

# Schweizer Fluglinienprojekte (5): Société Générale de Surveillance

## Lastensegler-Hilfsflüge?

**Kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs hatten Geschäftsleute in Genf die Idee, Frachtflüge mit englischen Bombern und Lastenseglern für das Rote Kreuz durchzuführen. Nach einigen Testflügen in England, diversen Anpassungen am Geschäftsmodell und Überlegungen, wie das Unternehmen hätte finanziert werden können, verliefen diese zweifellos interessanten Operationen im Sand.**

### Rückblick von Daniel Ruhier

Knapp einen Monat nach Ende des Zweiten Weltkriegs setzte die Genfer Société Générale de Surveillance SA (SGS) das Eidgenössische Luftamt über ihre Pläne in Kenntnis, zugunsten des Roten Kreuzes Warentransporte mit Frachtflugzeugen und in deren Schlepptau befindlichen Lastenseglern durchzuführen. Am 9. Mai 1945 teilte der Direktor des Luftamtes, Louis Clerc, persönlich der SGS die Bedingungen für den Erhalt einer Bewilligung zur Durchführung gewerbsmässiger Lufttransporte mit. Er versicherte dabei, der Chef der Technischen Sektion, Willi Bühr, stehe zur Verfügung, das zum Kauf vorgesehene Flugmaterial in London zu begutachten.

### Evaluation in England

In Begleitung von Robert Greif, Cargo Superintendent in London, und Hermann Schreiber, damals technischer Berater der SGS und schweizweit berühmter Segelflieger, sollte Willi Bühr während der vom 22. September bis 13. Oktober 1945 dauernden Reise abklären, ob aus Sicht der Behörde gegen die Weiterverwendung der zur Auswahl stehenden Bomberflugzeuge im zivilen Luftverkehr Bedenken bestünden. Zudem hätten so die eventuellen Beanstandungen sowie notwendigen Änderungen an den ausgewählten Flugzeugen noch vor deren Überführung in die Schweiz behoben werden können. Da zwischen der SGS und ihren Vertretern keine Einigung über die Typenwahl erzielt wurde, beschränkte sich der Spezialist des Luftamtes auf eine detaillierte Beurteilung der in Brize Norton durchgeführten Flugversuche, an denen er und Hermann Schreiber am Doppelsteuer mitfliegen konnten.

Von den als Liquidationsmaterial zum Verkauf angebotenen Flugzeugen kamen laut



Bild Archiv Daniel Ruhier

*Eine der 6178 gebauten Handley Page Halifax der Royal Air Force im Flug. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde dieser Flugzeugtyp auf dem zivilen Markt angeboten.*

Bühr einzig der viermotorige Bomber Halifax III und der Lastensegler Horsa II für die schweizerischen Verhältnisse in Frage. Die Frachterversion Halifax VIII wäre nicht in der Lage gewesen, voll beladen in Genf zu starten und einen ebenfalls voll beladenen Horsa II zu schleppen. Das Fahrgestell der Halifax-Bomber war im Übrigen auf eine Landung ohne Zuladung (Bomben) ausgelegt; das reduzierte Landegewicht bescherte später den als Frachter eingesetzten Halifax-Typen zahlreiche schwere Landeunfälle. Die ebenfalls vorgeführten zweimotorigen Bomber Albemarle und Whitley kamen für SGS nicht in Frage, da sie ohne grösseren Umbau nur minimale Frachtmengen hätten mitführen können und niemals in der Lage gewesen wären, ab Genf mit einem beladenen Lastensegler zu starten.

### Amerikanische Offerte

Gegen eine Beschaffung der von amerika-

nischer Seite angebotenen Frachtflugzeuge C-47 Dakota bestanden seitens des Luftamtes keine Bedenken. Da die Flugzeuge des Air Transport Command während des Krieges Überlast mitführen durften, empfahl Bühr, die Bordbücher der zum Kauf vorgesehenen Flugzeuge genau zu prüfen, ob wegen allfälliger Flüge mit Überlast und vorzeitiger Alterung, deren Betriebssicherheit und Lebensdauer nicht in Frage gestellt werden müsse. Für den Fall, dass Reichweite und Zuladung der Dakota den Anforderungen der SGS nicht, oder nur für einen Teil ihrer Fluglinien, genügten, empfahl er den Versuch, aus der Pazifik-Luftflotte des Air Transport Command einige Frachtflugzeuge des Typs C-46 Commando zu erwerben.

### Aktivitäten im Hintergrund

Anfang November 1945 informierte Direktor Clerc den Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Bundes-



Im Zweiten Weltkrieg wurde der Lastensegler Horsa von den Briten für den Transport von Fallschirmtruppen und von Material erfolgreich eingesetzt. Geschleppt wurde der Segler von Halifax, Dakota oder anderen geeigneten Transportflugzeugen. SGS hatte die Idee, Horsa Segler für Rot-Kreuz-Transporte einzusetzen.

rat Enrico Celio, über das Vorhaben der SGS, für den regelmässigen Frachttransport von England, Dänemark, Schweden und Nordafrika in die Schweiz, und von hier in den Balkan, viermotorige Halifax- und zweimotorige Dakota-Flugzeuge zu kaufen. Er habe die SGS eindringlich darum gebeten, die Swissair anzufragen, ob sie zu einer Zusammenarbeit für diese speziellen Frachttransporte bereit sei. Sollte diese das Angebot ausschlagen, könnte der SGS oder einer von ihr für diesen Betriebszweig speziell geschaffenen Aktiengesellschaft eine Konzession erteilt werden; anfänglich würden diese Transporte im Auftrag des Roten Kreuzes durchgeführt.

Als Antwort auf einen Telefonanruf von Robert Greif, die SGS habe nun definitiv den Ankauf von je zwei Frachtflugzeugen Handley Page Halifax und Douglas C-47, sowie eines Lastengleiters Horsa II beschlossen, machte Willi Bühler am 30. Dezember 1945 per Expressbrief klar, er hätte die Beschaffung des Halifax VIII nur deshalb als sinnvoll betrachtet, weil er kurzfristig erhältlich war, und so die Rot-Kreuz-Flüge noch während der Winterperiode 1945/46 hätten stattfinden können. Er sei jedoch der Auffassung, dass fliegende Fracht-Schleppzüge in der zivilen Luftfahrt eine Notlösung bleiben würden und keine Zukunft hätten.

## Verhandlungen mit der Alpar

Am 9. Januar 1946 gab die Alpar AG dem Luftamt bekannt, die vor einiger Zeit mit der SGS in Genf eingeleiteten Verhandlungen über die Organisation von Luftfracht-Transporten von der Schweiz ins Ausland seien grundsätzlich zum Abschluss gelangt. Nach dem getroffenen Abkommen verzichte die SGS darauf, eine eigene Fluggesellschaft ins Leben zu rufen; stattdessen beteilige sich diese an einer Kapitalerhöhung bei der Alpar AG, um den Ankauf von Transportflugzeugen zu ermöglichen.

Ein Schreiben vom 15. Januar 1946 konkretisierte die Erweiterung der Alpar wie folgt: Der Flugzeugpark solle mit Dakota und Halifax-Flugzeugen vergrössert und anfänglich Frachtrecken ab Genf nach Barcelona-Madrid-Lissabon, Oran/Algier-Casablanca, Athen/eventuell Istanbul-Kairo, Budapest-Sofia/Bukarest, Kopenhagen-Oslo/Stockholm sowie London geführt werden. Die Betriebsaufnahme sei in zwei bis drei Monaten geplant.

## Alpar – der neue Operator

In seiner Denkschrift vom 19. Februar 1946 über die «Beschaffung von Passagierflugzeugen für die Alpar AG» führte der damalige Direktor Hermann Aeschbacher aus: «Nachdem die neue

Aktionärsgruppe in Genf zwei Flugzeuge einbringt, würde sich durch die weitere Beschaffung von zwei oder drei Flugzeugen eine gute Ergänzung des Flugzeugparks ergeben, da die für Passagiertransport verwendeten Flugzeuge ohne weiteres für Frachttransport eingesetzt werden könnten, wenn die Bestuhlung weggenommen wird.» Aeschbacher schlug daher vor, drei zusätzliche Dakota-Flugzeuge zu kaufen, wovon zwei für den gewerbsmässigen Luftverkehr umgebaut würden und das dritte als Reservemaschine dienen sollte.

Das schweizerische Luftfahrzeug-Register enthielt Eintragungen von vier Douglas C-47 der Alpar AG: HB-ASA, HB-ATA, HB-ATI und HB-ATU. Welche zwei Flugzeuge die Sacheinlage der SGS bildeten, ist nicht eindeutig geklärt. Laut Augenzeugen waren im Alpar-Hangar in Belp ebenfalls Ersatzteile für Halifax-Flugzeuge (so etwa Seitensteuer-Flächen) eingelagert – im Luftfahrzeugregister waren jedoch weder Halifax-Frachter noch Horsa II-Lastengleiter der Alpar AG eingetragen. Wie bereits andere Projekte in der Zivilluftfahrt kurz nach dem Zweiten Weltkrieg, war auch diese Idee – wahrscheinlich wegen den technischen Voraussetzungen des gewählten Flugmaterials, andererseits als Folge des Luftverkehrsmonopols der Swissair – zum Scheitern verurteilt und wurde 1946 begraben. +

## Flugzeugevaluation der Société Générale de Surveillance SGS vom Herbst 1945

Flugzeugtyp	Triebwerke	Leergewicht	Zuladungsgewicht	Abfluggewicht	Reichweite	Geschwindigkeit	Erstflug	Anzahl gebaut
Armstrong Whitworth A.W. 38 Whitley	2 Rolls Royce Merlin X von 1'130 PS	8'777 kg	3'175 kg	15'195 kg	2'655 km	338 km/h	17.03.1936	1'814
Armstrong Whitworth A.W. 41 Albemarle	2 Bristol Hercules XI von 1'590 PS	10'270 kg	1'820 kg	16'590 kg	2'160 km	274 km/h	20.03.1940	602
Handley Page H.P. 57 Halifax B. Mk. III	4 Bristol Hercules XVI von 1'675 PS	17'345 kg	6'576 kg	29'484 kg	1'658 km	346 km/h	25.10.1939	6'178
Handley Page H.P. 70 Halifax C. Mk. VIII	4 Bristol Hercules 100 von 1'675 PS	17'140 kg	5'493 kg	29'510 kg	2'896 km	336 km/h	1945	
Vickers Armstrong Wellington Mk. III	2 Bristol Hercules XI von 1'425 PS	8'459 kg	2'041 kg	13'381 kg	2'366 km	378 km/h	15.06.1936	11'462
Airspeed AS. 58 Horsa Mk. II	Ohne Triebwerke	3'797 kg	3'347 kg	7'144 kg	geschleppt	241 km/h	12.09.1941	3'644