

Schweizer Fluggesellschaften (33): Air-Globe SA

Kurzlebige Fracht-Bomber

Mit damals günstig zu erwerbenden Halifax-Bombern aus dem Zweiten Weltkrieg wollte die Genfer Air-Globe 1947 Südfrüchte in die Schweiz transportieren. Doch nach einem einzigen Flug war das Fracht-Bomber-Abenteuer zu Ende.

**Rückblick von Markus Seiler
und Daniel Ruhier**

1947 gründete der Bieler Versicherungsagent Jean Hugentobler zusammen mit den Teilhabern Charles Terraz und Josef Ziegler in Genf mit einem Kapital von 400'000 Franken die Frachtfluggesellschaft Air-Globe SA (Air-Globe, A.G. für Lufttransport). Das Unternehmen sollte insbesondere hierzulande damals noch rare Südfrüchte aus Spanien in die Schweiz transportieren. Als Fluggerät wählte Hugentobler vier für den Frachttransport umgebaute Handley Page Halifax Bomber. Es handelte sich um Veteranen der Royal Air Force aus dem Zweiten Weltkrieg, die in grosser Zahl «ziviliert» wurden und die Typenbezeichnung H.P. 70 Halton Mk. VIII erhielten. Für die von der englischen Firma Payloads Ltd. beschafften Halifax/Halton reservierte das Luftamt am 4. September 1947 die Kennzeichen HB-AIF, HB-AIK, HB-AIL und HB-AIM und stellte für ihren Überflug von England nach Genf-Cointrin je eine bis zum 20. September 1947 gültige, beschränkte Verkehrszulassung aus. Von den vorgesehenen vier Haltons gelangten allerdings nur deren drei zur Ablieferung.



Foto Archiv Daniel Ruhier

Dieses Bild der Handley Page H.P.70 Halifax C.VIII (Halton) stammt aus dem offiziellen Zulassungsdokument des Luftamtes und zeigt die einzige je von Air-Globe betriebene Halton HB-AIF.

Nur ein einziger Früchte-Flug

In Genf beauftragte Air-Globe die Pilatus Air Service mit der Installation der an Halifax- und Halton-Versionen üblichen Behälter auf der Rumpfunterseite, dies als Modifikation des Bombenschachts und zur Erhöhung der

Frachtkapazität. Die Sicherstellung des technischen Dienstes übertrug Air-Globe der Alpar Air Traffic. Am 3. November 1947 wurde die HB-AIF definitiv immatrikuliert. Sie erhielt fünf Tage später ein provisorisches Lufttüchtigkeitszeugnis für maximal 25 Flugstunden und mit der Einschränkung, dass «das Flugzeug

Foto Albert Violand/www.piomair-ge.ch



Die vier 14-Zylinder-Doppelsterbmotoren Bristol Hercules 100 der Halton – links bei einem Standlauf mit Jean Hugentobler im Vordergrund – leisteten je 1675 PS. – Die Nase der HB-AIF war mit einem Schweizer Kreuz sowie dem Genfer und Berner Wappen verziert. Zudem zeigt sich die Halton auf diesem Bild (rechts) noch ohne den Rumpfbehälter.



Foto Archiv Ulrich Häller



Ein rares Farbdokument eines Gemäldes, das die H.P. Halton HB-AIF von Air-Globe SA wohl in der Nähe des Matterhorns mit dem stillgelegten Motor Nummer Eins zeigt.

nicht eingesetzt werden darf, wenn die Wettervorhersagen nicht erlauben, die Gefahr einer Vereisung entlang der geplanten Strecke auszuschliessen».

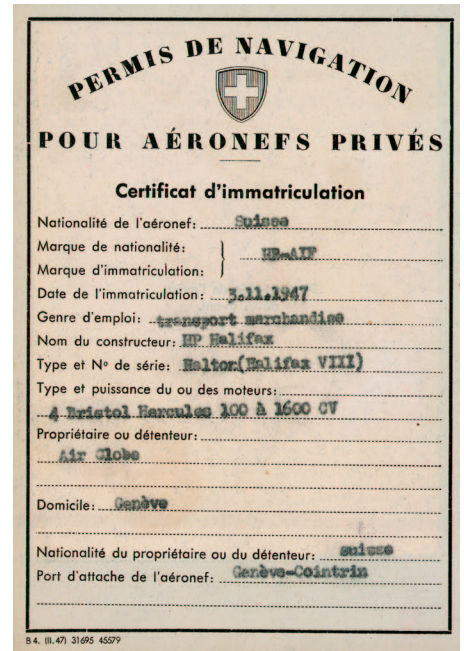
Am 10. November 1947 erteilte das Luftamt eine provisorische Betriebsbewilligung. Am 15. November startete Air-Globe zum ersten kommerziellen Flug nach Barcelona, wo die spanischen Behörden die französischen Piloten kurzzeitig festnahmen. Nach einer ungeplanten Zwischenlandung in Marseille auf dem Rückflug traf die HB-AIF am 20. November mit ihrer ersten und gleichzeitig wohl letzten Ladung Mandarinen wiederum in Genf ein.

Rechtliche und technische Hürden

Bekanntlich hatte der Bund schon im August

1947 entschieden, dass die Swissair als nationale Fluggesellschaft der Schweiz das alleinige Recht auf Linienkonzessionen erhielt. Mit Inkrafttreten des Luftfahrtgesetzes 1948 hätte die Air-Globe sowieso keine regelmäßigen Flüge mehr zwischen Spanien und der Schweiz durchführen können.

Neben diesen rechtlichen Hindernissen gab es jedoch hauptsächlich technische Gründe für die kurzlebigen Aktivitäten der Genfer Frachtfluggesellschaft: Nach Rücksprache mit den englischen Luftfahrtbehörden verweigerte das Luftamt der Air-Globe die Erneuerung oder Verlängerung des inzwischen abgelaufenen provisorischen Lufttüchtigkeitszeugnisses solange, bis die von England für zivile Halifax/Halton-Flugzeuge geforderten Modifikationen nachgewiesen werden konnten. Der Betrieb der



Der offizielle Luftamt-Lufttüchtigkeitsausweis der HB-AIF vom November 1947.

preisgünstig beschafften ehemaligen Bomberflugzeuge erwies sich schliesslich für Air-Globe als finanziell unüberwindbares Hindernis, weshalb ihr nichts anderes übrig blieb, als am 18. August 1948 Konkurs anzumelden.

Die drei Halifax/Halton des Air-Globe-Nachlasses wurden noch vor Ende Dezember 1948 im schweizerischen Register gestrichen. Die vorgesehene Ablieferung an die ägyptische Luftwaffe scheiterte anfänglich am Veto des Militär- und Politischen Departements. Hinweise darauf, dass diese Flugzeuge für Misr Airlines bestimmt waren, da sie wegen des Umbaus nicht mehr für militärische Zwecke verwendet werden konnten, und auf eine damit verbundene Verzögerung der Unterzeichnung des eben ausgehandelten Luftverkehrsabkommens Schweiz-Ägypten, brachten eine Lösung: Im August 1949 wurde auch die Ausfuhr des einzigen in der Schweiz verzollten Halton HB-AIF bewilligt, nun mit dem Kennzeichen SU-AGH. Die beiden andern Halton waren schon im Juni 1949 in Ägypten eingetroffen.

Weiteres Halifax-Projekt aus Basel

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs fehlten geeignete Bodentransportmittel, um leicht verderbliche Früchte gekühlt und möglichst rasch auf den europäischen Absatzmärkten verteilen zu können. Dies brachte auch in der Schweiz verschiedene im Transportgeschäft tätige Agenturen auf die Idee, diese Aufgabe den in grosser Zahl verfügbaren ehemaligen Bomber- und Transportflugzeugen der alliierten Streitkräfte zu übertragen. Neben der



Alleine im Rumpfbehälter konnte die Halton HB-AIF von Air-Globe 3630 Kilo Fracht aufnehmen. Im Krieg war die Halifax für eine Höchstbombenlast von 5900 Kilo zugelassen. Im Hintergrund ist eine zweite Halton von Air-Globe ersichtlich.

eigens dafür gegründeten Air-Globe SA, befasste sich beispielsweise auch die Air-Charter Abteilung des Basler Reisebüros WM.Müller & Co AG mit einem solchen Projekt, wie aus einem Briefwechsel im November 1947 mit dem Luftamt hervorgeht.

In ihrem Schreiben informierte die Firma WM.Müller, eine befreundete Gesellschaft beabsichtige in England zwei oder drei Halifax-Flugzeuge zum Stückpreis von 5000 englischen Pfund (damals etwa 60'000 Schweizer Franken entsprechend) zu kaufen und diese jeweils von Mai bis Juli für Früchtetransporte zwischen Norditalien und England einzusetzen. Sie wollte vom Luftamt wissen, welche schweizerischen Vorschriften zu beachten wären, wenn die Halifax für deren Betrieb einer englischen Gesellschaft verchartert würden, die ihr Piloten und Radio-Offiziere zur Verfügung stellen und auch den Unterhalt der Maschinen besorgen würde. Obschon die Besitzer domizilierte Schweizer wären, würden die Flugzeuge praktisch überhaupt nie in die Schweiz fliegen, weil deren voraussichtliches Arbeitsgebiet ausserhalb der Schweiz liege.

In seiner Antwort erklärt das Luftamt der Firma WM. Müller & Co., dass gemäss ICAO-Abkommen die Flugbesatzungen über die notwendigen Ausweise desjenigen Staates

verfügen müssten, in welchem die Flugzeuge immatrikuliert sind. Gestützt auf die gemachten Angaben erscheine es ausgeschlossen, die Halifax in der Schweiz immatrikulieren zu können, und unter den gegebenen Umständen wäre eine schweizerische Immatrikulation dieser Flugzeuge für den vorgesehenen Direktverkehr Italien-England überdies ganz unzweckmässig. Diese klare Absage der schweizerischen Luftfahrtbehörde hat die Firma WM. Müller & Co. wohl vor ähnlichen Schwierigkeiten bewahrt, mit denen Air-Globe SA fast im gleichen Zeitraum zu kämpfen hatte.

Halton-Absturz am Hohgant

Tragisch endete am 16. April 1950 der Flug der Halton Mk. I G-AHDX der Fluggesellschaft World Air Carriers Ltd., als das Flugzeug im Instrumentenflug ohne Bodensicht um 6.28 Uhr Lokalzeit auf einer Höhe von 1900 Metern über Meer an der Nordwand des Hohgants zerschellte. Dabei verloren die fünfköpfige Besatzung und der einzige Passagier ihr Leben. Die Halton war in Amsterdam mit einer Ladung Radioempfänger im Auftrag von Philips unterwegs nach Teheran. Aus unerklärlichen Gründen flog sie anstatt Richtung Bodensee-München genau auf den Hohgant zu. Aufgrund



Foto Albert Violand/ www.pionair-ge.ch

Diese von der HB-AIF aus geschossene Aufnahme zeigt 1948 die drei in Genf-Cointrin abgestellten Haltons von Air-Globe vor dem sich im Bau befindlichen Flughafengebäude. Die HB-AIK und -AIL wurden nur für den Überflug von England nach Genf behelfsmässig immatrikuliert. Anschliessend sind sie für Air-Globe nicht mehr geflogen.

des Funkverkehrs und einer in den Trümmern gefundenen Karte ergab sich, dass der Navigator die Orientierung verloren und seinen Irrtum leider zu spät erkannt hatte. +

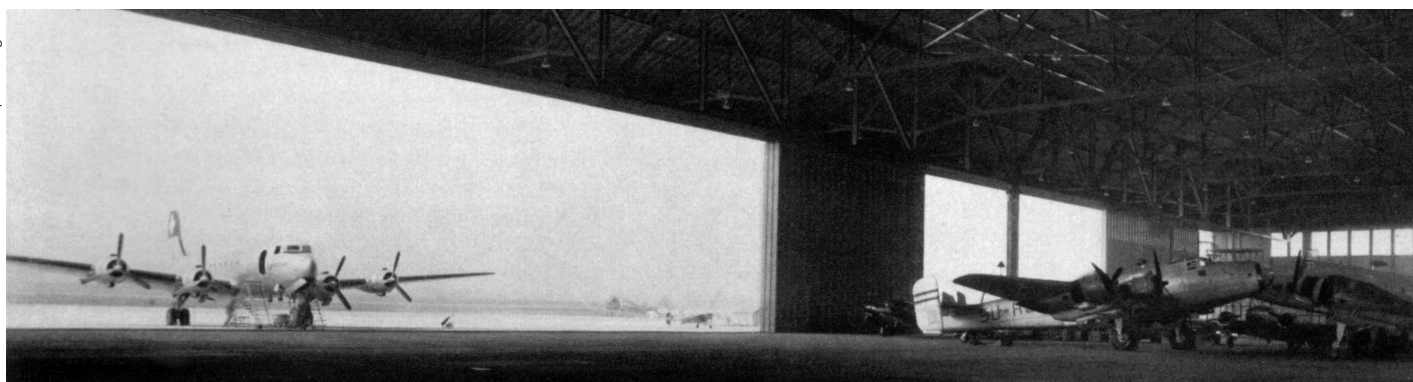
FLOTTE

Air-Globe SA

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-AIF	Handley Page H.P. 70 Halifax C Mk.VIII/Halton	1365	03.11.1947	28.12.1948	ex PP292/G-AJNV/(HB-AIV), ging an Egyptian Air Force/Misir Airlines als SU-AGH ¹⁾
HB-AIK	Handley Page H.P. 70 Halifax C Mk.VIII/Halton	1346	(04.09.1947)	(28.12.1948)	ex PP273/G-AKCT, ging an Egyptian Air Force/Misir Airlines als SU-AGI ²⁾
HB-AIL	Handley Page H.P. 70 Halifax C Mk.VIII/Halton	1362	(04.09.1947)	(28.12.1948)	ex PP289/G-AKBP, ging an Egyptian Air Force/Misir Airlines als SU-AGL ²⁾
HB-AIM	Handley Page H.P. 70 Halifax C Mk.VIII/Halton	1391	(04.09.1947)		ex PP329/G-AKBR, Immatrikulation nur reserviert, Flugzeug nicht abgeliefert

Anmerkung: 1) Anstelle von HB-AIF wurde wahrscheinlich in England zuerst das Kennzeichen HB-AIV aufgemalt.
2) Es ist nicht eindeutig klar, ob HB-AIK zu SU-AGI und HB-AIL zu SU-AGL wurden, oder umgekehrt.

Foto www.pionair-ge.ch



Diese rare Aufnahme von Anfang 1949 zeigt den Genfer Hangar, vor dem eine Douglas DC-4 der Swissair steht, mit zwei ehemaligen Haltons von Air-Globe, wobei mindestens eine bereits die ägyptischen Kennzeichen trägt.