

## Genfer Airlineprojekt vor 60 Jahren: Airservice Associates SA

# Flüge zur Weltausstellung

**Fast zur gleichen Zeit wie die Basler Fluggesellschaft Aeropa beabsichtigte die Genfer Firma Airservice Associates SA mit einer Curtiss C-46R Commando Charterflüge von der Schweiz aus anzubieten. Anfang 1958 legte sie dem Luftamt ein Programm von rund 60 Retourflügen im Auftrag des Reisebüros Wagon Lits Cook in Genf an die Weltausstellung in Brüssel vor. Das Luftamt verweigerte ihr jedoch den Einsatz eines in den USA eingetragenen Flugzeugs.**

### Rückblick von Daniel Ruhier

Nach dem Konkurs der Genfer Fluggesellschaft Air Bleu Anfang März 1951 verstrichen rund fünf Jahre, bis die Idee zur Gründung einer neuen Fluggesellschaft in der Romandie geboren war. Mitte August 1956 publizierte das Schweizerische Handelsamtsblatt die Gründung der Firma Airservice Inc., deren Ziel die Durchführung von Lufttransporten, Verkauf, Vermietung und Betrieb von Luftfahrzeugen, Schiffen und anderen Transportmittel war. Am 20. Mai 1957 änderte sie ihren Namen auf Airservice Associates SA.

Dank ihrem Netz von Auslandsvertretungen machte die Swissair am 13. Juli 1957 als erste das Luftamt darauf die ihr unliebsame Konkurrenz aufmerksam: Die mit amerikanischen Curtiss C-46 Commando und Douglas DC-4 angebotenen Charterflüge würden laut Auskunft der englischen Behörden an ihr Londoner-Büro von einer in Genf eingetragenen Fluggesellschaft durchgeführt.

### Weltweite Charter und Subcharter

Auf die Luftamt-Anfrage erklärte die Airservice Associates Inc., deren Sitz sich am Quai de l'Île Nr.5 in Genf befand und deren Briefpapier mit «Worldwide Transport Aircraft Charter and Contract Flying» auf den Zweck der Firma hinwies, für ihre Charterflüge verwenden sie namentlich Flugzeuge der amerikanischen Fluggesellschaften Westair Transport Inc., Seattle sowie S.S.W. aus Burbank. In der Regel waren diese in den USA registriert, so die N4894V oder N1247N (Curtiss C-46) und N30064 (Douglas DC-4). Die Firma vermittelte jegliche Art von Charter in irgendeiner Region. Die DC-4 führte damals für Kuwait Airways

Flüge im Nahen Osten aus; die zweite C-46 (N1247N) flog ebenfalls oft auf dieselbe Rechnung in derselben Region.

Im Anschluss an den Besuch ihres Verwaltungsrats Hans Eisenhut mit den Direktoren Ludzer Collins und Léon Gardner am 4. September 1957 stellte Airservice Associates dem Luftamt ein Zirkular an die Agenten zu, in welchem sie diesen «dringend benötigtes Material und Dienste im Lufttransport» offerierte. Ihre erfahrenen amerikanischen Besatzungen wären in der Lage, mit 50- bis 74-plätzig Flugzeugen Reisegruppen überallhin auf der Welt zu befördern. Sie erinnerte dabei auch an die Weltausstellung in Brüssel und die Fussball-Weltmeisterschaft in Schweden 1958.

### Kein HB-Kennzeichen reserviert

Ende November 1957 meldete Airservice Associates dem Luftamt die Absicht an, eine Curtiss C-46 im schweizerischen Luftfahrzeugregister eintragen zu wollen; sie reichte mit dem am 10. Dezember datierten Gesuch um Erteilung einer Allgemeinen Betriebsbewilligung ebenfalls die Formulare zur Eintragung und die Übernahmepflichtung der 50-plätzig, in den USA als N1247N registrierten C-46F Commando ein. Pilatus Air Service SA in Genf bestätigte die Bereitschaft, Unterhalt und Revision des Flugzeugs sicherzustellen.

Im Begleitschreiben vom 12. Dezember 1957 wies Airservice Associates darauf hin, sie beabsichtige ihre Flüge auf der Basis von Charterverträgen für begrenzte Zeitspannen durchzuführen. Aktuell verhandelt sie mit einer belgischen Firma über die Durchführung von rund 180 Flügen ab Antwerpen nach Lourdes und Rom von Mitte April bis Mitte Oktober 1958. Bevor sie jedoch den Kaufvertrag für das Flugzeug abschliesse, wolle sie wissen, ob alle Voraussetzungen für dessen Immatrikulation in der Schweiz erfüllt wären. Gleichzeitig bat sie das Luftamt um Reservation eines HB-Kennzeichens.

Am 10. Januar 1958 verlangte das Luftamt von Airservice Associates zusätzliche Auskünfte betreffend betrieblicher und technischer Voraussetzungen. So das von ihm zu genehmigende interne Betriebsreglement, ein Schema

Am 10. Januar 1958 verlangte das Luftamt von Airservice Associates zusätzliche Auskünfte betreffend betrieblicher und technischer Voraussetzungen. So das von ihm zu genehmigende interne Betriebsreglement, ein Schema



Mit dieser Curtiss C-46 N4894V von Westair Transport aus Seattle wollte Airservice Associates SA ab Genf fliegen. Die C-46 war 1958 im britischen Blackpool stationiert.

Foto Archiv Daniel Ruhier



Foto ETH Bibliothek/Stiftung Luftbild Schweiz

Ab der Schweiz ermöglichten neben Swissair und Sabena (Linien- und Zusatzkursen ab Genf und Zürich mit Convair 440) insbesondere die erst gerade 1957 ins Charterbusiness gestartete Balair sowie die belgische Fluggesellschaft Aviameer (Bild in Basel mit Vickers Viking) den Besuch der Brüsseler Weltausstellung ab der Schweiz.

der Betriebsorganisation, Pflichtenheft und Lizenzen des technischen Chefs, Angaben über die Erfüllung der Mindestanforderungen des zu verwendenden Luftfahrzeugs sowie ein Exemplar des Vertrags mit einer anerkannten Unterhaltsfirma, welcher deren Pflichten und Rechte sowie Verantwortlichkeiten für die Wartung und Revision des C-46 genau umschreibt. Zudem machte es darauf aufmerksam, dass es die Lizenzen der gemeldeten Piloten von ihm validiert werden müssten, bevor der Einsatz auf einem schweizerisch registrierten Luftfahrzeug gestattet würde.

### Ab Genf zur Weltausstellung

Ende Januar 1958 stellte Airservice Associates dem Luftamt ein Charterflugprogramm Genf-Brüssel zu, das sie im Auftrage des Reisebüros

Wagon Lits Cook durchführen wollte. Dieses sah vom 22. April bis 10. Oktober rund 60 Hin- und Rückflüge zur Weltausstellung in der belgischen Hauptstadt vor. Die Firma plante die unter amerikanischer Flagge (und nach Aufnahme der Flüge eventuell in der Schweiz) zugelassene Curtiss C-46 N4894V von Westair Transport Corp., Seattle, zu verwenden. Das über 52 Sitze verfügende Flugzeug war zu jener Zeit auf dem englischen Flugplatz Blackpool stationiert.

Da Airservice Associates noch nicht im Besitz einer Betriebsbewilligung war, verlangte das Luftamt am 7. Februar 1958, die Westair Transport Corp., Seattle habe offiziell den Antrag zu stellen. Zugleich sei die Gegenrechtsklärung der amerikanischen Behörden beizufügen, welche einem schweizerischen Unternehmen das Recht verleihen, gewerbsmässige

Flüge zwischen einem Punkt in den USA und einem Drittstaat durchzuführen.

### Vor Betriebsaufnahme Konkurs

Anfang März erkundigte sich ein Genfer Advokaturbüro, ob auf den Namen der Airservice Associates Einträge im Schweizer Luftfahrzeugregister vermerkt wären, namentlich ein Flugzeug Curtiss Commando C-46, was das Luftamt umgehend verneinte. Mitte April 1958 befand sich die Firma angeblich bereits im Konkurs; Shell Switzerland SA behauptete im späteren Gerichtsverfahren über offene Treibstoffrechnungen, Airservice Associates Inc. habe als Eigentümerin dem Luftamt die Douglas DC-4 N30064 zum Eintrag ins schweizerische Luftfahrzeugregister angemeldet. +

FLOTTE

### Airservice Associates SA, Genf; geplante Flotte

Zusammengestellt von Daniel Ruhier

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Reg beantragt	Bemerkungen
N1247N	Curtiss Wright C-46F-1-CU	22565	10/12/1957	ex 44-78742, decommissioned am 18.09.1947; im August 1950 an Flying Tiger Line als N1247N, 1952 an Westair Transport, 1957 an Kuwait Airways vermietet; nach Unterhalt in Venedig am 24.08.1958 zurück nach USA, 1963 an Sky Van Airways, CA; 1965 an Fairbanks Air Service, Alaska; 1967 an Kimex Inc., Florida; am 23.05.1969 in Barcelona/Venezuela verunfallt
N4894V	Curtiss Wright C-46A-60-CK	387		ex 43-47316 ; am 06.05.1945 an China National Aviation Corp. CNAC als XT-120, 1949 an China Air Transport CAT als N8367C, umregistriert auf N4894V, in Einsatz für Luce' Terra Brand Foods, von Westair Transport, CA, ab 1957 in Blackbushe/GB stationiert, am 04.11.1957 an Lineas Aereas Unidas SA als XA-MER, am 18.09.1962 wiederum als N4894V, am 15.10.1963 an LEBCA als YV-C-LBR, am 23.05.1968 an Tigres Voladores als YV-C-TGD, 1974 an Latin Carga und 1975 als YV-143C eingetragen, 1977 in Caracas ausser Betrieb
N30064	Douglas C-54B-20-DO	27236		ex 44-9010 ; am 25.05.1946 an United Airlines als NC30064 «Cargoliner Chesapeake Bay», am 16.05.1957 an International Airports Inc und an Kuwait Airways vermietet; an Universal Airlines als N30064, an Resort Airlines am 14.02.1962 an Intercoast Airways als LX-IOC; zurück als N30064 und vermietet an ASA International; 19.11.1965 - 28.06.1966 bei Aerovias Panama Airways als HP-420; am 30.10.1967 an ANDES als HC-ANL, ab Oktober 1969 bei Pacific Western als CF-PWK, am 05.12.1972 an Cryderman Air Service, Pontiac MI als N74181, am 26.09.1975 gelöscht, abgebrochen