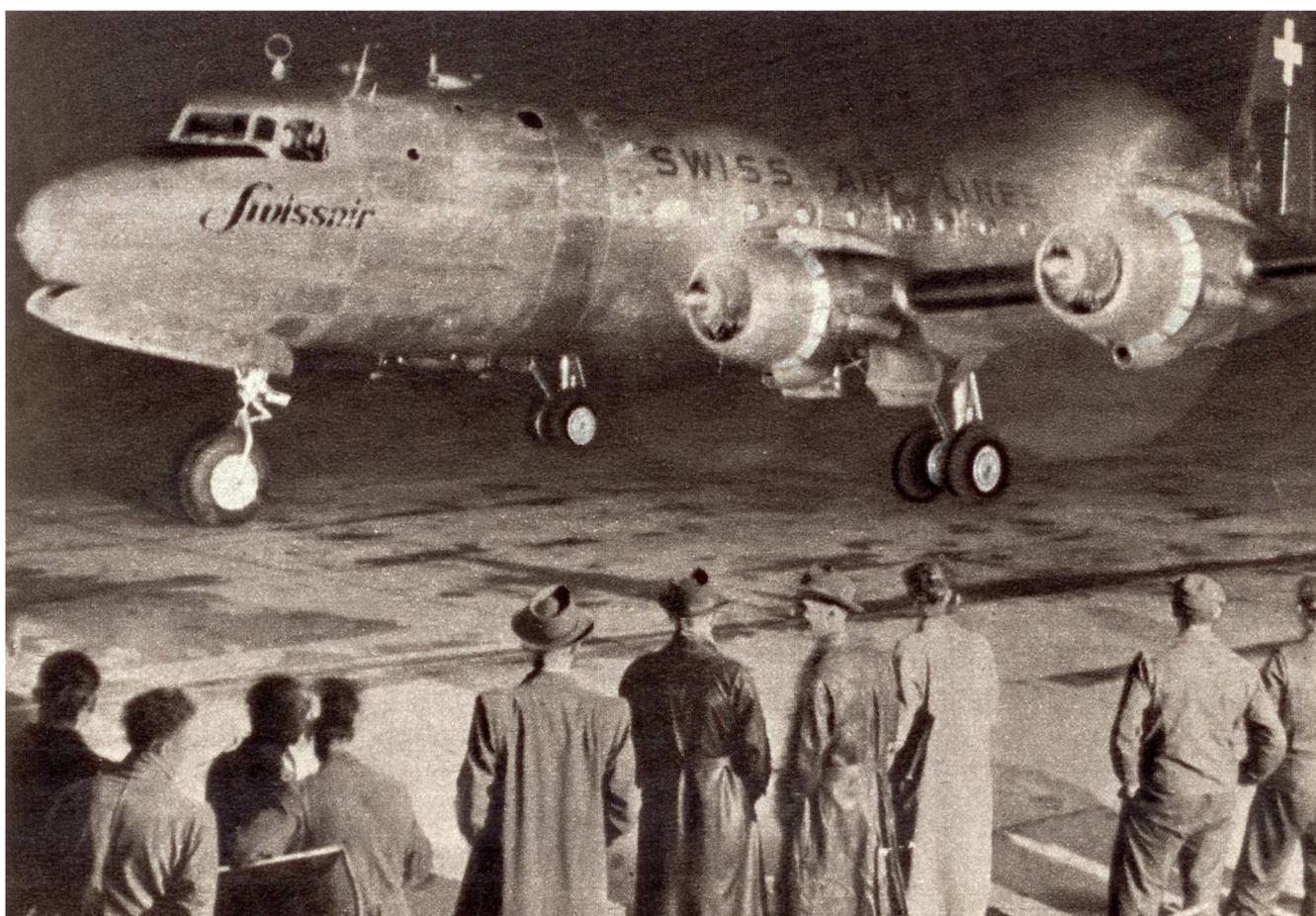
wir Gander nicht anfliegen konnten, sondern nach Stephenville ausweichen mussten, einem hundertfünfzig Kilometer von Gander entfernten Flugplatz, der nebelfrei schien.

Die Überquerung des Atlantiks verlief wie geplant und brachte keinerlei Überraschungen. Der Ozean war nur selten zu sehen, da uns dichte Wolkenfelder die Sicht verwehrten. So flogen wir während gut elf Stunden im trüben Tageslicht, da sich die Sonne während der ganzen Passage nicht zeigen wollte. Ich legte mich für zwei, drei Stunden aufs Ohr, obwohl ich keine Müdigkeit verspürte. Aber im Ungewissen darüber, was uns in Neufundland und den Staaten wohl erwarten würde, erschien es mir dennoch geboten, mich etwas auszuruhen, um die bevorstehenden Landungen in allerbesten Verfassung durchführen zu können. Ich ging auf meine Kabine, wo ich etwas zu mir nahm, selbstverständlich keinen Alkohol. Während dieser zweiten Etappe besuchte ich unsere Fluggäste, die in guter, gelöster Stimmung waren oder ein Nickerchen machten; unserem Flug war ein

Empfang vorausgegangen, an dem Passagiere und Besatzung teilgenommen hatten.

Während des ganzen Fluges war ich von einem Gefühl der Sicherheit begleitet. Die vier Motoren liefen ausgezeichnet, und hätten wir an einem eine Panne erlitten, so hätten wir die Reise dennoch fortsetzen können, ja selbst dann, wenn noch ein zweiter Motor ausgefallen wäre. Und selbst wenn es noch schlimmer gekommen wäre, hätte noch immer die Möglichkeit bestanden, nach Irland zurückzukehren oder Grönland anzufliegen, falls dies näher gelegen hätte.

So flogen wir dem amerikanischen Kontinent unbesorgt und voller Zuversicht entgegen, während unsere vier Mühlen auf vollen Touren drehten, gleichmässig und ohne Nebengeräusch. Um so geräuschvoller ging es derweil auf unserem «Telegrafentamt» zu, wo Wegmann und Auberson emsig an der Arbeit waren: sie standen mit amerikanischen Kontrollstationen, mit Schiffen des Flugwetterdienstes und mit Genf in Verbindung, wohin sie alle zehn Minuten unsere Position durchgaben, so dass die Genfer Presse



*Ehrengarde der «Daheimgebliebenen». Noch steht der Flug bevor ...*

den genauen Verlauf unseres Fluges verfolgen konnte.

Obwohl ich den Atlantik zum ersten Mal überflog, hatte ich während des elfstündigen Fluges nie irgendwelche Bedenken. Und selbst wenn dem nicht so gewesen wäre, hätte ich meine Befürchtungen mit meinen Kameraden und unsern amerikanischen Kollegen teilen können. So konnte ich mich mit ruhigem Gewissen ganz meiner Aufgabe widmen, wachsam bleiben und im Geist der Maschine stets vorausseilen, um drohende Gefahren frühzeitig zu erkennen.

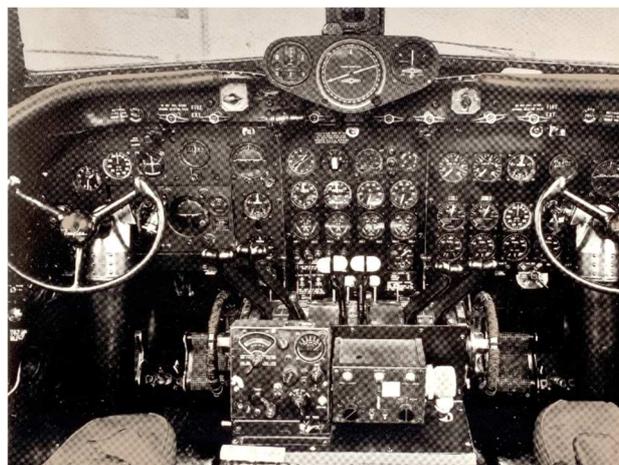
Die DC-4 war ein phantastisches Flugzeug und ein absolutes Novum. Das Wechseln von der DC-2 und 3 auf den *Skymaster* bedeutete in jenen Tagen etwa dasselbe wie heute das Umsteigen von der DC-8 auf die Boeing 747, mit der ich später einmal flog und schier unter Tränen bedauerte, zu früh gelebt zu haben, um solche Maschinen noch pilotieren zu können. Um so lieber denke ich an meine ersten Erfahrungen mit der DC-4 und ihrer legendären Vorgängerin, der DC-3 oder Dakota, zurück. Auch sie hatte sich während des Krieges durch höchste Zuverlässigkeit ausgezeichnet, und ich verliess sie schweren Herzens, als die DC-4 sie ablöste.

Doch kommen wir auf unsern Flug zurück, denn bereits war die neufundländische Küste in Sicht. In jenen Tagen war es nicht üblich, die Flughäfen geplanter Verkehrslinien vor Aufnahme des Flugverkehrs zu rekognoszieren. Es war Sache des Piloten, sich die nötigen Aus-



*Die beiden Piloten Walter Borner und Anton von Tscherner saßen im Flugzeug mit Kurs über den Nordatlantik*

künfte über den genauen Verlauf der Flugroute und ihre Besonderheiten, die üblichen Zwischenlandungen und die jeweiligen Ausweichmöglichkeiten, den Zielflughafen und so weiter, bei Kollegen anderer Fluggesellschaften zu beschaffen, die bereits auf der neuen Route verkehrten. Meine Kameraden und ich hatten



*Mit solchen Armaturen flog man noch etwas nach dem Gefühl ...*

uns damals von TWA-Piloten beraten lassen, die die Linie New York–Gander–Shannon–Paris–Genf eröffnet hatten und die wir bei jeder Begegnung mit Fragen bestürmten. Unsere DC-4 waren der Swissair im Dezember 1946 übergeben worden. Die Einschulung auf das neue Flugzeug hatte sechs Monate gedauert, in deren Verlauf wir nach Kairo, Tel Aviv und Athen, vor allem aber nach London flogen. Diese eineinhalb- bis zweistündigen Einsätze haben sich als Trainingsflüge gut bewährt, besonders auf der Strecke Genf–London, wo wir mit englischen Radarstationen vereinbaren konnten, unser Flugzeug zu lotsen. Diese ersten Radars waren militärische Anlagen, die während des Krieges eingerichtet wurden und eigentlich nicht für zivile Zwecke bestimmt waren. Doch in dieser noch etwas heroischen Zeit durften wir die Techniker bitten, uns «aufs Korn» zu nehmen, um unsern Piloten Gelegenheit zu geben, sich im Blindflug zu üben. Erst später wurde das Radar integrierender Bestandteil der Flugsicherung, und auch dann dauerte es noch geraume Zeit, bis auch die Flugzeuge damit ausgerüstet wurden.

Als wir uns nun der Küste Neufundlands näherten, bestätigte sich unsere Vermutung,

dass wir Gander, das unter dichtem Nebel lag, nicht werden anfliegen können. So setzten wir wenig später in Stephenville auf, wo prächtiges Wetter herrschte und wir einen eineinhalb-stündigen Halt machten, um die üblichen Kontrollen an der Maschine durchzuführen und Treibstoff nachzutanken. Darauf setzten wir unsern Flug in Richtung Washington fort, da inzwischen auch der New Yorker Flughafen wegen Nebel gesperrt worden war.

Der Ozean lag hinter uns, und wieder boten sich zahlreiche Flugplätze an, wo wir kurzfristig hätten landen können: Da war Sidney, das rund fünfhundert Kilometer südwestlich von Gander der kanadischen Küste vorgelagert ist, Halifax, Bangor und Boston. Wir erreichten Washington bei strahlendem Wetter und blauem Himmel und rollten zu unserm Abstellplatz, wo sich die Maschinen bereits förmlich drängten und wie geparkte Autos aneinanderreichten. Da standen dicht gedrängt, mit dem Bug neben die Heckflosse des Nachbars gezikelt, ganze siebenhundert Maschinen, so dass es den Anschein machte, als hätte sich die gesamte Luftflotte der Welt auf dem Flughafen eingefunden, der sichtlich überlastet war; der überwiegende Teil hatte den New Yorker Flughafen nicht anfliegen können und war hierher ausgewichen, so wie auch wir das gemacht haben.

Der Flughafen war derart überfüllt, dass wir während eineinhalb Stunden in unserem Flugzeug festsassen, da früher eingetroffene Maschinen vor uns an der Reihe waren und die für den Empfang unserer Passagiere und die Kontrollarbeiten an der Maschine zuständige Fluggesellschaft dem Andrang ebenso wenig gewachsen war wie die Zollbehörde und der Gesundheitsdienst des Flughafens. Doch wollen wir niemandem den Schwarzen Peter zuschieben, denn käme es bei uns, in Kloten oder Genf, jemals zu einem solchen Massenandrang, müssten noch längere Wartezeiten entstehen.

Zu jener Zeit nahm man es mit den gesundheitlichen Einreiseformalitäten noch viel genauer, als das heute der Fall ist. Man hatte sich dabei einer eigentlichen «Visite» zu unterziehen, die hier noch in einfachen Holzbauten

vorgenommen wurde: man musste eine Anzahl Fragen beantworten und bekam ein Thermometer, das man zehn Minuten unter den Arm steckte. Nach dieser letzten Prüfung wurde man schliesslich entlassen.

Wir hatten um 23.38 MEZ in Washington aufgesetzt, beziehungsweise um 17.38 nach dortiger Uhrzeit. Kein Grund also, sich wegen der Briefpost zu sorgen. Als wir dann aber eineinhalb Stunden festsassen, und die Einreiseformalitäten erheblich Zeit kosteten, begann ich Zweifel am Gelingen unseres Vorhabens zu hegen. Dank den Bemühungen unserer Swissair-Leute in Washington und der für den Empfang und die Wartung zuständigen Fluggesellschaft ist es uns dennoch gelungen, die Postsendungen frühzeitig zu verladen und aufs Postamt zu bringen, wo sie den mit dem 2. Mai 1947 datierten Stempelaufdruck der US-Mail erhielten, dem Datum also unseres Abfluges in der Schweiz. Auf allen damals beförderten Briefen erschienen die Poststempel von Genf und USA mit demselben Datum,

2. 5. 47

Geneve Dep	0301z	} 340
1260 km		
Shannon Arr	0341z	} 1113
Dep	0444z	
Stephenville Arr	1857z	} 673'
Dep	1734z	
Washington Arr	2338z	} 604 364'
1600		
		Total Time 2057
(2337)		
6562 km		
+ 340 New-York-Washington		
6902		$\sqrt{9} = 345 \text{ km} \approx$
Washingt.		
New-York. → 1639-1750-71'		

Notizzettel mit genauen Angaben zu Start- und Landezeiten MEZ, insgesamt 20 h 57' Flug

womit wir unser Vorhaben verwirklicht hatten, dem Nebel zum Trotz. Ein hoher Beamter der US-Mail hat mir später versichert, dass wir den gewünschten Stempelaufdruck auch dann noch hätten erwirken können, wenn die Post um ein paar Minuten zu spät eingetroffen wäre. Nun, das hat sich erfreulicherweise erübrigt.

Wir verbrachten zwei Tage in Washington. Da das Flughafenpersonal wegen des grossen Andrangs überlastet war, musste die Maschine praktisch alleine von unserem Bordmechaniker überholt werden. Als dann der New Yorker Flughafen für den Verkehr wieder geöffnet wurde, waren unsere Passagiere längst in New York eingetroffen, wohin sie mit der Bahn gebracht worden waren. Zurückgeblieben war nur ein Passagier, eine Dame, die uns auf der Strecke Washington–New York begleitete und damit «erster Swissair-Passagier in den Vereinigten Staaten» wurde, eine Auszeichnung, auf die sie sehr stolz war.

Wir landeten auf dem Flugplatz La Guardia, wo, wie schon in Washington, nur ein einziger Massivbau zu sehen war, während die übrigen Gebäude noch Holzbauten waren, wie man sie damals auf den meisten Flugplätzen antraf. Wir überliessen die Maschine den Leuten von Panam und TWA und machten uns auf den Weg in die City. Und da überkam mich zum ersten und einzigen Mal auf dieser Reise die Angst. Denn als wir nun plötzlich mitten im New Yorker Verkehrsgewühl untertauchten, an rätselhaften Verkehrsschildern vorbeifuhren, Kreuzungen passierten, ein- und ausspurten, wünschte ich mir jene Stunden zurück, die wir über dem Atlantik verbracht hatten, dessen Überquerung mir gegenüber dieser Autofahrt nun geradezu harmlos erschien.

Am 5. Mai traten wir die Rückreise an, die uns diesmal nach Gander führte, von wo wir im Direktflug nach Genf zurückkehrten, da wir nun die von West nach Ost wehenden Winde nutzen konnten, die Zeit- und Treibstoffeinsparungen ermöglichen.

Gander hat uns ähnlich wie Shannon sehr beeindruckt, denn auch hier fanden wir durchweg Betonpisten vor, während Genf zum Beispiel nur eine einzige Piste hatte, woran sich

bis heute nichts geändert hat. Allerdings ist die Genfer Piste in der Zwischenzeit um mehr als das Dreifache ihrer ursprünglichen Länge angewachsen die anfangs bei zwölfhundert Metern lag. Sie war damals bereits um vierhundert Meter verlängert worden, als DC-4-Maschinen in den Dienst der Swissair gestellt wurden. Da die Flughäfen mit dem technischen Fortschritt auf dem Gebiet des Flugzeugbaus nicht Schritt gehalten hatten, mussten ihre Anlagen und Einrichtungen beim Einsatz neuer Flugzeugtypen jeweils erweitert und ergänzt werden. Als später die DC-7 zum Einsatz kam, musste die Genfer Piste um weitere fünf-, sechshundert Meter verlängert werden, was sich dann mit dem Auftreten immer grösserer Maschinen mehrmals wiederholte, bis sie schliesslich nach mehreren aufeinanderfolgenden Weiterführungen eine Länge von 3,9 Kilometer aufwies. Dabei dürfte es einstweilen bleiben, da die modernen Grossraumflugzeuge keine längeren Pisten mehr benötigen. Das soll allerdings nicht heissen, dass sich für die Flughäfen keine neuen Probleme mehr stellen, denn landet eine vollbesetzte 747 mit ihren dreihundertfünfzig Personen an Bord, so ist das für den Flughafen gleichbedeutend, wie wenn drei oder vier Maschinen «normaler» Grösse miteinander eintreffen würden. Will man unter diesen Umständen einen reibungslosen Flughafenbetrieb aufrechterhalten und vermeiden, dass die Reisenden für das Warten auf ihr Gepäck mehr Zeit als für den Flug benötigen, müssen die Flughafendienste den neuen Verhältnissen angepasst und muss jeder Leerlauf und Zeitverlust vermieden werden. Im allgemeinen lässt sich sagen, dass die Flughäfen, was ihre Pistenanlagen und ihre Aufnahmefähigkeit im Reiseverkehr anbelangt, gegenüber den Neuentwicklungen der Flugzeugindustrie während langer Zeit um ein gutes Jahrzehnt im Rückstand lagen.

Um so fortschrittlicher erschien uns damals der Flughafen Gander, wo wir unsern «Vogel» auftanken liessen und im Nonstopflug nach Genf zurückflogen.

Der in den folgenden Jahren aufgenommene, regelmässige Flugverkehr zwischen Genf und New York führte weiterhin über Shannon und

Gander und wurde mit einem wöchentlichen Kursflug nach New York eröffnet, von wo die Equipe jeweils vier bis fünf Tage später nach Genf zurückkehrte. Als dann modernere Flugzeuge, die DC-6 und 7, den *Skymaster* ablösten und die Flugfrequenz auf tägliche Kursflüge erhöht werden konnte, begann man damit, die Besatzung auf der Strecke auszuwechseln: In Shannon verliess sie die von Genf gestartete Maschine, die dann von einer zweiten, am Vortag eingetroffenen Equipe über den Atlantik geflogen wurde. Traf dann die nächste Maschine aus Genf auf dem irischen Flughafen ein, wurde wiederum gleich verfahren und das Flugzeug der Equipe übergeben, die sich dort bereithielt und nun ihrerseits nach Gander und New York weiterflog. Dort wurde jeweils zweimal übernachtet, worauf der Rückflug unternommen wurde, der entweder über Shannon oder, bei günstigen Windverhältnissen, in direkter Linie nach der Schweiz zurückführte.

Die Linie Zürich–New York konnte erst später eingerichtet werden, als der Klotener Flughafen dem Verkehr übergeben wurde.

Ich habe bloss den ersten, hier beschriebenen Probeflug durchgeführt und bin später keine Streckeneinsätze auf dem Nordatlantik geflo-

gen. Denn es galt, weitere Verkehrslinien zu erschliessen, zum Beispiel die Südafrikaroute, die auf der Nord-Süd-Achse über den ganzen afrikanischen Kontinent führt. Wie bereits angedeutet, hatte ich später auch Gelegenheit, modernere Maschinen zu fliegen, worunter die DC-6 und 7. Als dann aber die ersten Strahlflugzeuge am Himmel auftauchten, hatte ich das sechzigste Altersjahr, das meiner Laufbahn ein Ende setzte, bereits erreicht. Ich kehrte später in die Vereinigten Staaten zurück, am Bord einer 747. Diese Reise ist mir unvergesslich geblieben, obgleich ich ein «gewöhnlicher» Passagier war und nur kurze Zeit im Cockpit sass. Doch bot sich dabei Gelegenheit, die Maschine für ein paar wenige Augenblicke fliegen zu können, was für mich alten Veteranen nicht weniger aufregend, ja ergreifend war als mein damaliger Atlantikflug mit der DC-4 ...»

IHR

*Cap. Borner*

Flugkapitän Walter Borner

(Flugverkehr Heute — Riesen Der Luft; Mondo-Verlag AG, Lausanne 1976, hrsg. in Zusammenarbeit mit Swissair, PDF online provided by ghidelli.net)



*Die Besatzung in corpore\**, von links nach rechts: A. Schilling, Bordmechaniker, P. Auberson, Funker, Fräulein E. Schneider, Stewardess, Kommandant W. Borner, Flugkapitän A. von Tschärner, W. Wegmann, Funker, M. Hintermann, Steward (\*nicht ganz: Chef-Steward Fridolin Meier fehlt).