basler stadtbuch cms
Christoph Merian Stiftung

Schlaglichter Wirtschaft

Autor(en): Peter F. Peyer

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1995

https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/c6854f1c-9919-4f5c-8e71-603e972675ee

Nutzungsbedingungen
Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform baslerstadtbuch.ch ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.
http://www.cms-basel.ch
https://www.baslerstadtbuch.ch

Peter F. Peyer

Die Geschichte und das Ende der Balair

Ende Oktober 1995 ging eine Ära zu Ende. Die ehemalige Basler Fluggesellschaft Balair, die zwei Jahre zuvor mit der Genfer CTA fusioniert hatte, musste ihre Tätigkeit einstellen.
Von Anfang an hatte die Balair vor der unlösbaren Aufgabe gestanden, gleichzeitig ‹Mutter› und ‹Tochter› der Swissair zu sein. Das Unternehmen, das rund siebzig Jahre lang die Geschichte des Schweizerischen Luftverkehrs mitgeprägt hatte, war nämlich zwei Mal gegründet worden: ein erstes Mal 1925 von Kreisen der Basler Wirtschaft, ein zweites Mal auf Initiative der Basler Regierung im Jahre 1953.

Die Balair als Vorgängerin der Swissair

Die erste Balair fusionierte bereits 1931 auf Druck des Eidgenössischen Luftamtes mit der Zürcher Ad Astra Aero zur neuen Swissair. Der Bund wollte damit Subventionen einsparen, die der älteren Ad Astra Aero zuflossen. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Balair – im Gegensatz zu dem Zürcher Unternehmen – bereits den Sprung in die Gewinnzone geschafft. Sie verfügte über modernes Fluggerät und konnte mit ihren dreimotorigen Fokker F.VIIb Erfolge verbuchen. Vom Flugplatz Sternenfeld bei Birsfelden aus beflog sie die Linien nach Deutschland, für die andere Fluggesellschaften kein Interesse zeigten. Als erste Verbindung war die Strekke Basel-Freiburg/Br.-Mannheim eröffnet und später nach Frankfurt weitergeführt worden. Mit der Fusion im Jahre 1931 verlor Basel seinen ‹Home Carrier›, denn der Sitz der Swissair befand sich in Zürich. Balz Zimmermann, der erfolgreich die Geschicke der Balair geleitet hatte, wurde erster Direktor der Swissair.

Das erste Verkehrsflugzeug der Balair, eine Fokker-Grulich F-II, wird aufgetankt (1926). ◁

Die (zweite) Balair nach dem Krieg

Der zweite Abschnitt der Balair-Geschichte beginnt im Juni 1948. Damals gründete die Basler Sektion des Aero-Club der Schweiz auf dem Sternenfeld eine Flugschule namens Balair. Als der Flugbetrieb in Birsfelden eingestellt wurde, zog auch die Flugschule auf den neuen Flughafen bei Blotzheim, der ein Jahr nach Kriegsende eröffnet worden war. Am 1. Februar 1953 fusionierten schliesslich die Genossenschaft Aviatik beider Basel und die Balair zur ‹Balair AG›.
Das Unternehmen, an dem sich der Kanton Basel-Stadt zu 60 % beteiligte, war allerdings noch keine Fluggesellschaft im eigentlichen Sinn. Man beschränkte sich auf Flugschulung und Flugzeugunterhalt und auf die Abfertigung der wenigen Maschinen, die nicht linienmässig

verkehrten. Obwohl die Balair zwischen 1954 und 1956 ihre Tätigkeit kontinuierlich ausbauen konnte, war sie weiterhin auf Kantonssubventionen angewiesen.
Mitte der 50er Jahre wurde Reisen mit dem Flugzeug auch für Durchschnittsbürger erschwinglich. Um vom gewinnversprechenden Charter-Geschäft profitieren zu können, kaufte die Balair 1957 zwei englische Vickers 610 ‹Viking›-Maschinen, die Ziele im Mittelmeerraum und in Nordeuropa anflogen. Für die weitere Expansion unterzeichnete die Balair zwei Jahre später mit der Swissair einen Rahmenvertrag, der eine 40 %ige Beteiligung der Swissair und die Erhöhung des Aktienkapitals auf 4 Millionen Franken zur Folge hatte. Jetzt konnte die Flotte um zwei viermotorige DC-4 aus den Beständen der Swissair erweitert werden, mit denen die Balair erstmals auch Langstreckenflüge in die USA, nach Indien, Südamerika und Südafrika unternahm. Präsident des Verwaltungsrates war Hans Peter Tschudi; nach seiner Wahl zum Bundesrat folgte ihm F. Emmanuel Iselin. Die kaufmännischen Geschicke leitete Otto Gersbach, Kurt Herzog stand der technischen Abteilung vor.
Die erste Jahreshälfte 1960 stand unter einem ungünstigen Stern, denn im Mai stürzte eine DC-4 auf dem Flug von Khartum nach Dakar im Djebel Marra-Gebirge ab; zwölf Menschen kamen dabei ums Leben. Zu Jahresende fragte die UNO an, ob man einen Teil der Flotte für humanitäre Einsätze im Kongo zur Verfügung stelle. Dies war der Auftakt für eine Reihe von Sondereinsätzen im Dienst internationaler Organisationen wie der UNO und des Internationalen Komitees des Roten Kreuzes (IKRK). Bald traf man die Balair in den verschiedensten Krisenregionen der Welt an: in Biafra (1968–69), im Nahen Osten (1967–82), in Ostpakistan (1972), in Vietnam (1975) und in Angola (1975).
Zu Beginn der 60er Jahre wurde nach und nach das Langstreckengeschäft ausgebaut. Die Balair übernahm von der Swissair eine DC-6B und kaufte ihr erstes Turbopropflugzeug, eine Fokker F.27, die mit 48 Sitzplätzen den Anforderungen der Reiseveranstalter genau entsprach. Drei weitere Fokker F.27, die von der Swissair angemietet worden waren, wurden in deren Auftrag vor allem auf Inlandstrecken eingesetzt. Bald verdoppelten sich die Passagierzahlen auf 200 000, das Frachtvolumen nahm zu, eine Kapitalaufstockung wurde nötig. Als im September 1966 das Basler Stimmvolk eine weitere Beteiligung des Kantons ablehnte, musste sich die Balair, deren Leitung inzwischen Henry Moser übernommen hatte, finanziell noch stärker an die Swissair anlehnen.

Balair-Jets fliegen um die Welt

1968 begann auch für die Balair das Jet-Zeitalter. Als erstes wurde von der Swissair eine Convair CV-990 ‹Coronado› gemietet, die ihre Fluggäste doppelt so schnell wie bisherige Flugzeugtypen ans Ziel brachte; bald folgte mit der DC-9-33 der erste eigene Balair-Jet. Als ein Jahr später die Swissair beschloss, den Linien-

Von 1966 bis 1971 betrieb die Balair drei Fokker F.27 im Auftrag der Swissair. ▷

verkehr mit den Fokker F.27 vorzeitig einzustellen, waren Entlassungen, vor allem beim Cockpitpersonal, die Folge. Eine neu angeschaffte DC-8-55, die sowohl als Passagier- wie als Frachtflugzeug betrieben werden konnte, verdrängte bald die ‹Coronado›. Auch die DC-6A/B-Maschinen wurden stillgelegt, nur eine einzige verblieb bis 1982 für Charterflüge und humanitäre Missionen im Dienst. Die Kapazitäten der Maschinen wuchsen weiter, und 1972 stiess mit der DC-8-63 ein Grossraumflugzeug hinzu, das 249 Passagieren Platz bot. Die dafür erforderliche Kapitalerhöhung auf 32 Millionen Franken wurde in vollem Umfang von der Swissair gezeichnet, die sich damit einen Mehrheitsanteil von 56 % sicherte. Damals schrieb eine Basler Tageszeitung vorausschauend, das Ende der Basler Balair sei damit eingeleitet.

1973 stand im Zeichen der Energiekrise. Der Treibstoff verteuerte sich deutlich, das Geschäft stagnierte. Bald darauf gerieten die Chartertarife für den Nordatlantikverkehr unter Druck. Gleichwohl übertrafen die Erträge im Jahre 1976 erstmals die Grenze von 100 Millionen Franken. Eine Anleihe über 20 Millionen Franken half mit, eine DC-10-30 zu kaufen und von der Swissair eine DC-8-62 mit 180 Sitzplätzen zu übernehmen. Im internationalen Wettbewerb flog die Balair nun auf Erfolgskurs. Basel konnte von diesem Erfolg wenig profitieren, denn der Flugbetrieb wurde Schritt für Schritt nach Zürich verlagert. Einerseits wollten die Reiseveranstalter ihre Flüge ab Kloten offerieren, andererseits schien es sinnvoll, Balair und Swissair an einem Ort zu konzentrieren. In Basel trat die Balair daher fast nur noch als Abfertigungsgesellschaft auf. Lediglich ihre letzte DC-6A/B startete noch vom Flughafen Basel-Mulhouse aus und wurde vom technischen Dienst der Balair gewartet.

1978 begann eine schwierige Zeit. Die Zahl der Frachtcharterflüge ging stark zurück, die DC-8-55 musste aus der Flotte ausscheiden. Auch die Auslastung des Grossraumflugzeugs DC-10-30 wollte nicht gelingen – die amerikanische Deregulierungspolitik hatte bei den Nordatlantik-Verbindungen einen brutalen Preiskrieg entfacht. Als die Bilanz im Jahre 1982 einen Verlust von zwei Millionen Franken aufwies, verkaufte man die DC-8-62 und stellte stattdessen eine DC-9-81 in Dienst. Diese Maschine, die dreissig Sitzplätze weniger hatte, sollte vor allem Kurz- und Mittelstrecken befliegen; die Kapazitäten auf den Langstrecken wurden reduziert.

Ab 1983 begann man, die Flotte der Balair jener der Swissair anzugleichen. Dazu wurde die DC-9-81/82-Flotte erweitert und die grosse DC-8-63 durch einen Airbus A310 ersetzt. Auf organisatorischer Ebene war es bereits neun Jahre zuvor zur Gleichstellung des Balair-Cockpitpersonals mit jenem der Swissair gekommen – ein Schritt, der für das Basler Unternehmen zu einer entscheidenden Kostenfrage werden sollte: Das Pilotencorps galt mittlerweile als bestbezahltes Charterpersonal der Welt.

Der erste Jet war eine von der Swissair gemietete Convair CV-990 ‹Coronado›. ◁

Die Balair auf Erfolgskurs

1985 und 1986 waren die wohl erfolgreichsten Jahre in der wechselhaften Geschichte der Balair. Die Flotte bestand jetzt aus einer DC-10-30, einem Airbus A310-322, zwei DC-9-81/82 und einer DC-9-32. Als Henry Moser 1987 von seinem Posten zurücktrat, folgte ihm mit Fred Notter abermals ein ehemaliger Swissair-Mann. Er liess die grosse DC-10-30 durch drei kompakte Airbus A310-325 ersetzen, die in den neuen bunten Farben der Balair eintrafen. Das Unternehmen schien jetzt endgültig stabilisiert, zumal an Werktagen nicht ausgelastete Kapazitäten an die Swissair weitervermietet wurden, während an den stark frequentierten Wochenenden zusätzliche Swissair-Flugzeuge zum Einsatz kamen. Finanziell war man jedoch stark von der Muttergesellschaft abhängig: Von ihr bezog die Balair jährlich Leistungen in Höhe von 75 Millionen Franken, ohne auf günstigere Angebote ausweichen zu können.

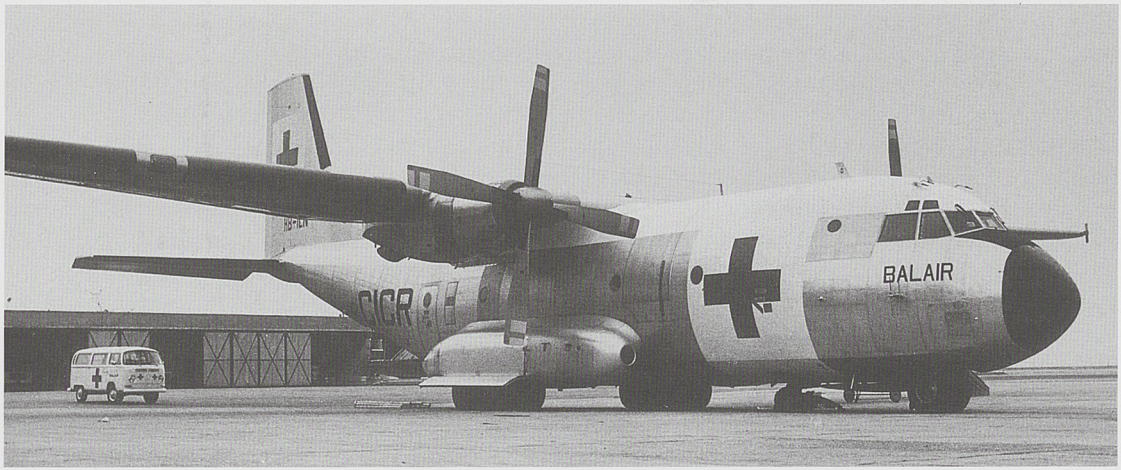
Das kurze Leben der Balair/CTA

Zu Beginn der 90er Jahre wollte die Balair an ihre erfolgreiche Zeit auf dem Basler Flughafen anknüpfen und eröffnete eine wöchentliche Verbindung vom EuroAirport nach New York. Das Angebot wurde jedoch vom Publikum und von den Reiseveranstaltern nicht ausreichend wahrgenommen. Zwar entwickelte sich das Kurzstreckengeschäft ab Basel erfolgreich, gleichzeitig aber verdichteten sich Gerüchte einer Fusion mit der Genfer CTA, die ebenfalls zum Swissair-Konzern gehörte. 1993 fusionierten Balair und CTA – nicht ohne Probleme. Denn einerseits versuchte man, zwei völlig verschiedene Firmenkulturen miteinander zu verschmelzen, andererseits verliessen erfahrene Kader die Gesellschaft, und die Administration wurde auf Basel, Genf und Zürich verteilt. Aus politischen und steuerlichen Gründen gelangte die Geschäftsleitung nach Genf. Als noch die Basler Kantonalbank ihr Aktienpaket an die Swissair abtrat, die damit über eine $^2/_3$-Mehrheit verfügte, waren die Kleinaktionäre vollends enttäuscht. Bald darauf verschärfte die Deregulierung des Europäischen Luftraumes den Wettbewerb erneut – eine Voraussetzung, unter der die ‹Ehe› der beiden Swissair-Töchter nicht lange halten konnte. 1994 schloss die Balair/CTA mit einem zweistelligen Millionenverlust ab, worauf die Geschäftsleitung der Swissair das missglückte Joint-Venture vorzeitig abbrach.

Ein kleiner Trost für Balair-Freunde mag sein, dass das Kurzstreckengeschäft der Balair/CTA von der Crossair übernommen wurde, die sich inzwischen fest in Basel etabliert hat. Noch eine Weile werden auch die Airbus A310-325, die heute von der Swissair betrieben werden, die Balair-Farben in die Welt hinaustragen.

Literatur

Walter Borner, Balair – Geschichte der Schweizer Charter-Gesellschaft, Basel 1993.
Eugen Dietschi, Vom Ballon zum Jet, Basel 1971.
Theodor Stauffer, Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein, Basel 1985.



In den 60er und 70er Jahren unternahm die Balair rund um den Globus Sondereinsätze im Dienste internationaler Organisationen. ▷