

Schweizer Fluglinienprojekte (1): Swiss Atlantic Airlines Inc.

Im Mars über den Atlantik

Mit viermotorigen Martin-Mars-Flugbooten plante Swiss Atlantic Airlines nach dem Zweiten Weltkrieg linienmässig in die USA zu fliegen. Dies ist eines von mehreren schweizerischen Fluglinienprojekten, welche SkyNews.ch vorstellt.

Rückblick von Markus Seiler
und Daniel Ruhier

In einem mit dem eindrucksvollen Briefkopf der «Swiss Atlantic Airlines Incorporated, New York» versehenen Schreiben vom 23. März 1944 an den Zürcher Rechtsanwalt Dr. Josef Henggeler hielt der als Pionier für Ausbildungsreisen nach Europa bekannte Geschäftsmann Dr. E. J. Keller fest, er habe diese Aktiengesellschaft schon vor zwei Jahren in New York eintragen lassen, um nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs mit dieser Fluggesellschaft



Der eindruckliche Briefkopf von Swiss Atlantic Airlines.

Bild Archiv Daniel Ruhier

Bild Archiv Daniel Ruhier

“Imagine a world airline with those 20 new *Martin Mars Transports!*”

Yes, just imagine an airline equipped with 20 huge Mars flying boats like those now being built for the U. S. Navy! World's largest planes, they weigh 82 tons, ten tons more than the original Mars. World's safest overocean aircraft, they can take off or land at sea. World's most efficient planes, they will operate at the unbelievably low cost of 10 cents per ton mile!

What 20 Martin Mars Could Do

Operating as a fleet of luxury liners, 20 Mars transports could afford complete living facilities for 1600 passengers on non-stop flights of 24 hours duration. As cargo ships, they could rush 400 tons of freight to any spot on earth in 3 days or less. And as mail carriers they could speed 20 million letters to Europe in a few hours.

Supreme in the skies, these great aircraft are opening a new era in transportation!

Tested And Proven In Wartime Service

No untried, visionary design, the Mars type has been tested and proven in grueling wartime service with the Navy. Victory will find Mars production lines fully manned and tooled to assure prompt delivery and minimum production costs. No wonder Martin Mars transports are known as, "the answer to an airline's prayer!"

THE GOENSLI-MARTIN COMPANY, BALTIMORE 3, MD.
THE GOENSLI-MARTIN COMPANY, CHICAGO, ILL.



Just How Big Are The New Mars Transports?

- If stood on one wing, the Mars' other wingtip would tower 200 feet into the air... as high as a 20-story building.
- Mars' wings are so thick that crew members can enter them to service engines while in flight.
- These Mars transports each have a cubic content equivalent to a 14 to 16 room mansion.
- Each Mars contains 1 1/2 million rivets—4 1/2 miles of wiring—5/8 of a mile of piping—18 inter-plane phones.
- When fully fueled, these ships carry a tank-car of gasoline for their 4 huge engines.

den Linienverkehr zwischen den USA und der Schweiz mit Flugbooten aufnehmen zu können. Er wäre in der vorteilhaften Lage, selbst einen guten Teil des notwendigen Verkehrs zu erzeugen, um eine für den Anfang begrenzte Anzahl Flüge zu füllen. Ausserdem plane er deshalb ein Flugboot einzusetzen, weil dieses nicht auf grosse Flughäfen angewiesen sei, obwohl jetzt das Landflugzeug für Langstrecken als vorteilhafter gelte. Seiner Meinung nach dürften die den Ozean erfolgreich geradeaus überquerenden Flugboote im internationalen Luftverkehr weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

Problem der Landrechte

Als hauptsächlichstes Problem erwähnt Keller die Zusicherung der Landrechte in der Schweiz für die vorgesehenen 24 bis 52 Flüge pro Jahr. Die Aussichten, vom amerikanischen Civil Aeronautics Board eine Betriebslizenz zu erhalten, seien nämlich praktisch null, wenn er keine Landrechte in der Schweiz nachweisen könne. Die äusserst mächtigen amerikanischen Fluglinien, die dank ihrer Betriebs Erfahrung und ihrem Erfolg nicht nur einen glänzenden Ruf, sondern auch über Millionen an Kapital verfügten, hätten schon viele Anträge für Flugdienste ins Ausland gestellt und weitere würden folgen. Keller betrachtete Swiss Atlantic Airlines daher als ein «schlafendes» Projekt, denn weder in den USA noch im Aus-

Mit diesem Inserat warb Martin Aircraft für ihr riesiges Mars-Flugboot.

land habe er irgendjemand finanziell oder anderswie zur Mitwirkung verpflichtet.

Der damalige Agenturchef der schweizerischen Verkehrszentrale in New York, Henry Pillichody, vormals erster Direktor der Alpar in Bern und später Technischer Direktor der Swissair, empfahl Kellers Brief umgehend dem Luftamt zur Lektüre. Knapp einen Monat später, am 21. April 1944, wurde Pillichody im Wochenblatt «BTC 10-SHUN (Basic Training Center No.10, Army Air Force Training Command Greensboro, N.C.) unter dem Titel «Swiss Planning 18-Hour Flying Service to U.S.» zitiert, die Schweiz beabsichtige so bald als möglich nach dem Krieg eine direkte Non-Stop-Linie in die Vereinigten Staaten einzurichten. Die Fluggesellschaft plane den Abflug in New York um 19 Uhr und die Ankunft «In the Heart of the Alps» am nächsten Tag um 16.45 Uhr. Der Rückflug starte um 19 Uhr und lande am nächsten Morgen in New York; die effektive Flugzeit betrage jedoch 18 Stunden.

Zweifel an Nonstop-Flügen

Erst im Herbst 1945, also fast anderthalb Jahre später, verfasste Professor Eduard Amstutz, Delegierter für zivile Luftfahrt des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, seine «Bemerkungen zum Projekt «Pillichody-Rosenstein»: Dieses sah vor, mit einer schweizerisch-amerikanischen Luftverkehrsgesellschaft möglichst bald mit zwei der bisher grössten je serienmässig gebauten Martin JRM Mars-Flugboote eine Linie Schweiz-Amerika zu betreiben. Damit sollte verhindert werden, dass die Amerikaner von vornherein allen Verkehr an sich reissen und dabei noch von Steuererleichterungen profitieren könnten.

Obschon Amstutz das angestrebte Ziel als begrüssenswert schien, beurteilte er die Grundlagen für dessen Realisierung mehr als fragwürdig, insbesondere wegen des vorgesehenen Fluggeräts. Ein Direktflug ohne Zwischenlandung wäre für das Mars-Flugboot an der Grenze der technischen Leistungsfähigkeit gelegen. Ostwärts hätte es die Strecke New




Bild: Archiv Daniel Rühler

Der Martin-Mars-Prototyp über der Golden Gate Bridge in San Francisco.

York-Zürichsee nonstop knapp geschafft, westwärts wären Landungen in Lissabon und auf den Bermudas notwendig gewesen.

Der Delegierte für zivile Luftfahrt zweifelte auch an der raschen Verfügbarkeit der nur für militärische Zwecke gebauten Flugboote. Die erste JRM-1 der im Januar 1945 für die US Navy bestellten Serie von 20 Einheiten war nämlich am 5. August 1945 bei einer Bruchlandung auf einem der ersten Flüge verunfallt. Amstutz folgerte daraus, das Projekt «Pillichody-Rosenstein» sei in dieser Form zwar abzulehnen, jedoch müsse das Interesse der Banken am Überseeluftverkehr für die Verwirklichung anderer Projekte wach gehalten werden. Dies auch mit dem Ziel, aus der Stagnation herauszukommen, in welche die Zukunft des schweizerischen Luftverkehrs hineingeraten wäre. Doch Swiss Atlantic Airlines wurde nicht aus dem «Schlaf» geweckt.

Da nach der Kapitulation Japans die US-Marine ihre Bestellung auf sechs Maschinen reduzierte, wurden schliesslich nebst dem Prototypen XPB2M-1R nur gerade sechs Einheiten des Flugboots Martin JRM Mars gebaut. Von diesen ist erstaunlicherweise heute noch ein Exemplar bei der kanadischen Coulson Flying Tankers auf Vancouver Island als Wasserbomber im Einsatz (C-FLYL, JRM-3 c/n 9267 BuNo 76823, «Hawaii Mars»), während ein zweites Exemplar in den blauen Farben der US Navy demnächst im National Naval Aviation Museum, NAS Pensacola, Florida, ausgestellt werden soll (ex C-FLYK, JRM-3 c/n 9264, BuNo 76820, «Philippine Mars»). Coulson hat zudem das Cockpit des «Hawaii Mars» modernisiert und plant, den über 27'000 Liter Wasser fassenden Mars noch einige Zeit in der Waldbrandbekämpfung einzusetzen. 

www.martinmars.com



Foto Hansjörg Bürgi

Die einzige heute noch flugtüchtige Martin Mars C-FLYL «Hawaii Mars» wird von Coulson Flying Tankers auf Vancouver Island eingesetzt.