

Schweizer Fluglinienprojekte (3): SEAT

Frühe Tessiner Flug-Pläne

Im Sommer 1946 gab es in Locarno Bestrebungen zum Anschluss des Tessins an den regelmässigen Luftverkehr. Die Società Elvetica Aero Trasporti plante zuerst mit Douglas C-47 für italienische Gemüse- und Blumenproduzenten zu fliegen. Die gleichen Initianten wollten 1947 mit der Società Trasporti Aerei Locarno auch noch Passagiere über die Alpen befördern. Doch beide Projekte verliefen im Sande des Ticinos.

Rückblick von Markus Seiler
und Daniel Ruhier

Der erst Anfang Juli 1939 eröffnete Zollflughafen Locarno diente der Swissair im Frühjahr 1940 als Ausgangspunkt für Linienflüge nach Rom und Barcelona. Im Auftrag des Luftamts blieben dort bis Kriegsende zwei Douglas-Flugzeuge stationiert. Obschon das Flugplatzprogramm von 1945 Locarno-Magadino als Zentrum für gelegentlichen Verkehr und den Flugsport – und nicht als Ausgangspunkt für regelmässige Linien – bestimmte, suchte der damalige Flugplatzdirektor, Ingenieur Italo Marazza, unermüdlich nach Lösungen, der Südschweiz den Anschluss im Luftverkehr zu sichern.

Blumen, Früchte und Gemüse

Wie der im Bundesarchiv dokumentierten Korrespondenz zu entnehmen ist, entstand im Sommer 1946 das Projekt einer Locarneser Fluggesellschaft namens «SEAT – Società Elvetica Aero Trasporti», welche allerdings zuerst «Società Elvetica AvioLinee Trasporti» hiess. Nach Kriegsende hatten die alliierten Mächte den italienischen Fluggesellschaften vorerst untersagt, mit eigenen Flugzeugen Luftverkehr zu betreiben. Die von einem Konsortium italienischer Früchte- und Gemüseproduzenten in San Remo gegründete «SIAT – Società Italiana Aero Trasporti» verfolgte daher die Idee, die schweizerische SEAT mit dem Betrieb von fünf Douglas C-47 zu beauftragen.

Die aus Überschussbeständen des amerikanischen Lufttransport-Kommandos übernommenen Flugzeuge wären als Sacheinlage in die schweizerische Gesellschaft eingebracht worden – im Gegenzug hätte die italienische SIAT Aktien der SEAT erhalten. Die C-47 soll-



Der Briefkopf der SEAT - Società Elvetica Aero Trasporti, die 1946 im Tessin ins Fluggeschäft einsteigen wollte.

ten im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen, wegen der ungenügenden Infrastruktur in Locarno jedoch auf dem italienischen Flughafen Albenga stationiert werden. Der Flughafen Locarno hätte als Umschlagplatz der aus Italien eingeflogenen Blumen, Früchte und Gemüse und zu deren Weitertransport mit kleineren Flugzeugen oder der Bahn nach Nordeuropa gedient.

Luftamt zeigte sich skeptisch

Das Luftamt orientierte am 13. Januar 1947 die SEAT über die Bedingungen und Voraussetzungen für den Betrieb einer Schweizer Fluggesellschaft. Es nahm gleichzeitig davon Kenntnis, dass SEAT nun nur noch ein Flugzeug in Italien kaufen könne. Das Amt zeigte sich im Übrigen sehr skeptisch, dass SEAT mit den Blumentransporten aus Albenga, nach Schweden, München und Locarno, in der Zeit von jeweils Oktober bis März bestehen würde. Zudem hielt das Luftamt fest, dass eine Beteiligung des Speditionsunternehmens Gondrand AG der SEAT gewisse Garantien für

eine rationelle Ausnützung des Frachtraumes bieten dürfte.

Bereits am 26. Januar 1947 informierte Marazza das Eidgenössische Luftamt im Namen des Initiativkomitees über die auf den 28. Februar 1947 festgesetzte Gründung der SEAT, als deren Verwaltungsratspräsident der Locarneser Vize-Stadtpräsident und Nationalrat Adolfo Janner amten würde. Vorerst waren Kurzstreckenverbindungen nach Mailand, Zürich, Bern und Genf geplant, für welche der Einsatz amerikanischer Flugzeuge mit sieben Plätzen vorgesehen war. Betriebsaufnahme war für den 17. März 1947 geplant.

Da dem Luftamt Anfang März noch kein Konzessionsgesuch der SEAT vorlag, wollte es sich zur Widererwägung der Handelsabteilung über die Beschaffung von Transportflugzeugen aus amerikanischen Beständen nicht äussern. Laut Gesuch von Nationalrat Janner hätte SEAT das von der italienischen Gruppe beschaffte Flugmaterial in Zusammenarbeit mit der Fluggesellschaft «Aerea Teseo, Florenz» (siehe Kasten) auf internationalen Linien Schweiz-Italien und «vice versa» einsetzen sollen.

Aerea Teseo – Pioniere der italienischen Linienfliegerei nach dem Weltkrieg

Die Fluggesellschaft Aerea Teseo mit Sitz in Florenz liess am 9. Dezember 1946 die ersten zwei von insgesamt neun Douglas C-47 aus amerikanischen Überschussbeständen als I-TORI und I-VENE im italienischen Register eintragen. Am 30. Januar 1947 folgten I-BOLO und I-REGI. Mitte April 1947 nahm Aerea Teseo den Linienbetrieb mit einer 21-plätzigen DC-3 auf der Strecke Turin-Bologna-Florenz-Neapel-Reggio-Calabria-Palermo auf. Es war der **erste Linienflug** einer italienischen Fluggesellschaft nach dem Krieg. Drei weitere C-47 wurden am 18. April (I-BARI), 15. Mai (I-GENO) sowie am 30. Juli 1947 (I-PALU) ins italienische Register eingetragen. Von zwei weiteren C-47 (I-NAPI, I-ZOLI) fehlen die Informationen über Identität und Eintragung.

Am 20. Februar 1948 stürzte die DC-3 I-REGI bei schlechtem Wetter beim Colle Salvati ab, wobei alle Insassen getötet wurden. Die im Januar 1948 von Salpanavi Società di Navigazione Aerea übernommene Aerea Teseo stellte den Flugbetrieb schliesslich im Juli desselben Jahres wegen finanzieller Schwierigkeiten endgültig ein. Fünf C-47 wurden Ende 1948, zwei weitere im März 1949 an die ägyptische Luftwaffe verkauft.



Die ansprechende Bemalung einer DC-3 von Aerea Teseo.



Die DC-3 I-BARI von Aerea Teseo hätte für die Tessiner SEAT auch auf Linien in die Schweiz zum Einsatz gelangen sollen. Doch es kam nie dazu.

Fotos Archiv Markus Seiler

FACTS

Ungeeignetes Flugmaterial

Am 5. Mai 1947 reichte die gleichentags zur Beschleunigung des Verfahrens gegründete einfache Gesellschaft «Società Trasporti Aerei Locarno» dem Luftamt das Konzessionsgesuch für Luftverkehrslinien ab Locarno nach Mailand, Bern, Genf und Zürich sowie für die Frachtlinien Albenga–Zürich–Malmö und Mailand–Zürich ein. Nach Gesprächen mit verschiedenen interessierten Kreisen in Mailand und der Gondrand AG sollte die Gesellschaft «nächstens» in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Die vorgesehene Flotte umfasste drei zweimotorige Cessna UC-78 für sechs Passagiere, die einmotorige Fairchild F.24R Ranger HB-EKG für drei Passagiere,

sowie vier weitere Flugzeuge für Schulung und Sport. Die HB-EKG, c/n 995, ex USAAF 43-15031, RAF HB757 und OO-FAB, wurde am 15. Februar 1947 auf Italo Marazza im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Am 24. April 1947 meldete die SEAT dem Luftamt einen Eigentümerwechsel auf ihren Namen an, welcher dann allerdings nicht vollzogen wurde. Die Löschung des Flugzeugs erfolgte am 31. Dezember 1957, es wurde als F-BENN nach Frankreich exportiert. Der Flugplan sah zwei tägliche Flüge Locarno-Mailand, und je zwei wöchentliche Flüge in beiden Richtungen von Locarno nach Genf, Bern und Zürich vor. Für die Frachtlinien waren je 150 Flüge pro Richtung vorgesehen.

Mit Schreiben vom 24. Juni 1947 erklärte

sich das Luftamt bereit, der SEAT nach Erfüllung der Bedingungen die beantragte Bewilligung zu erteilen, erhob jedoch verschiedene Bemerkungen und Einwände: Die SEAT müsse eine andere Unternehmensform als die einfache Gesellschaft wählen, und müsse im Handelsregister eingetragen sein. Die vorgesehenen Flugzeugtypen könnten nicht für einen regelmässigen Einsatz über die Alpen zugelassen werden. Die zweimotorige Cessna UC-78 könne bei Ausfall eines Motors nicht einmal eine Flughöhe von 1000 Meter einhalten. Für die Strecke Locarno-Mailand sowie für einen reinen Gelegenheitsverkehr über die Alpen im Sichtflug könnte der Einsatz der Cessna sowie der übrigen Flugzeuge jedoch bewilligt werden.

Pläne verliefen im Sand

Da das Flugverbot für zivile Flüge italienischer Unternehmen rascher als erwartet aufgehoben wurde, benötigten diese keine Ausweidlösungen mit ausländischer Hilfe mehr. Die hochfliegenden Pläne der Locarneser «SEAT – Società Elvetica Aero Trasporti» zum Betrieb von fünf Douglas C-47 ab Locarno verliefen daher im Sande des Ticino, genauso wie die ersten binnenschweizerischen Linienverbindungen des Tessins nach Zürich, Bern und Genf. Erst mit der Gründung der Crossair – rund 30 Jahre später – wurde die Südschweiz im regelmässigen Linienverkehr mit den drei schweizerischen Flughäfen sowie mit einigen italienischen Bestimmungsorten verbunden. ✚

Foto Archiv Markus Seiler



Die Fairchild F.24 Ranger HB-EKG hätte 1947 für die SEAT fliegen sollen, allerdings wurde der Eigentümerwechsel nie vollzogen.