

Schweizer Fluglinienprojekte (2): Suvretta und Bernese Oberland Direktflüge zu Ferienorten

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurden in der Schweiz sehr bald Anstrengungen unternommen, den vorher blühenden Fremdenverkehr wieder zu beleben. Die lokalen Tourismuskreise versuchten den Gästen aus dem Ausland mit eigens dafür geschaffenen Unternehmen, direkte Flüge in die schweizerischen Ferienorte anzubieten. Zwei solche Flugverkehrsprojekte waren 1946/1947 die Suvretta Air Lines in St. Moritz und die Bernese Oberland Airways in Interlaken.

Rückblick von Markus Seiler und Daniel Ruhier

Das Projekt Suvretta Air Lines entstammte im Frühjahr 1946 einer Idee von Hans Bon, Hotelier des Suvretta Hauses in St. Moritz. Er war während des Krieges für das IKRK in Ägypten tätig gewesen und wollte nun wohlhabenden Ägyptern Direktflüge ab Kairo in die Schweiz offerieren. Im Sommer 1946 konnte er tatsächlich eine von der niederländischen KLM neu erworbene DC-4 chartern und damit rund hundert Ägypter nach Genf fliegen, von wo aus sie per Autocar weiter nach St. Moritz reisten.

Von London nach Samedan...

Für den Winter 1947 plante Hans Bon mit seiner nun als «Airtransport Service Suvretta Ltd.» auftretenden Firma insgesamt 20 Direktflüge London – Samedan: Die Charterflüge sollten zweimal wöchentlich ab Northolt mit DC-3 von Scottish Airlines durchgeführt werden. Der erste für den 12. Januar 1947 angesagte Flug wurde annulliert, weil Scottish Airlines kein Flugzeug verfügbar hatte. Eine Woche später, am 19. Januar, standen in Northolt drei Air-

speed AS.65 Consul von Westminster Airways bereit, konnten jedoch wegen Nebels nicht starten. Am 20. Januar schliesslich klappte es: Die drei Consul flogen von Northolt nach Dübendorf, von wo die Reise nach St. Moritz mit einer Consul der Westminster Airways, der Cessna UC-78 Bobcat sowie zwei Fairchild UC-61A der Aero-Union weiterging.

Gegen den Eintrag des Firmennamens «Airtransport Service Suvretta Ltd.» im Handelsregister des Kantons Zürich am 6. Januar 1947 erhob das Luftamt jedoch Einwände, weil damit der Eindruck erweckt werde, dieses Unternehmen besitze einen eigenen Flugbetrieb. Der Name musste deshalb auf «Airtransport Service Agency AG» geändert werden. So wurde die Firma am 3. Februar 1947 im Handelsregister dann eingetragen. Über die weitere Entwicklung der geplanten Direktflüge London – Samedan und den Geschäftsverlauf der Airtransport Service Agency «Suvretta» schweigen sich die bekannten Quellen leider aus.

... und auch direkt nach Interlaken

Am 10. Dezember 1946 verfasste der Direktor des Verkehrsvereins Berner Oberland,

G.A. Michel, ein 16-seitiges Exposé mit dem verheissungsvollen Titel «Plan zur Schaffung eines regulären Luftverkehrs ins Berner Oberland (Bernese Oberland Airways)». In der Erkenntnis, dass während der Fremdenverkehrssaison besonders Wintersporttreibende möglichst schnell an ihren Ferienort gelangen wollen, hatte die Gemeinde im Frühjahr 1946 das Benützungrecht für den Zivilverkehr auf dem Militärflugplatz Interlaken, der gemäss Fachleuten als einer der besten und grössten Flugplätze der Schweiz galt, gegen einen jährlichen Mietzins von 8000 Franken vertraglich geregelt. Weil sich der Flugverkehr nach Interlaken jedoch nicht im gewünschten Masse entwickelte, schlug der Verkehrsverein vor, zwecks Schaffung eines Direkt-Flugverkehrs London – Interlaken eine besondere Gesellschaft namens «Bernese Oberland Airways» zu gründen.

Für den in Zusammenarbeit mit dem Reisebüro Thomas Cook geplanten Flugverkehr zwischen London und Interlaken beabsichtigte Bernese Oberland Airways nach Neujahr 1947 Flugzeuge vom Typ Airspeed AS.65 Consul der englischen Flugunternehmen Chartair Ltd. oder Westminster Airways einzusetzen. Anfänglich sollten drei wöchentliche Flüge

Fotos Archiv Markus Seiler



Mit einer Flotte von 20 Flugzeugen zählte Scottish Airways 1947 zu den grösseren britischen Fluggesellschaften. Sie operierte mehrere DC-3, darunter auch die G-AGZG und die G-AMJU, mit denen Charterflüge in die Schweiz hätten stattfinden sollen. 1961 übernahm Dan-Air die Airline.

in jeder Richtung durchgeführt werden, wobei Chartair Ltd. bei einer Zuladung von vier oder fünf Passagieren Zwischenlandungen in Paris und Genf vorsah. Dank einer Landung in Genf konnte auf eine Zollkontrolle in Interlaken verzichtet und Reisenden nach Gstaad die Möglichkeit geboten werden, ab Genf mit dem Zug ins Saanenland zu fahren. Bei einem Retouren tarif von 36 englischen Pfund (rund 430 Franken) pro Passagier erwartete Bernese Oberland Airways einen Gewinn von 7 bis 30 Pfund pro Rotation. Man konnte sich vorstellen, zu einem späteren Zeitpunkt die Alpar mit dem Flugbetrieb zu betrauen, sobald diese über geeignetes Fluggerät verfüge.

Keine Airline – keine Bewilligung

Damit der Regierungsrat die mit Unterstützung der Eisenbahndirektion des Kantons Bern beantragte Subvention am 24. Dezember 1946 beschliessen konnte, ersuchte der Verkehrsverein in Interlaken das Luftamt um Erteilung der grundsätzlichen Bewilligung für das Vorhaben. Wie im Falle der «Suvretta Air Lines»



Foto Archiv Daniel Rühler

Die Airspeed AS.65 Consul schien sich nach dem Zweiten Weltkrieg ideal für Charterflüge zu eignen. Die Farner Werke AG kaufte 1955 die Consul HB-LAT und betrieb sie drei Jahre lang.

verweigerte dieses jedoch den Firmennamen «Bernese Oberland Airways», weil es sich beim Unternehmen nicht um eine Luftverkehrsgesellschaft handle.

Obschon im Januar 1947 bereits Versuchsflüge stattgefunden hatten, ging das Projekt

«Bernese Oberland Airways» ohne grösseres Echo unter. Es dauerte danach fast zwei Jahrzehnte, bis die Globe Air von 1965 bis 1967 jeweils in den Sommermonaten Charterkettenflüge ab London-Gatwick direkt nach Interlaken durchführte. +

Die beiden schweizerischen Airspeed AS.65 Consul

Im schweizerischen Luftfahrzeugregister waren zwei Airspeed Consul eingetragen, nämlich die HB-LAT (c/n 4318) bei der **Farner-Werke AG** in Grenchen (1955 bis 1958) und die HB-LAU (c/n 5151) beim **Aerocentro Ticinese** in Locarno (1959 bis 1961). Die Farner-Werke hatten die HB-LAT im Frühjahr 1957 an einen argentinischen Geschäftsmann namens F. Garcia Guzman verchartert, der sie für Frachtflüge von der Schweiz nach Spanien einsetzte. Am 20. Mai 1957 musste der Flieger zwischen Gerona und Figueras wegen Benzinmangels notlanden, worauf die Polizei

500 kg **Schmuggelware** beschlagnahmte und den deutschen Piloten verhaftete. Die Notlandung war zwar glatt verlaufen, jedoch konnte die HB-LAT wegen ungenügender Piste nicht mehr starten und wurde vor Ort demontiert.

Für die HB-LAU war Ende 1948 im Hinblick auf eine geplante Ablieferung an die **ungarische Regierung** via die Schweiz schon die Immatriculation HB-KIC reserviert worden, ohne dass es jedoch unter diesem Kennzeichen zu einem Eintrag im Schweizer Luftfahrzeugregister kam.



HB-LAT	Airspeed AS.65 Consul	4318	ex PK254, G-AIDX	05.07.1955	22.07.1958	Farner-Werke AG, gekauft von Aerocontacts Ltd., Notlandung in Figueras/SP am 20.05.1957 auf einem obskuren Flug und abgeschrieben.
HB-LAU	Airspeed AS.65 Consul	5151	ex HM980, EI-ADC, (HB-KIC), AP-AGK	17.06.1959	26.12.1961	Ende 1948 von Neo-Technik AG Zürich als HB-KIC reserviert, nicht registriert, Aerocentro Ticinese, Locarno, Ablieferung ex Hurn am 12.02.1959, verkauft an Iberia als EC-ARU, registriert am 06.06.1962

Foto Erich Gandet



Die zweite schweizerische Airspeed Consul, die HB-LAU, wurde am 20. Juli 1959 in einem Hangar in Locarno beim Unterhalt fotografiert. – Westminster Airways führte im Januar 1947 Charterflüge mit Consul in die Schweiz durch.



Foto Daniel Rühler