

## Leidenschaftlicher Lobbyist für die Fliegerei

Der Baselbieter Paul Kurrus ist für manche ein klassischer PR-Mann der kommerziellen Luftfahrt. Er ist aber viel mehr: ein passionierter Flieger, der die Höhen und Tiefen von Swissair und Crossair persönlich miterlebte.

---

Andreas Schürer  
20.10.2017, 10:00 Uhr



Paul Kurrus gibt «sein letztes Hochamt» ab, wie er sagt – und blickt zurück auf über 40 bewegte Jahre in der Schweizer Luftfahrt. (Bild: Christoph Ruckstuhl / NZZ)

Zuerst wollten sie ihn gar nicht. 1970 war es, Paul Kurrus war 23 Jahre alt, Elektromonteur, Offizier – und er träumte vom Fliegen. Bei der Swissair bewarb er sich aber vergeblich. Um der Fliegerei dennoch nahe zu sein, heuerte er im Büro einer Basler Flugschule an. Bis eines Tages, Mitte der 1970er Jahre, [ein gewisser Moritz Suter](#) auf ihn zukam und ihm den Weg ins Cockpit seiner damaligen Business Flyers Basel AG ebnete. Es war der Start einer langen Karriere. Kurrus sollte in den folgenden 40 Jahren bei vielen historischen Entwicklungen der Schweizer Luftfahrt dabei sein. An

der Seite Suters wirkte er bei der Gründung der Crossair mit. Er erlebte das Grounding der Swissair und half, [die Swiss aufzubauen](#). Und schliesslich wurde er das, was Gegner als «PR-Mann der kommerziellen Luftfahrt» abtun: Ein umtriebiger Verfechter der Fliegerei, der mit Sätzen wie diesen unterwegs ist: «Ein Standort ist erreichbar, oder er existiert nicht.» Nun gibt Kurrus sein letztes Hochamt ab, wie er es formuliert. Das Präsidium des Luft- und Raumfahrt-Dachverbands Aerosuisse übernimmt an diesem Freitag SVP-Nationalrat Thomas Hurter.

## Im Maschinenraum der Crossair

Von der Fliegerei loskommen wird Kurrus nicht. Beim Treffen am Flughafen Zürich späht er nach einem Café, das Sicht auf die Pisten bietet. Spricht er von den Anfängen, funkeln die Augen, «das waren noch Abenteuerer-Zeiten». Für Suters Business Flyers Basel AG flog er in einer zweiplätzigen Piper mit einem Fotografen, der Aufnahmen ganzer Häuserreihen machte, um die Bilder dann den Bewohnern zum Kauf anzubieten. 1979 folgte die Gründung der Crossair. Kurrus sagt: «Moritz Suter war der Spiritus Rector, ich habe es im Maschinenraum operationell umgesetzt.» Am 2. Juli 1979 pilotiert Kurrus den ersten Crossair-Linienflug von Zürich nach Nürnberg. Aufbruchstimmung habe geherrscht: «Die Swissair hatte zwar eine Monopolstellung. Wir lebten aber ganz gut von den Brosamen.» Suters von Amerika inspirierte Regionalstrategie habe sich in Europa als Pionierleistung herausgestellt. Dass die Crossair wegen der Abstürze von [Bassersdorf](#) und [Nassenwil](#) später in ein schiefes Licht geriet, geht Kurrus immer noch nahe, wie er sagt. Es sei herausfordernd gewesen, das rasche Wachstum der Airline zu bewältigen. Dies sei aber verantwortungsvoll getan worden – und lange auch unfallfrei.

---

### QUIZ

#### Was wissen Sie über die Luftfahrt?

Martin Jungfer



---

## Grossfamilie mit Flair für die Luftfahrt

Mitfiebert und mitgelitten habe in all den Jahren stets die Familie, erzählt Kurrus: Seine Frau Ursi und die sieben Kinder, zwei eigene, vier Stiefkinder und der Pflegesohn. Im Hause Kurrus in Reinach und später in Arlesheim sass Ursi am Schalthebel, sie stand auch am Anfang der Geschichte, als ein damals achtjähriger Knabe den Weg in ihre Familie

fand. Sie engagierte sich im Tagesmütter-Verein, hatte neben den eigenen Sprösslingen regelmässig Tageskinder bei sich zu Hause, so auch einen Buben, der nach dem Tod der Mutter plötzlich allein war. Ursi und Paul Kurrus nahmen ihn als Pflegekind bei sich auf. Heute sind die Kinder erwachsen, die Grossfamilie inklusive ehemaliger Tageskinder treffen sich regelmässig, inzwischen sind auch fünf Enkel dabei. Kurrus wäre nicht Kurrus, wenn er die Treffen nicht im Sinne der Luftfahrt nutzen würde. Auch der Jüngste, noch keine zwei Jahre alt, könne schon eine Antonow von einem Jumbo unterscheiden, versichert der Grossvater.

## Grundstückskauf am Tag des Groundings

Nach Arlesheim zog die Familie 2001. Am 2. Oktober musste das Ehepaar Kurrus den Kaufvertrag für das Grundstück ihres neuen Hauses unterschreiben – just an dem Tag, als es zum Grounding der Swissair kommen sollte. Kurrus arbeitete damals noch für die Crossair, sass für die FDP im Nationalrat und schreckte vor dem Hauskauf nicht zurück: «Ich war sicher, dass die Schweiz die Krise meistern würde.» Das habe sie dann auch ausgezeichnet getan, der Aufbau der Swiss habe sich als Erfolgsgeschichte erwiesen. Ärgerlich sei die häufige Kritik, dass die Swiss keine Schweizer, sondern wegen ihrer Zugehörigkeit zum Lufthansa-Konzern eine deutsche Gesellschaft sei. Erstens seien auch Firmen wie zum Beispiel Nestlé oder Novartis heute international, und zweitens sei zentral, was die Airline der Schweiz bringe, an Wertschöpfung, Standortattraktivität und Arbeitsplätzen. Wenn er sich an den 27. März 2002 erinnere, dürfe die Schweiz auf die Swiss und deren Leistungen stolz sein, findet Kurrus. Damals stand er mit dem ehemaligen Swissair-Chef Armin Baltensweiler auf der Treppe der MD-11, bevor diese den symbolischen letzten Flug der Swissair nach Südafrika durchführte; Kurrus flog derweil ebenso symbolisch den letzten Crossair-Flug nach Nürnberg. Die Unsicherheit hinsichtlich der Zukunft war gross.

---

### Der letzte Tag der Swissair

Werner Enz



---

## Im Bürostuhl statt im Cockpit

Persönlich das letzte Mal sass Kurrus im Jahr 2004 im Cockpit eines Linienflugs – 25 Jahre nach seiner Premiere mit der Crossair und nach

rund 10 000 Flugstunden. Er sei zum Schluss gekommen, dass er auf dem Bürostuhl für die Luftfahrt mehr bewirken könne als im Cockpit. Spuren hat er tatsächlich hinterlassen. Aus seiner Zeit im Nationalrat stammt noch der 2001 eingereichte Vorstoss, der den Bundesrat dazu brachte, [für die Luftfahrt eine Strategie zu formulieren](#), den luftfahrtpolitischen Bericht, den alle nur Lupo nennen. Dieser ist für Kurrus wichtig, weil sich die Politik an den definierten Zielen messen lasse – gerade in Zeiten wie heute, in denen auf den Landesflughäfen Engpässe drohten. Das Nationalratsmandat verlor Kurrus 2003 im Zuge von Verlusten der Baselbieter FDP, nicht aber seinen Einfluss: 14 Jahre führt er inzwischen den Dachverband Aerosuisse. Diesen hat er auf gemeinsame Positionen geeint, obwohl die Interessen von Mitgliedern wie der Swiss, den Flughäfen Zürich und Genf, der Leichtfliegerei, der Business Aviation oder der Flugsicherung Skyguide naturgemäss teilweise unterschiedlich sind. Zuletzt mündete die Konsolidierung 2014 in ein Thesenpapier zur Luftfahrt, das den kurz darauf aktualisierten Lupo wesentlich prägte. Auch Kritiker attestieren Kurrus darum, für die Luftfahrt viel herausgeholt zu haben, so etwa SP-Nationalrat Thomas Hardegger, der den Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich präsidiert. «Kurrus ist stets korrekt, aber ein unerbittlicher Lobbyist, der die Branche gut vernetzt hat.»

Nun übergibt Kurrus den Aerosuisse-Steuerknüppel an Thomas Hurter. Er selber wird häufiger Oboe spielen, joggen, mountainbiken – und den Enkeln seine Lieblingszitate überliefern, etwas jenes, das vor über 70 Jahren die Bundesräte Karl Kobelt und Enrico Celio sowie General Guisan prägten: «Ein Volk, das nicht mehr fliegt, wird überflügelt.»