



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Anfänge der JU AIR (1980 bis 1993)¹

Von Walter Dürig

Anlässlich der Avia Meisterschaft der Fliegertruppen AMEF vom 23. August 1980 unterhielt sich der Verfasser dieses Berichts, damals Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze, beim Betrachten eines Ju-52-Flugzeugs mit René von Euw, damals Redaktor beim «Züri Leu». Das baldige Ende dieses Luftfahrzeugs in seiner militärischen Rolle war das Thema des Gesprächs. René von Euw fand, es müsste doch einen Weg zur zivilen Nutzung dieses legendären Flugzeugs geben. Damit war die Idee, welche dann zur Gründung der JU-AIR führte, geboren. Schon in der folgenden Woche, am 29. August 1980, veröffentlichte der Züri Leu eine Leserumfrage unter dem Titel «Ja zur Ju». Rund 2000 Leser sendeten einen Coupon an die Züri Leu-Redaktion. Sie fanden es richtig, «wenn die drei Ju-52 der Schweizer Flugwaffe weiterfliegen können». Dieses erstaunliche Echo gab der Idee Flügel.

Christian Gerber (*1915 †2003) war Ende April 1980, nach 42 Dienstjahren, als stellvertretender Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze in den Ruhestand getreten. Es war naheliegend, ihn um die Übernahme des Mandats für die Verwirklichung der Idee zu bitten. Mit seinen profunden Kenntnissen der eidgenössischen Verwaltung, seiner offenen und kreativen Wesensart und seinem Instinkt für Mögliches und Unmögliches war er der richtige Mann dazu. Seine Zusage machte mich überaus glücklich. Es gelang mir danach, meinen Freund und Dienstkameraden Dr. iur. Willi N. Frick und den Chefredaktor des Züri Leu, Karl Lüönd, als Partner für Christian Gerber zu gewinnen. Damit war eine sehr kompetente Gruppe am Werk, welche über alle notwendigen verwaltungstechnischen, rechtlichen und kommunikativen Kenntnisse verfügte. Das «Initiativkomitee», wie es sich nannte, zog einige weitere Fachspezialisten bei. An dieser Stelle seien die nachmaligen Ehrenmitglieder des VFMF Hans Huggler (Technik) und Alex Schnurrenberger (Generaldirektor BMW Schweiz AG) erwähnt. Die Gruppe kam zu den folgenden wichtigsten Vorschlägen:

- Kostenneutraler Flugbetrieb in der Verantwortung des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen VFMF, für vorerst fünf Jahre, unter der Aufsicht einer Betriebskommission.
- Erwerb des Flugzeugs Ju-52 A-701 (HB-HOS) durch den VFMF von der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Bundesamt für Militärflugplätze, zu einem symbolischen Preis.
- Betrieb des Flugzeugs Ju-52 A-703 (HB-HOP) in Ausleihe vom Bundesamt für Militärflugplätze als Halter.
- Vorbehalt für den Betrieb des dritten Flugzeugs Ju-52 A-702 (HB-HOT) in Ausleihe. Vorerst soll dieses Flugzeug eingemottet werden.
- Unentgeltliche Benützung der Rollstrassen und Pisten, der Halle 9 sowie aller Reserve- und Ersatzteile für die Ju-52-Flotte.
- Leitungsorganisation für den Flugbetrieb vorerst durch Berufsleute des Bundesamtes für Militärflugplätze, ergänzt mit freiwilligen Piloten, Hostessen, Mechanikern und Flugzeugwarten. Der erste Auftrag umfasste die Vorbereitung des Flugzeugs HB-HOS inklusive Motoren für den Flugbetrieb nach den Vorschriften der zivilen Luftfahrt.
- Durchführung von Rundflügen an Samstagen von 9 bis 16 Uhr zum günstigen Preis von 100 Franken für etwa 45 Minuten Flugzeit sowie Flüge für Gruppen nach Vereinbarung.

Diese Anträge mit der notwendigen Statutenänderung wurden der ausserordentlichen Generalversammlung des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen

¹ Kurzfassung eines Berichts «25 Jahre JU-AIR» vom 22. Januar 2007.

vom 22. Mai 1982 unterbreitet und von dieser genehmigt. Die Betriebskommission mit Christian Gerber als Präsident wurde gewählt und konnte nun an die Arbeit gehen.

Der zivile Flugbetrieb nimmt Gestalt an

Kurt Waldmeier war damals Chef des Stabes der Zentralverwaltung des Bundesamtes für Militärflugplätze. Nach seinem Studium als Maschineningenieur mit nachfolgender praktischer Arbeit im In- und Ausland absolvierte er die Ausbildung zum Linienpiloten. Als DC-9-Co-Pilot bei der Swissair wechselte er 1981 zum Bundesamt für Militärflugplätze als «rechte Hand» des Direktors. Bei seiner ungestümen Kreativität konnte diese Aufgabe nicht seine Endstation sein. Der Aufbau des Ju-52-Flugbetriebs entsprach genau seinem Temperament. Im Laufe des Jahres 1983 nahmen Beatrice Heuberger, die als lic. iur. von der Universität kam, und Rita Walder, die vorher als KV-Absolventin bei IBM arbeitete, die Tätigkeit als seine Assistentinnen auf. Im März 1984 übernahm Hanspeter Sennhauser nach Tätigkeiten bei der Swissair und als Selbstständigerwerbender die Verantwortung für den technischen Betrieb der Flugzeuge. Dieses Viererteam leitet die Geschicke der JU-AIR auch heute noch, nach 25 Jahren, mit grosser Innovationsgabe und Herzblut und mit der Unterstützung durch rund 100 Freiwillige.

Erstes Zieldatum war der Samstag, 11. September 1982. An diesem Tag sollte ein nationaler Sammeltag zur «Rettung der Ju-52» durchgeführt werden. Der Aero Club der Schweiz und das Schweizer Radio DRS konnten zur Mitwirkung gewonnen werden. Der Züri Leu unterstützte die Aktion. Die Sammlung war mit einem Wettbewerb gekoppelt, bei dem Ju-52-Freiflüge gewonnen werden konnten. Sepp Moser, Luftfahrtjournalist, Autor von Sachbüchern und Privatpilot, veröffentlichte sein heute noch lesenswertes Buch «Flieg weiter, Ju-52!». Von jedem verkauften Exemplar flossen fünf Franken in die Sammlung. Am 10. September 1982 informierte das Schweizer Fernsehen im Vorabendmagazin «Karussell» während einer ganzen Stunde über das Fliegermuseum und das Projekt «Flieg weiter, Ju-52». Dabei erfolgten Liveschaltungen in das Flugzeug HB-HOS beim Überflug von Dübendorf nach St. Stephan, was für die damalige Zeit bemerkenswert war.

Das Flugzeug begann seinen Werbeflug am Sammeltag in St. Stephan, landete in Bern-Belp, wo es von einer grossen Menschenmenge erwartet wurde, überflog das Mittelland zu einem Zwischenhalt in Buochs. Danach folgte ein Überflug in St. Gallen/Breitfeld. Hier war ein Oldtimerflugtag im Gange. Die Landung auf dem Zielflugplatz Dübendorf erfolgte um 17.30 Uhr, wo das Flugzeug mit Jubel und einem veritablen Fest von einigen hundert Besuchern empfangen wurde. Die Jugendmusik spielte auf, der Fussballclub des Bundesamtes für Militärflugplätze sorgte für Speis' und Trank. Stadtpräsident Dr. Max Trachsler und der Präsident des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen, Dr. Werner Glanzmann, würdigten den Anlass. Der Streifen des Armeefilmdienstes «I love Ju» erlebte seine Erstaufführung.

Die Journalisten Roland Jeanneret und Peter Marthaler berichteten im Schweizer Radio DRS, auch live aus dem Flugzeug, über den Sammeltag. Von den vielen Sammelorten wurde laufend über den Stand der Aktion orientiert. In der Zentralverwaltung des Bundesamtes für Militärflugplätze Dübendorf nahmen 30 Freiwillige unter der Leitung von des Stabschefs Kurt Waldmeier die Telefonspenden entgegen. Christian Gerber konnte am Ende des Tages das Sammelergebnis von 620'000 Franken bekannt geben. Der nachmalige grosse Gönner der JU-AIR und Ehrenmitglied des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen, Harro Koebke, ein Bewunderer der Ju-52-Geschichte aus Deutschland, machte erstmals mit einer Spende von 100 000 Franken auf sich aufmerksam. Dazu meldeten sich an diesem Tag rund 100 Personen für die freiwillige Mitarbeit beim zukünftigen Ju-Flugbetrieb. Das Spendenkonto wurde weiter geführt und überschritt 1989 die Schwelle von 1.5 Millionen Franken.

Am 14. September 1982 musste das Flugzeug HB-HOS vorübergehend aus dem Betrieb genommen werden, weil zwei der drei Motoren ihren Dienst versagten. Damit bestätigte sich, was eigentlich bekannt war: Die Motoren bildeten den kritischen Pfad der gesamten Opera-

tion. Am 30. Oktober 1982 begann der Ju-52-Betrieb mit Samstagsrundflügen. Bis Weihnachten 1982 stieg der Vorverkauf von Fluggutscheinen auf über 2 000 an und musste vorübergehend eingestellt werden. Der Ju-52-Betrieb startete auf einer Sympathiewelle der Öffentlichkeit. Am 26. Januar 1985 beschloss eine ausserordentliche Generalversammlung des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen auf Antrag der Ju-Betriebskommission die Inbetriebnahme des dritten Flugzeuges A-702/HB-HOT. Dieses wurde im Rahmen einer Goodwillaktion des Zürcher Malermeisterverbandes bei der Swissair in Kloten durch 40 Lernende in 2 000 Arbeitsstunden von seiner «Kriegsbemalung» befreit und in die Farben der andern zwei Flugzeuge umgespritzt.

Höhepunkte der JU-AIR-Geschichte

Im März 1986 wurde der Name «JU-AIR» und das entsprechende Logo für den Ju-52-Flugbetrieb nach einer Umfrage offiziell eingeführt. Das Publikumsinteresse an besonderen Auslandsreisen mit Oldtimerflugzeugen wurde von der JU-AIR-Geschäftsleitung wahrgenommen. Im November 1986 führte ein erstes grosses Reiseabenteuer von Dübendorf via Malaga – Agadir nach Lanzarote und zurück. Auf dem Rückflug wurde die Flugzeugbesatzung samt Passagieren durch ein Mirage-Kampfflugzeug auf einen marokkanischen Militärflugplatz geführt und dort festgenommen, weil sie eine Sperrzone nicht beachtete. Nach zwei-stündigen Einvernahmen und Verhandlungen erfolgte der freundschaftliche Abschied von Marokko. Von diesem Erlebnis wird heute noch erzählt. Auf diese Reise folgten viele weitere in lockerer Folge an sehr unterschiedliche Destinationen im Ausland als «drittes Bein» neben den preisgünstigen Rundflügen und vielen Gruppenflügen innerhalb der Schweiz.

Am Freitag, 29. Mai 1987, verunglückte das Flugzeug HB-HOS beim Landeanflug auf den Flugplatz Koblenz-Winningen infolge einer der dort gefürchteten Windböen. Der Durchstart misslang. Das Flugzeug brach nach rechts aus und touchierte mit dem Flügel den Boden. Menschen kamen nicht zu Schaden. Das Flugzeug war aber schwer havariert. Die Reparatur durch die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG musste die JU-AIR aus eigenen Mitteln finanzieren, da der Schaden nicht versichert war. Am 13. Oktober 1988 stand das Flugzeug nach der Zertifizierung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt wieder in der JU-AIR-Flotte im Einsatz. Ein zweiter Unfall ereignete sich 1998 in Samaden. Auch in diesem Fall kamen keine Menschen zu Schaden und die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG reparierten die Beschädigungen am Flugzeug einwandfrei.

Am 2. Juli 1988 wurde die neue Museumshalle 1 in Anwesenheit von Bundesrat Arnold Koller, Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, feierlich eröffnet. Die JU-AIR konnte nun die bisherigen Container verlassen und das Check-in und die Büros im Museumsgebäude beziehen. Aufgrund des Vorschlags einer Düsseldorfer-Gruppe erfolgte im Juli 1988 ein denkwürdiges Nordland-Airtrekking bis nach Hammerfest und zurück.

An der Generalversammlung des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen vom 11. April 1991 wurde Christian Gerber, Präsident der Flugbetriebskommission seit deren Gründung im Jahre 1982, verabschiedet und zum Ehrenmitglied ernannt. Mit einer Statutenänderung erfolgte die Zusammenlegung der Flugbetriebskommission und der Museumskommission zur Betriebskommission des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen. Der Verfasser dieses Berichts wurde zum Präsidenten dieses Aufsichtsorgans für Museum und JU-AIR gewählt. Die gleiche Generalversammlung 1991 genehmigte das Projekt zur Erneuerung der Halle 9. Sie stammt aus der Zeit der «Ad Astra», war baufällig und auch brandgefährdet. Nach der Einweihung vom 17. April 1993 stand die erneuerte und zweckmässige Halle der JU-AIR für Wartung, Unterhalt und Hangarierung ihrer Flugzeuge zur Verfügung. Sie erfreut sich auch grosser Beliebtheit für die Durchführung von Grossanlässen aller Art.

* * * *