

Vor 75 Jahren: fünf Douglas C-47B für die Alpar

Hochfliegende Berner Pläne

Im zweiten Beitrag über die 1946/1947 durch zwei schweizerische Fluggesellschaften beschafften 18 Douglas-Flugzeuge werden die Gründe für den Kauf von fünf C-47B durch Alpar, die Schweizerische Luftverkehrs AG aus Bern erklärt. Allerdings kamen ihre DC-3 nie kommerziell zum Einsatz. Swissair übernahm sie.

Rückblick von Daniel Ruhier

Die 1929 gegründete Flugplatzgenossenschaft Bern – ab 1. April 1936 in «Alpar» Schweizerische Luftverkehrs AG umfirmiert – führte in den ersten zehn Betriebsjahren ausschliesslich Linienflüge auf Strecken innerhalb der Schweiz durch. Bei Kriegsbeginn 1939 verfügte sie dazu über zwei Koolhoven FK.50 für acht und zwei DH.89A Dragon Rapide für sechs Fluggäste. Am 26. September 1945 ersuchte Alpar das Luftamt um Erteilung einer Konzession für ihre erste Auslandlinie Schweiz–Marseille. Auf der von Bern via Genf direkt oder über Lyon nach Marseille geführten Strecke



Foto Archiv Ruhier

Das Line-up der drei Douglas C-47B HB-ATA, HB-ATU und HB-ATI der Berner Fluggesellschaft Alpar AG, mit Signet und blauer Aufschrift.

waren monatlich 25 Retourflüge vorgesehen. Nebst der Aufnahme dieser Linienflüge plante Alpar den Flugzeugunterhalt für die von der «Société Générale de Surveillance S.A. (SGS)» in Genf zu gründenden Luftfrachtgesellschaft (SkyNews.ch 09/2013) sicherzustellen.

im Ausland, sowohl für Transport von Passagieren als auch von Gütern und Post. b. Wahrnehmung der bernischen und westschweizerischen Interessen im Luftverkehr durch Betrieb von innerschweizerischen und ausländischen Fluglinien.»

Frachtflüge für SGS

Laut einer im Januar 1946 mit der Alpar getroffenen Abmachung verzichtete die «Surveillance» schliesslich darauf, eine eigene Fluggesellschaft zu gründen und beteiligte sich dafür an einer Aktienkapitalerhöhung bei der Alpar auf 1,6 Millionen Franken, um den Ankauf von Transportflugzeugen zu ermöglichen. Geplant war eine Sacheinlage im Wert von 1'350'000 Franken, welche je zwei Douglas Dakota und Handley Page Halifax VIII sowie einen Horsa-Frachtgleiter umfasste. Diese fünf Flugzeuge sollten revidiert und flugbereit, mit einer durch die Luftamt-Experten ausgestellten, gültigen Zulassung abgeliefert werden.

Die Alpar plante ihre Aktivitäten mit Luftfrachtflügen zu ergänzen und in Genf-Cointrin einen technischen Dienst und eine kommerzielle Leitung Fracht zu errichten. Anfänglich waren Strecken ab Genf nach Lissabon, Oran/Algier–Casablanca, Athen–Kairo, eventuell auch Istanbul–Kairo, Budapest–Sofia–Bukarest, Kopenhagen–Oslo–Stockholm und London vorgesehen. Die geänderten Statuten lauteten: «a. Betrieb von Luftverkehr in der Schweiz und

Passagierlinien London und Paris

Im Antrag «Beschaffung von Passagierflugzeugen für die Alpar AG» vom 25. März 1946 führte die Direktion aus, eine Zusammenarbeit mit ausländischen Fluggesellschaften sei nur möglich, wenn die Alpar über gleichartiges Flugmaterial – also Flugzeuge für 20 Passagiere – besitze, um sich am internationalen Flugverkehr zu beteiligen. Vorläufig komme dafür einzig die Beschaffung amerikanischer Douglas-Flugzeuge der Grösse von DC-3 in Frage. Mit zwei Flugzeugen könne die Alpar pro Woche beispielsweise dreimal nach London, zweimal nach Paris und einmal nach Marseille fliegen. Damit könnten die Luftverkehrssinteressen von Bern wirksam vertreten und aktiv verteidigt werden. Zusätzlich zu den zwei Dakota-Flugzeugen der «Surveillance» sollten zwei weitere für den Passagierverkehr umgebaut und das dritte als Reservemaschine und für den Frachttransport eingesetzt werden.

Mitte April 1946 lagen die Offerten für die beiden ersten C-47 vor. Der Zürcher Anwalt Erich Huber riet der Alpar, die technischen Organe sollten die Maschinen zuerst besich-



Die amerikanische Besatzung vor der C-47B 43-48614 (später HB-ATU) nach der Ankunft in Buochs.

Foto Archiv Ruhier

Foto ETH Bildarchiv



Die Douglas C-47B HB-ATI der Alpar Air Traffic nach dem erfolgreichen Überflug von Stans im Oktober 1946 in Genf-Cointrin.

tigen, bevor die Kaufverträge abgeschlossen würden; ansonsten seien sie im Zustand «wie sie sind» gekauft und eine nachträgliche Beanstandung nicht mehr möglich. Überdies müssten die Flugzeuge innert 30 Tagen nach Vertragsunterzeichnung bezahlt werden. Ob die «Surveillance» in der Lage sei, die Zahlung innerhalb dieser Frist zu erfüllen, sei vorher abzuklären, hiess es weiter.

« Die Flugzeuge mussten innert 30 Tagen nach Vertragsunterzeichnung bezahlt werden.

Wegen Schwierigkeiten der Materialbeschaffung musste allerdings bald eine andere Grundlage für die Erweiterung der Alpar gesucht werden. Die Société Générale de Surveillance SA in Genf und neu die Hans Imobersteg & Cie. AG in Basel zeichneten je 275'000 Franken, während sich die Stadt und der Kanton Bern mit je 200'000 Franken an der Erhöhung des Alpar-Aktienkapitals auf insgesamt 1,2 Millionen Franken beteiligten.

Bruch beim ersten Start

Anfang Mai trat Hermann Schreiber als technischer Leiter in die Alpar ein. Während der Revision der Dakotas befand sich sein Arbeitsplatz bei den Pilatus Flugzeugwerken in Stans. Die erste Douglas C-47B mit der amerikanischen Kennung 43-48901 wurde am 11. Juli 1946 via Dübendorf an die Pilatus Flugzeugwerke abgeliefert, die zweite mit der Nummer 43-48614 kam am 18. Juli direkt nach Stans. Nach der Revision trug das Luftamt die erste am 24. September als HB-ATI im Luftfahrzeug-



Wegen des vorzeitigen Einziehens des Fahrwerks beim Start in Buochs zum Überflug nach Genf wurde die neu überholte HB-ATI am 25. September 1946 stark beschädigt.



Die Tarnbemalung der C-47B 43-49094 (später HB-ATA) war mit einem speziellen Rumpfband (Cheatline) verziert, dessen Farbe leider nicht bekannt ist.

Foto Archiv Ruhler

Foto Archiv Ruhler



So präsentierte sich die Kabine der DC-3 HB-IRK der Swissair nach dem Umbau für 21 Passagiere und jene der HB-IRX als Frachter.

C-47B

Das Rätsel der HB-ASA

Im elektronischen Luftfahrzeugregister des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sucht man vergeblich nach dem Kennzeichen HB-ASA. Im Immatrikulationsgesuch vom 3. September 1947 ersuchte die Swissair das Luftamt, der von der Alpar übernommenen C-47B HB-ASA die Bezeichnung **HB-IRK** zu geben. Da ihre am 3. August 1946 als HB-IRK eingetragene C-47B dem Abbruch geweiht war (siehe SkyNews.ch 04/2022), wurde die Bezeichnung dieser Maschine frei. Damit sollte erreicht werden, dass alle DC-3 und C-47 der Swissair ein Kennzeichen HB-IR.. trugen.

Die seit Frühjahr 1947 in Genf abgestellte C-47B-1-DL, Werknummer 20737 und amerikanische Kennung 43-16271, war als einzige der damals in die Schweiz importierten «Skytrains» in **Long Beach** und nicht in Oklahoma gefertigt worden. Die am 10. September definitiv als HB-IRK (2) eingetragene Maschine wurde Ende des Monats von Genf nach Amsterdam überführt, wo sie bei **Fokker** revidiert und zum Passagierflugzeug umgebaut wurde. Bei der Abnahmekontrolle vom 14. Januar 1948 notierte der Luftamtsinspektor für die nur 1684 Flugstunden aufweisende Maschine fälschlicherweise die **Werknummer 20747**. Bis zu deren Absturz am 18. Juni 1957 in den Bodensee war die zweite HB-IRK der Swissair mit der falschen Werknummer dokumentiert. Die Werknummer 20747 gehörte nämlich einer Douglas C-47B, die bei der **U.S. Air Force** mit der Kennung 0-16281 bis Ende 1962 im Einsatz stand.

www.HistAero.ch

register ein. Ihre provisorische Verkehrsbewilligung für Versuchs- und Schulfüge, unter Ausschluss jeglicher kommerziellen Flüge, war bis zum 31. März 1947 gültig.

Der für die Pilotenschulung angeheuerte Chefpilot der Scottish Aviation in Prestwick, Captain Ellison, sollte die HB-ATI am 25. September via Bern nach Genf fliegen. Nach 200 Metern Startrollstrecke zog der Copilot aus Versehen das Hauptfahrwerk ein. Der linke Propeller schnitt tiefe Risse in den Rumpfbug, das Flugzeug rollte 600 Meter in Bauchlage und kam erst Ende der 900 Meter langen Piste zum Stehen. Nach der Reparatur des Schadens fand eine erneute Kontrolle und am 30. Oktober 1946 der Überflug nach Genf statt.

Laut Augenzeugen war die dritte C-47B mit der Kennung 43-49094 exakt am Unfalltag in Stans eingetroffen, wo Pilatus diese ebenfalls gründlich revidierte. Für die zweite Maschine beantragte die Alpar am 28. November 1946 die Immatrikulation und Verkehrsbewilligung als HB-ATU. Anschliessend an die Luftamt-

kontrolle flog diese am 6. Dezember nach Genf, wo sie ab Mitte Januar 1947, wie die HB-ATI, für die Umschulung der Alpar-Besatzungen eingesetzt wurde.

Zahlungsschwierigkeiten

Mit dem Vertragsabschluss vom 19. November 1946 sicherte sich die Alpar beim «Office of the Foreign Liquidation Commission – OFLC» in Paris eine vierte C-47B, die 43-49086. Das OFLC teilte jedoch der Alpar am 21. März 1947 mit, der notwendige Zahlungsnachweis für die Lieferung dieses Flugzeugs stehe noch aus. Wann genau die fünfte Einheit an die Alpar AG abgegeben wurde, war nicht herauszufinden. Laut «Individual Aircraft Record Card» war die in Long Beach gebaute C-47B-1-DL mit der Kennung 43-16271 vom US Air Transport Command European Transport bereits Ende Januar 1947 nach Genf überstellt worden. Das ohne Motoren in Cointrin parkierte Flugzeug ist jedenfalls auf diversen Fotos zu erkennen. Ge-



Nach Beendigung der Revisionsarbeiten durch die Pilatus Flugzeugwerke AG wurde die zweite C-47B, die HB-ATU, Anfang Dezember 1946 in Stans aus der Halle gezogen.

mäss einer Korrespondenz war dem Flugzeug das Kennzeichen HB-ASA zugeteilt worden – im Luftfahrzeugregister fehlt aber ein entsprechender Eintrag (siehe Kasten).

Nach einem von der Swissair durchgeführten Probeflug erhielt die HB-ATI am 7. März 1947 die definitive Verkehrsbewilligung. Eine Swissair-Crew flog die Dakota am 13. April von Genf nach Zürich, worauf sie vorwiegend für Schulflüge eingesetzt wurde.

Offerte der Swissair

Im Hinblick auf die geplante Fusion der beiden Unternehmen schlug die Swissair der Alpar am 18. April 1947 vor, zwei Dakota-Frachtflugzeuge (HB-ATI, HB-ATU) sowie die zwei DH-89 Dragon Rapide (HB-AME, HB-AMU) zu übernehmen. Für die vier Flugzeuge, einen neuen Pratt & Whitney R-1830-90 Motor und die bestellten Hasler-Flugzeugsender offerierte Swissair total 500'000 Franken. Der Kauf der bestellten, nicht abgelieferten C-47B (43-49086) sollte mit ihrer Hilfe rückgängig gemacht und der Alpar die geleistete Anzahlung vergütet werden. Die in Genf stehende, überholungsbedürftige C-47B (HB-ASA) plante die Swissair auf eigene Rechnung bei Scottish Aviation in Prestwick zum Passagierflugzeug umbauen zu lassen und den für die Zelle gutgeschriebenen Betrag der Alpar zurückzuerstatten. Das fünfte Flugzeug (HB-ATA), für welches sie keine Verwendung hatte, sollte die Alpar mit ihrer Hilfe veräussern.

Die HB-ATA wurde nach Abschluss der Revision am 21. April vom Luftamt in Stans kontrolliert und Anfang Mai nach Genf überflogen. Der Eintrag ins Luftfahrzeugregister sowie die Erteilung einer eingeschränkten Bewilligung für Schul- und Versuchsflüge erfolgte am 14. Mai 1947.



Foto Archiv Ruhler

Die von der Alpar AG übernommene C-47B HB-ASA kam bei der Swissair als HB-IRK (2) auch auf den Linienflügen Bern–London zum Einsatz – hier bei der Betankung im Belpmoos.

Schiedsspruch des Bundes

Nachdem sich Alpar und Swissair über ihre Fusion zur Schaffung einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft nicht einigen konnten, legte der Chef des Eidgenössischen Post- und Eisenbahn-Departements im Schiedsspruch vom 18. August 1947 fest: «Die Swissair übernimmt von der Alpar Flugmaterial zum Preis von 664'000 Franken sowie die Anzahlung von 36'000 Franken für fünf bei der Firma Hasler AG bestellte Bordsender. Das Eidgenössische Luftamt leistet der Alpar aus dem Kredit für die Förderung des Luftverkehrs einen Beitrag von 120'000 Franken für die Amortisation der Dakota-Flugzeuge. Die Alpar verzichtet endgültig auf den Betrieb regelmässiger Linien.»

Anfang September 1947 übernahm die Swissair als zweite C-47B der Alpar die HB-ASA (siehe Kasten). Die bereits seit Mitte April für ihre Pilotenschulung eingesetzte und auch

in den Besitz der Swissair übergegangene HB-ATI erhielt am 23. Oktober das Kennzeichen HB-IRX. Zudem stellte die Alpar der Swissair ab Anfang Januar 1948 auch die beiden C-47B HB-ATA und HB-ATU für die technische Instruktion zur Verfügung. Vom 1. Februar bis 1. März 1948 wurde die HB-ATA dann von der Alpar ebenfalls für Schulflüge in der Schweiz eingesetzt.

Mit dem Verkauf der HB-ATI und HB-ASA an die Swissair, der HB-ATA und HB-ATU an die Cosara (Comptoir Saïonnais de Ravitaillement) in Vietnam und dem Verzicht auf die fünfte Einheit, die nach der Revision bei Airwork Ltd. UK als VIP-Flugzeug bei der griechischen Luftwaffe Dienst leistete, nahm die Geschichte der Alpar Douglas C-47B ein rasches Ende. 15 Jahre später hätte sie beinahe doch eine ex-Swissair DC-3 in Betrieb genommen – aber das ist ein anderes Kapitel des Berner Luftverkehrs ...

Alpar AG Douglas C-47B – 1946/47

	HB-ATI	HB-ATU	HB-ATA	HB-ASA	-
Typ / Modell	C-47B-5-DK	C-47B-5-DK	C-47B-10-DK	C-47B-1-DL	C-47B-10-DK
Werk Nummer	14717 / 26162	11430 / 25875	14910 / 26355	20737	14902 / 26347
Line Nummer	2939	2652	3132	?	3124
Fertiggestellt am	30.09.1944	04.09.1944	18.10.1944	14.07.1944	15.10.1944
USAAF Serial Nummer	43-48901	43-48614	43-49094	43-16271	43-49086
Flugstunden bei Übernahme	1'128:21	1'084	1'300	1'684	-
Flugzeugname	«Judy»	«Greif»	-	-	-
Ankunft in der Schweiz	11.07.1946	18.07.1946	24.09.1946	25.01.1947	-
Eintrag im HB-Register	24.09.1946	06.12.1946	14.05.1947	Reservation	Kein Eintrag
Änderung Kennzeichen im HB-Register (Swissair)	23.10.1947 HB-IRX	-	-	10.09.1947 HB-IRK (2)	-
Revision / Umbau durch	Pilatus Stans	Pilatus Stans	Pilatus Stans	Fokker	(Airwork)
Löschung im HB-Register	06.06.1969	08.05.1948	30.03.1948	24.06.1957	-
Spätere Kennzeichen	ET-ADC	F-BEIU F-VNBU F-OBDS	F-BEIT F-VNBT XV-NIE	Absturz Arbon 18. Juni 1957	'349086' Hellenic AF

Zusammengestellt von Daniel Ruhler