

Schweizer Fluggesellschaften (35): Tarsa – Air Bleu S.A.

Lufttaxi ohne Perspektive

1946 entstand in Genf die Tarsa, mit dem Ziel Taxi- und Rundflüge mit einmotorigen Flugzeugen durchzuführen. Mit dem Wechsel des Firmennamens auf Air Bleu wurden auch mehrmotorige Maschinen beschafft. Aus finanziellen Gründen wurde der Betrieb im Winter 1950 eingestellt.

**Rückblick von Markus Seiler
und Daniel Ruhier**

Im August 1945 wandte sich das Handels- und Industrieministerium des Kantons Genf mit einem Schreiben an den Direktor des Luftamts, um ihn über die geplante Gründung einer Taxifluggesellschaft in Genf-Cointrin mit Namen «Tarsa» zu orientieren. Man stehe dem Projekt positiv gegenüber und bitte das Luftamt um dessen wohlwollende Prüfung. Im Oktober 1945 bat der designierte Direktor der Tarsa das Luftamt um eine schriftliche Bestätigung zuhanden zukünftiger Aktionäre, dass die Tarsa nach ihrer Gründung eine Betriebsbewilligung für gelegentliche Lufttransporte erhalte. Bereits im Mai richtete ein Genfer Notar ein Schreiben an das Luftamt, worin er dieses über die Vorbereitungen zur Gründung der TARSa – Taxis Aériens Rapides S.A. orientierte. Gleichzeitig bat er um Bescheid, ob das Luftamt Einwände gegen diese Gründung habe. Das Luftamt und das Eidgenössische Amt für Handelsregister entschieden darauf, dass der Ausdruck «Rapides» im Firmennamen nicht bewilligt würde, weil es sich bei diesem Wort um eine Reklamebezeichnung handle und alle Lufttaxi mehr oder weniger schnell seien.



Foto Archiv Markus Seiler

Die grössten Flugzeuge von Air Bleu waren die beiden Avro Anson. Die HB-TAA war 1948 nur gerade sieben Monate bei der Airline, die HB-TAR (Bild) flog ein gutes Jahr für die Air Bleu.

Gelungener Start

Nachdem die Nord 1002 HB-OAR am 30. April 1946 in Genf eingetroffen war, reichte die Gesellschaft am 21. Mai 1946 dem Luftamt ein Gesuch um Bewilligung für den gewerbmässigen internen Luftverkehr in der Schweiz ein. Am 21. Juni 1946 erfolgte die Gründung der Tarsa Taxis Aériens S.A. in Genf mit einem Aktienkapital von 500'000 Franken, das mit 280'000 Franken liberiert war. Bereits am 13. Juli 1946 erhielt die Tarsa vom Luftamt die

Betriebsbewilligung. Die Flotte wuchs bis Juli 1947 auf sechs einmotorige Flugzeuge an und umfasste drei Nord und drei Piper verschiedener Modelle. Neben Rundflügen ab Genf kam die Tarsa einer regen Nachfrage nach Taxiflügen Richtung Spanien, besonders Barcelona, nach.

Im August 1947 änderte die Tarsa ihren Firmennamen in «Air Bleu Genève, taxis aériens s.a.», der am 8. März 1948 schliesslich auf Air Bleu Genève S.A. modifiziert wurde. Am 22. August 1947 registrierte die Air Bleu mit der Avro Anson HB-TAR ihr erstes grösseres Flugzeug, gefolgt von der zweiten Anson, HB-TAA, die im März 1948 in die Flotte integriert wurde.

Bedarfsflüge und Lufttaufen

Air Bleu bot ab verschiedenen Flugplätzen die damals populären Lufttaufen an und führte Bedarfsflüge in der Schweiz und in ganz Europa durch, unter anderem während den olympischen Winterspielen in St. Moritz 1948. Dafür wurde die Anson auf der Strecke Cointrin-Samedan zum Retourpreis von 295 Franken pro Fluggast eingesetzt. Im Programm waren auch Messeflüge von Genf nach Basel, Lyon und Barcelona.



Foto Archiv Daniel Ruhier

Die Nord 1000 HB-OAZ der Tarsa flog später noch bei der Swissair und beim Luftamt. Im April 1969 verunfallte die Maschine als D-EFFI in Deutschland.



Mit diesem Plakat warb Air Bleu 1947.

Im März 1948 inspizierte das Luftamt die Air Bleu mit dem Ergebnis, dass die Fluggesellschaft recht gut dastehe, aber zu viele unterbeschäftigte Piloten auf der Lohnliste habe und anscheinend über keine Gewinn- und Verlustrechnung verfüge.

Ebenfalls im März 1948 unterbreitete die Direktion der Air Bleu ihrem Verwaltungsrat ein Strategiepapier, in welchem sie vor allem auf die Flugzeugflotte einging. Es wurde beantragt, aus der bestehenden Flotte nur die Piper Super Cruiser und die Nord 1102 zu behal-



Die Beech D17S war vom 7. Februar 1949 bis 1951 bei Air Bleu im Einsatz.

ten, die beiden Anson, die Nord 1002 und den Piper Cub zu verkaufen und eine Noorduyn Norseman, eine Beech C-45 oder deHavilland Dove, sowie eine weitere Piper Super Cruiser zu beschaffen. Tatsächlich wurden die Anson im September und Oktober 1948 verkauft, bei Aero-Union von April bis Oktober 1948 eine Norseman gemietet, und im Februar 1949 die Beech D17S HB-KID in Betrieb genommen.

Weitere Expansionsgelüste

Im Januar 1950 überlegte man sich bei Air Bleu, ob die Firma nicht vollständig reorganisiert und einige Douglas DC-4 beschafft werden sollten. Air Bleu wollte mit der französischen Inter-Frigo S.A., einem Unternehmen für den Transport leichtverderblicher Waren, zusammenarbeiten. Im Hinblick auf diese Zu-

sammenarbeit erkundigte sie sich beim Luftamt über die Bedingungen für den Betrieb regelmässiger Liniendienste zwischen der Schweiz und Südamerika. Das Luftamt wies Air Bleu umgehend auf die gewaltigen Schwierigkeiten bei der Errichtung und dem Betrieb solcher Linien hin.

Im Laufe des Jahres 1950 geriet Air Bleu mehr und mehr in finanzielle Schwierigkeiten und der Verwaltungsrat entschied am 4. Dezember 1950, den Flugbetrieb bis auf weiteres einzustellen. In der Folge sah sich das Luftamt gezwungen, der Air Bleu per 31. Januar 1951 die Betriebsbewilligung zu entziehen und die Verwendung der verbliebenen Flugzeuge – Nord 1102 HB-OAX, Piper Super Cruiser HB-OAP und Beech 17 HB-KID – zu verbieten. Am 5. März 1951 wurde in Genf über die Air Bleu Genève S.A. der Konkurs eröffnet. ❌

TARSA- / Air Bleu-Flotte

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-OAR	Nord 1002 Pingouin II	163	02.05.1946	04.09.1964	Ablieferung an TARSA Paris-Genf am 30.04.1946, 1950 an Privatperson, 1965 nach Deutschland D-EHUX, D-EOAR, später D-EACS, als D-EMMA von Air Classic auf Flughafen Frankfurt, ab Mai 2003 als D-EFAG auf Aussichtsterrasse Flughafen Stuttgart
HB-OAX	Nord 1102 Noralpha	7	02.05.1946	01.04.1954	ex F-WBCL am 10.10.1951 an Italo Marazza, gelöscht am 01.04.1954 nach Frankreich (Armée de l'Air)
HB-OAZ	Nord 1000 (Me-108)	35	20.12.1946	31.03.1948	an Swissair als HB-IKI (24.02.1948 - 29.05.1953), dann Eidg. Luftamt; im August 1960 als D-EFFI, verunfallt 30.04.1969
HB-OEY	Piper J3C-65/L-4	12440	12.03.1946		ex 44-80144, aktiv Air Club d'Yverdon
HB-OMO	Percival P.10 Vega Gull	K-64	12.06.1937	26.09.1946	(CH-477), gemietet von privat, verunfallt auf Tarsa-Flug bei Perpignan/F am 26.09.1946
HB-OAP	Piper PA-12 Super Cruiser	_12-2245	09.07.1947		ex NC2239M, (OO-XAZ), aktiv AMPA Lausanne
HB-OOC	Piper PA-12 Super Cruiser	_12-2306	02.09.1947		ex NC2253M, aktiv AMPA Lausanne
HB-OOT	Piper PA-12 Super Cruiser	_12-2381	17.07.1947	26.04.1957	ex NC2288M, verunfallt 26.04.1957 (Kollision in der Luft mit HB-OSN)
HB-TAA	Avro 652 Anson Mk V	BRC-1196C	12.03.1948	05.10.1948	gebaut von Federal Aircraft Corp. Canada, ex RCAF 12089, CF-FZE, am 05.10.1948 verkauft als CF-FZE, Unfall 06.04.1953
HB-TAR	Avro 652 Anson Mk V	4243	22.08.1947	05.10.1948	gebaut von Federal Aircraft Corp. Canada, ex RCAF 11873, CF-FKX, am 13.09.1948 ins Ausland verkauft
HB-KID	Beech Model D17S/UC-43-BH	4935	07.02.1949	04.04.1952	ex 43-10887, FZ439, N6403N, G-AJLA, an Italo Marazza am 10.10.1951, verkauft am 09.03.1952 als N9972F, als F-DADL bei Aéro Club de Casablanca und Norafor von März 1954 bis 1958, zurück als N9972F, gelöscht am 01.01.1964, Verbleib unbekannt
HB-UIK	Noorduyn UC-64A Norseman	646			gemietet von Aero-Union im April 1948
HB-UIL	Noorduyn UC-64A Norseman	727			gemietet von Aero-Union von 01.05.1948 bis 05.10.1948