

Zeitschrift: Heimatbuch Meilen
Herausgeber: Vereinigung Heimatbuch Meilen
Band: 56 (2016)

Artikel: Fliegen aus Leidenschaft
Autor: Zambon, Sibylle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-953630>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fliegen aus Leidenschaft

Sibylle Zambon*

Ernst Frei. Der Himmel ist wolkenlos, die Temperatur angenehm, der Wind mässig. «Heute ist Flugwetter», schmunzelt Ernst Frei. Er meldet sich am Empfang der Werft in Balsberg. Auch für ihn, den alten Profi, gelten strenge Sicherheitsvorkehrungen, will er seinen Aufgaben als Leiter Operations und als Flugkapitän nachkommen. Nach dem Checkpoint macht er sich auf den Weg durch Hallen und Gänge, vorbei an Paletten und Kranen, Flugzeugen und Menschen. Hier hat seine grosse Leidenschaft ihr Winterquartier: eine Lockheed Super Constellation L1049.

Pilot Ernst Frei wechselt gern die Blickrichtung. Der in Meilen Wohnhafte hat die Welt aus der Luft, vom Wasser und Schnee aus erlebt. Aber immer aus der Perspektive des Steuermannes. Heute ist er Captain der Swiss Star Super Constellation.

Flugkapitän Ernst Frei vor der Super Constellation.





Majestätisch: die Beauty in der Luft.

Super Constellation. Jetzt, Ende April, erhält die Maschine noch den letzten Schliff durch ein Team von Technikern, bevor sie am ersten schönen Maitag nach Basel fliegen wird. Von dort aus bestreitet sie dann die Flugsaison. Sie wird jedes Wochenende für Rundflüge, Events und Flugschauen im Einsatz sein. Freilich nur, sofern das Wetter es erlaubt. Denn die Connie, wie sie vom Fachpublikum liebevoll genannt wird, ist nicht ausgerüstet für Blindflüge. Das Wetter muss also stimmen – Flugwetter eben. Dafür werden die Passagiere mit Aussichten belohnt, die sie sonst nie zu sehen bekommen: Als Flieger der Kategorie Historische Flugzeuge darf die Connie tiefer fliegen als ihre Kolleginnen. 150 Meter sind es über unbewohntem, 300 über bewohntem Gebiet. Das muss man ihr erst einmal nachmachen.

Flugbetrieb. Für Ernst Frei beginnt nun wieder die Flugsaison. Jetzt kann er quasi ernten, was er im Winterhalbjahr als Leiter des Flugbetriebs mit seinem 80-Pro-

zent-Job vorbereitet hat. Die Flugpläne sind erstellt, die Termine gebucht, die Regale mit Fanartikeln aufgefüllt. Doch noch immer ist nicht alles erledigt. Als Kapitän der Super Constellation muss Frei jeweils die Flugrouten rekognoszieren und abklären, ob die Landepisten, die er anfliegen will, breit und stark genug sind, ob die jeweiligen Flughäfen über die richtige Treppengrösse für den Passagierausstieg und das nötige Benzin für den Heimflug verfügen. Was vor zwölf Jahren als Hobby begann, beansprucht Ernst Frei mittlerweile fast vollzeitlich. Nie hätte er gedacht, dass die Betreuung eines Flugzeugs, für das immerhin fünf Piloten, zehn Stewardessen, etliche Techniker und viele Freiwillige zur Verfügung stehen, so zeitintensiv sein würde.

Die Beauty. Sie steht zuhinterst im Hangar. Schon jetzt, am frühen Morgen, ist sie von einer Truppe Fans umringt, die sie besuchen kommen, die staunen und fachsimpeln. Die Super Constellation ist die Grand Old Lady der Aviatik und

für viele Flugbegeisterte das schönste Flugzeug aller Zeiten. Der langgezogene Rumpf, die leicht nach unten verlaufende Nase, das sanft nach oben gebogene Heck sind frisch überholt. Die elegante Stromlinienform wird durch einen blauen Streifen betont, die Aufschrift glänzt. Nur eine Öllache unter einem ihrer Motoren lässt vermuten, dass es hier ein Problem gab.

Plan A. Der Einstieg in die Super Constellation gleicht einem Fitnessstest, den der 68-jährige Ernst Frei mühelos besteht. Behände erklimmt er die Treppe und klettert durch die enge Tür ins Cockpit. Die Kabine lässt kaum Raum, um sich zu bewegen; wer hier arbeitet, muss sich auskennen, muss routiniert sein. Genau das ist Ernst Frei, der seine erste Bekanntschaft mit der Connie als Sechsjähriger gemacht hat. Damals führt der sonntägliche Ausflug die Familie Frei jeweils an

den Flughafen Kloten, wo die Super Constellation der TWA die Attraktion war. Von da an weiss Frei: Er will fliegen. Er ist kein guter Schüler, aber er hat ein Ziel. Er hangelt sich durch die Mittelschule, macht die Matur und geht zur Swissair. «Ich hatte nie einen Plan B», sagt Frei. Er freut sich, dass er auf einer alten DC8 fliegen lernen kann. Für ihn ist das ein Traum, denn dieses Flugzeug hat noch – so wie die Connie – einen Bordtechniker, der mit dem Sextanten navigiert. 1970, Frei ist damals 23 Jahre alt, ist er der jüngste Co-Pilot der Swissair auf einer DC9. Nur acht Jahre später wird er Kapitän. Nun fliegt er während zwölf Jahren europäische Städte an. Das gibt ihm genug Zeit für die Familie – seine Frau und zwei Töchter. Später wird er dann mit dem Jumbo-Jet auf Langstreckenflügen unterwegs sein – auch hier wieder unterstützt von einem Bordtechniker.

Ernst Frei (Mitte) mit seiner Crew im Cockpit der Super Constellation.



Grounding. Zehn Jahre ist die Super Constellation mit der Nummer 4175 nun für Rundflüge im Einsatz. Zweimal musste sie am Boden bleiben. Zuerst wegen Korrosionsschäden an den Flügeln, zwei Jahre später wegen Schäden an den Motoren. In Vietnam, dem einzigen Land auf der Welt, wo es noch möglich ist, wird ein neuer Motor bestellt. Kostenpunkt: 165'000 Schweizer Franken. Doch es kostete auch zwei Flugsaisons, 2010 und 2012. Die gebuchten Flüge müssen abgesagt, stattdessen muss Geld für die Reparaturen gesammelt werden.

Grounding. Für Ernst Frei ist es nicht das erste Grounding. Er hat den Niedergang der Swissair miterlebt. Den 2. Oktober 2001 wird er nie vergessen. Tags zuvor hat er eine MD-11 nach Johannesburg geflogen. Hier erhält er Bescheid, dass alle Swissair-Maschinen am Boden bleiben müssen. Was tun? Ernst Frei kümmert sich zuerst um die Passagiere, deren Tickets wertlos zu sein scheinen. Doch dann erhält seine Maschine die Starterlaubnis. Es soll ein historischer Flug werden. «Ich war der Letzte, der noch mit einem Flieger zurückkehrte», erinnert sich der Pilot. Als er landet, ist der Flughafen Kloten bereits mit Flugzeugen überstellt. Es hat genau noch einen Platz für seine MD-11. «Es war ein Schock», sagt Frei. Es ist der zweite Schock, den er innert kurzer Zeit verdauen muss. Denn wenige Wochen zuvor hat er seine Frau aufgrund eines Krebsleidens verloren.

In der Army. Als die Super Constellation im Jahr 1956 das Werk in Burbank USA

verliess, war sie für einen ganz bestimmten Zweck vorgesehen. Sie sollte der amerikanischen Air Force als Fracht- und Passagierflugzeug dienen. Damals flog sie in Höhen von bis zu 7'000 Metern, überquerte spielend den Atlantik und flog sogar bis nach Saudi-Arabien und Indien. Ihre Karriere bei der Armee beendete sie dann mit medizinischen Evakuationsflügen. In regelmässigen Abständen angebrachte Karabinerhaken an ihren Innenwänden zeugen noch heute von dieser Zeit. An den Haken konnten 30 Hängematten für verwundete Soldaten befestigt werden, welche die Connie aus Vietnam zurückbrachte.

Abschied. 30 Jahre lang kämpft Ernst Frei mit seiner Frau gegen ihren Krebs. Fast ebenso lange ist er für die Swissair unterwegs. Doch als er sich im Alter von 53 Jahren auf die neue MD-11 umschulen lassen sollte, ist ihm das nicht geheuer. Er, der drei Jahrzehnte lang den Steuerknüppel in der Hand gehalten hat, der andere geschult, gecheckt und ausgebildet hat, tut sich schwer mit den Neuerungen. Nie könnte er sich damit anfreunden, dass er dem Computer das Fliegen überlassen und selbst nur noch Kontrollfunktionen ausüben soll. So ist es für ihn klar: Als ihm nach dem Swissair-Grounding die Möglichkeit der Frühpensionierung angeboten wird, ergreift er sie ohne zu zögern. Von einem Tag auf den anderen hängt er seine Pilotenmütze buchstäblich an den Nagel – einen Riesennagel, den er von seiner Crew erhalten hat. Seine Flugausrüstung gibt er weg. Die Erinnerungen an 30 Jahre Fliegerei genügen ihm. Der



Eine Super Constellation als Armeeflugzeug im Dienste der US Air Force.

Weg zu neuen Zielen ist auch schon vorbereitet. Seine Frau schenkt ihm auf dem Totenbett die Mitgliedschaft in der Super Constellation Flyers Association (SCFA), einem Schweizer Verein der Freunde dieses Flugzeugs. Sie weiss: Der Traum von der Connie hat ihren Mann seit seiner Kindheit begleitet.

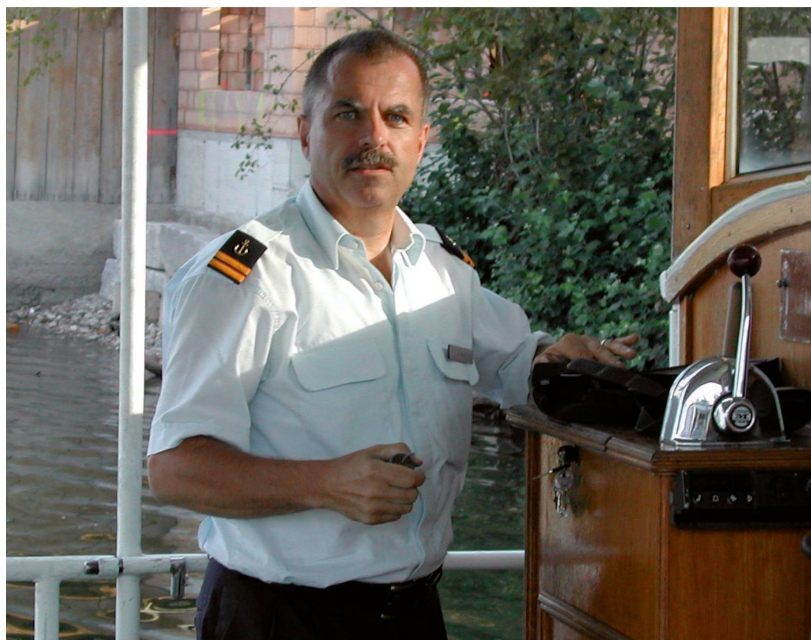
Neue Bestimmung. 1972 schied die Connie N73544 aus dem Aktivdienst aus. Zu dieser Zeit fand man keine Verwendung für sie. Zumindest war sie als Museumsflugzeug im Gespräch. Schliesslich kaufte eine amerikanische Firma die Maschine und rüstete sie für Sprühflüge um. Ihre militärische Ausstattung wurde entfernt, stattdessen wurde in ihrem Rumpf ein grosser Tank eingebaut. Die Eisbrecher an den Flügeln – ein unerlässliches Equipment für Winterflüge – mussten der Sprühvorrichtung weichen. Während sechs Jahren diente die Connie nun dem Kampf gegen Knospwürmer.

Neue Bestimmung. «Grundsätzlich bin ich ein positiv denkender, optimistischer Mensch», sagt Ernst Frei. Und so wollen die ersten Wochen als Frühpensionierter, die folgen, nicht so recht zu ihm passen. Er ist müde, schläft viel, liest viel, telefoniert viel und hört Musik. Doch sein Lebensschiff driften zu lassen, entspricht nicht seinem Naturell. Nach einer Fahrt auf dem Raclette-Schiff auf dem Greifensee meldet er sich bei der Schifffahrtsgesellschaft. Raclette zubereiten und Gäste bedienen, das könnte er sich vorstellen. Immerhin hat er früher ge-

meinsam mit der Familie als Hobbywirt eine Alphüttenbeiz am Corvatsch betrieben. Die Schifffahrtsgesellschaft hat aber eine andere Vakanz: die des Kapitäns. Dreimal lässt sich Ernst Frei bitten, dann sagt er zu. Innert kurzer Zeit besteht er die Schifffahrtsprüfung Kategorie B für Schiffe bis zu 60 Passagieren. Und ist – selbst fast etwas überrumpelt – nun Schiffskapitän. Von da an steuert er während sechs Jahren die Schiffe «Oberland», «David Herrliberger» oder «Heimat». Der befürchtete Stress bleibt aus. Im Gegenteil, die unglaubliche Langsamkeit, mit der er auf dem See unterwegs ist, tut dem nun 55-Jährigen gut.

Tiefpunkt. Mit der Connie N73544 sollte es noch schlimmer kommen. Sie wurde kaum gewartet. Pläne, die Maschine für Rundflüge über dem Grand Canyon einzusetzen, scheiterten 1982, ebenso wie die Idee, sie als Flugzeug für den Transport von Thunfischen einzusetzen. 1984

Ernst Frei als Kapitän zur See – auf dem Greifensee.



wurde sie nach Kalifornien überflogen. Mit Müh und Not erreichte sie noch den Flughafen von Camarillo. Bei ihrer Ankunft stand eines ihrer Triebwerke in Flammen, und ein Propeller war defekt. In Camarillo stand sie nun für fast zehn Jahre buchstäblich in der Wüste.

Höhepunkt. Das Steuern liegt Ernst Frei. Nicht nur in der Luft und im Wasser – auch im Schnee. Das hat er mit 35 Jahren herausgefunden. Damals lädt ihn der erfolgreiche Schweizer Bobpilot Erich Schärer zu einer Probefahrt ein. Mit einem professionellen Rennschlitten rast er in St. Moritz zum ersten Mal eine Bobbahn hinunter. Ernst Frei ist begeistert. «Wo kann ich das lernen?», ist seine erste Frage im Ziel. «Es war wie fliegen», erinnert er sich. Er bildet mit einem Nachbarn aus Meilen ein Team, besucht die Bobschule in St. Moritz, kauft seinen ersten Bob und übernimmt das Steuer. Jede freie Minute gehört nun dem Training. Schon bald bestreitet das Meilemer Bob-Team das erste Rennen der Serie B Senioren. Für kurze Zeit gelingt ihm sogar der Aufstieg in die oberste Liga. In sieben Jahren bestreitet Ernst Frei 330 Fahrten, ausschliesslich in St. Moritz. Und er fördert den Nachwuchs: Aus dem Leichtathletikverein Meilen rekrutiert er talentierte Jugendliche und schickt sie in die Bobschule.

Gerettet. Die Wende kam 1991 durch die amerikanische Constellation Historical Society, welche die Connie N73544 vor der Verschrottung rettete. Die Gesellschaft mobilisierte eine Gruppe von engagierten Freiwilligen. In vielen Stunden

harter Arbeit gelang es ihr, die Maschine wieder flugtauglich zu machen. Am 23. Juni 1994 wurden die Mitarbeitenden mit einem erfolgreichen Testflug belohnt. Es war der Beginn einer neuen Karriere: Die N73544 wurde nun regelmässig gewartet und an Airshows in den USA vorgeführt. 2003 wurde die Geschichte der Connie um ein Kapitel reicher. Auf der Suche nach einer flugtauglichen Connie trat die Super Constellation Flyers Association mit dem damaligen Besitzer der N73544 in Verhandlung und konnte die Maschine erwerben. 2004 flog Ernst Frei sie nach intensiven Vorbereitungen in sieben abenteuerlichen Etappen in die Schweiz.

Im Einsatz. Auch als Flugpilot kümmert sich Ernst Frei um den Nachwuchs. Die Swissair-Verantwortlichen haben seine kommunikativen Fähigkeiten und seine Begabung, in schwierigen Situationen beruhigend zu wirken, erkannt und machen den erfahrenen Piloten zum Fluglehrer. Sie gingen davon aus, dass ein Pilot wie Frei, dem nichts geschenkt worden ist, der um seine Ausbildung kämpfen musste, dass ein solcher Pilot weiss, was in einem Flugschüler vorgeht. «Wenn einer plötzlich rote Ohren und geschwollene Hände bekommt und verkrampft am Steuer sitzt», sagt Ernst Frei, «braucht es jemanden, der die richtigen Worte findet und Lösungen anbietet.» Einfühlungsvermögen hatte Ernst Frei auch als Checkpilot benötigt. Etwa dann, als er einem 52-jährigen Kollegen beibringen musste, dass er nicht mehr flugtüchtig sei. Die Aufgabe brachte ihn gelegentlich an seine Grenzen.

Der Star. Nicht umsonst heisst die Connie N73544 heute «Star of Switzerland». Sie ist der Star zahlreicher Flugshows in ganz Europa und als Objekt der Begierde für Tausende von Plane-Spottern das wohl meistgefilmte und -fotografierte Flugzeug. Über das Flugfeld hinaus dient sie als fotogene Werbekulisse, und sogar im Zürcher Schauspielhaus hatte sie schon einen Auftritt. Hier nämlich wurde sie in einer Inszenierung des «Homo Faber» von Max Frisch als Bühnenbild projiziert. Für Hollywood hat es allerdings noch nicht gereicht: Die Super-Constellation-Maschinen im Film «Aviator» sind lediglich computeranimiert.

Grenzen. Und seine eigenen Grenzen, kennt Ernst Frei die? Jedes Jahr muss er sich vom Flugarzt kontrollieren lassen. Da er in einer Sonderkategorie fliegt, gibt es für ihn keine verbindlichen Bestimmungen. Noch etwa vier Jahre würde Ernst Frei gerne weiterfliegen. Man sei kulant, meint er, «wenn es mir aber schwerfällt, mich zu konzentrieren, höre ich auf». Konzentration ist beim Fliegen der Connie unabdingbar. Denn auf der geringen Flughöhe, auf der sie unterwegs ist, sind auch viele Gleitschirm- und Segelflieger unterwegs. Ein Blick auf die Karte während des Fluges kommt deshalb nicht in Frage. Die Flugroute muss minutiös vorbereitet sein. Der Pilot muss sowohl die Zonen kennen, die nicht durchflogen werden dürfen, als auch die Alternativrouten. Die Connie ist nicht mit einem Bordcomputer ausgerüstet, lediglich bei Auslandflügen steht ein GPS zur Verfügung.

Vision. Und wie sieht die Zukunft der «Star of Switzerland» aus? Zehn Jahre sollte sie mindestens noch fliegen können. Die Dauer hängt nicht allein vom Zustand der Maschine ab, sondern auch von den europäischen Flugbehörden. Als historisches Flugzeug fliegt die Connie in einer Sonderkategorie, die es im europäischen Luftraum offiziell nicht gibt. Die Maschine zu einem kommerziellen Flugzeug aufzurüsten, würde bedeuten, sie mit Radar, schusssicherer Cockpittür und Rutschbahnen auszustatten. Dafür reichen die Finanzen des Vereins nicht aus. Ob es eines Tages zum ganz grossen Happening kommt, wie Pilot Ernst Frei es sich wünscht, steht deshalb in den Sternen: Doch vielleicht, wer weiss, wird die «Star of Switzerland» irgendwann in Dreierformation mit der deutschen Starline Super Constellation und der holländischen Constellation fliegen.

Neue Perspektive. Ernst Frei steht auf. Um klar zu sehen, genügt oft ein Wechsel der Blickrichtung. Das sagte einer, der es wissen muss, Antoine de Saint-Exupérie, selbst Pilot. Ernst Frei kennt diese Erfahrung. Seit dem Tod seiner Frau setzt er sich in der Wohnung manchmal an Orte, an denen er noch nie gesessen hat. Dann sieht plötzlich alles anders aus. Das beeindruckt ihn. «Ja, ich sehe klar», sagt er, «man muss loslassen.» Das war so beim Tod seiner Frau und dann wieder, als seine Töchter auszogen. Nun erlebt er es zum dritten Mal mit der Super Constellation. Dieses Jahr ist er nicht bei allen Flügen dabei. Das ist neu für ihn: «Ich muss akzeptieren, dass die Connie fliegt, auch wenn ich nicht dabei bin.»

Die Super Constellation – eine Pionierleistung

Für viele Aviatikbegeisterte ist sie das schönste Flugzeug aller Zeiten: die Lockheed Super Constellation L1049. Der langgezogene Rumpf, die leicht nach unten verlaufende Nase, das sanft nach oben gebogene Heck, die elegante Stromlinienform, sie sind in der Tat das Resultat ausgeklügelter Ingenieurskunst. Denn die Ziele, die der amerikanische Flugpionier und Milliardär Howard Hughes 1939 mit dem Bau eines neuartigen Flugzeuges verfolgte, waren hoch gesteckt. Das neue Modell sollte fähig sein, über 40 Passagiere auf einer Flughöhe von über 6'000 Metern ohne Halt zwischen Los Angeles und New York zu transportieren. Diese Anforderungen verlangten nach grösseren Maschinen, grösseren Propellern und grösserem Tankvolumen, kurz: nach revolutionären Lösungen für viele offene Fragen. Bereits nach sechs Monaten war ein Entwurf bereit. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs vereitelte dann aber die Umsetzung dieser Pläne. Doch die Bemühungen waren nicht umsonst gewesen. Während des Krieges kam eine Variante der Constellation als Aufklärungsflugzeug zum Einsatz. Nach Kriegsende wurde daraus ein Verkehrsflugzeug entwickelt, das in der Lage war, den Atlantik zu überqueren. Ab 1951 wurde die Super Constellation L 1049 von fast allen grossen Fluggesellschaften nachgefragt: Der Langstrecken-Linienflug war geboren.

* Sibylle Zambon ist Redaktorin bei Galliker Kommunikation GmbH.

Der Schweizer Beitrag

Mittlerweile ist die Zeit der Super Constellation im Liniendienst längst abgelaufen. Bis Anfang der 1990er Jahre war noch eine letzte Maschine für den Frachtdienst zwischen Florida und Mittelamerika regelmässig im Einsatz. Heute sind von den insgesamt 856 gebauten Maschinen noch zwei flugtüchtig. Zu ihnen gehört auch das Flugzeug der Super Constellation Flyers Association (SCFA). Der Schweizer Verein bemühte sich seit dem Jahr 2000 um den Kauf eines entsprechenden Flugzeugs. Ziel war es, eine in den USA restaurierte Maschine in die Schweiz zu bringen und zu betreiben. 2002 scheiterte das Vorhaben am Veto der amerikanischen Luftfahrtbehörde. Diese verweigerte die Lizenz, da die Maschine keine Bewilligung zum Transport von Passagieren hatte. Die Enttäuschung unter den rund 700 Vereinsmitgliedern war gross.

Doch wenige Monate später ergab sich eine weit bessere Gelegenheit: Eine C-121,

die militärische Version der FL-1049 Super Constellation, wurde zum Verkauf angeboten. Die Maschine, die im kalifornischen Camarillo stationiert war, verfügte bereits über besagte Lizenz zum Passagiertransport. Dennoch waren aufwendige Restaurationsarbeiten und unzählige Stunden Freiwilligenarbeit nötig. Im April 2004 war es dann endlich so weit: Dank Spenden und dem neuen Hauptsponsor Breitling konnte die Super Connie ihre Reise antreten. Am 8. Mai, kurz nach elf Uhr, landete sie auf ihrer neuen Homebase in Basel, wo sie von über 3'000 Fans empfangen wurde. 2007 erhielt die Maschine das Flugtüchtigkeitszeugnis der Schweizer Behörden. Vier Jahre später musste sie allerdings wegen Materialschäden an den Flügeln vorübergehend am Boden bleiben. In Zusammenarbeit mit Spezialisten der Pilatus-Flugzeugwerke und Kälin Aircraftsstructure konnten diese Mängel behoben werden. Nun ist die Super Connie wieder an Flugschauen und auf Rundflügen unterwegs.

Passagiere in einer Super Constellation der Lufthansa in den 1950er Jahren.

