

## Schweizer Fluglinienprojekte (6): Swissalp und Transazur

# Hochfliegende Pläne

**Im Frühling 1959 fehlte es nicht an neuen Ideen in der schweizerischen Aviatik. Die Swissalp AG plante, Inlandflüge mit einer DHC-3 Otter anzubieten. Transazur Air Lines wollte gar vier Constellations von ELAL übernehmen. Doch Swissalp hob nie ab und Transazur erwies sich als Projekt eines Hochstaplers.**

### Rückblick von Markus Seiler und Daniel Ruhier

Im Frühjahr 1959 gelangte ein Initiativkomitee für die Gründung einer neuen Fluggesellschaft mit dem Namen Swissalp AG an das Luftamt und stellte diesem am 29. April 1959 ihr Projekt vor. Swissalp sollte eine Fluggesellschaft werden, die sowohl Linien- wie Bedarfsflüge innerhalb der Schweiz durchzuführen plante. Im Initiativkomitee waren Regierungsräte und Nationalräte der Westschweizer Kantone und des Tessins, aber auch der bekannte Gletscherpilot Hermann Geiger vertreten.

### Im Otter quer durch die Schweiz

Im Linienerkehr sah Swissalp mehrere, zum Teil unkonventionelle Strecken vor: so Zürich-

Bern-Sion, Zürich-Davos-Samedan-Lugano-Zermatt-Sion und Genf-Lausanne-Sion. Im Bedarfsverkehr plante sie Flüge ab Verbier-Croix de Coeur, Saanen, Mürren, Montana, Aosta, Les Diablerets und ab anderen Orten! Als Fluggerät war die Beschaffung vorerst eines De Havilland Canada DHC-3 Otter mit zehn Plätzen geplant, mit welchem Hermann Geiger auf 20 und mehr Gletschern landen und eine Regelmässigkeit der Flüge von 80 Prozent erreichen wollte.

An der Sitzung vom 29. April standen verschiedene Vertreter dem Projekt jedoch kritisch gegenüber. Es wurde die Frage der Konkurrenz zur Bahn aufgeworfen und erwähnt, dass 1964 die Eröffnung der Autobahn Genf-Lausanne zu erwarten sei, und die Regelmässigkeit der Flüge sehr vom Wetter abhängen. Das Projekt sollte dann durch zwei

Unterkommissionen weiterbehandelt und auch der Kontakt zur Swissair und anderen Fluggesellschaften sollte aufgenommen werden. Aber die Geschichte löste sich bald ergebnislos in Luft auf.

### Aéroport International du Landeron

Laut Presseberichten plante der jugoslawische Staatsangehörige Ignat Zgardely im Frühjahr 1959 in der Zihlebene zwischen Bieler- und Neuenburgersee eine Flugzeugfabrik sowie einen Flughafen mit Testgelände zu erstellen. Er präsidierte dank der Unterstützung des Gemeinderates von Cressier eine Versammlung interessierter Grundeigentümer. Zudem vereinbarte er mit der israelischen Fluggesellschaft ELAL die Lieferung von vier Lockheed L-049 Constellations, die er beim Eidgenös-



Mit einer solchen DHC-3 Otter auf Rädern und Skiern wollte die Swissalp AG 1959 Inlandlinienflüge und Charters auf Gletscher anbieten.



Die Lockheed L-049 Constellation 4X-AKB war eine von vier ELAL-Connies, welche von Transazur Air Lines hätte übernommen werden sollen. Hier steht sie im Februar 1962 in London-Heathrow, kurz vor der Übergabe an Euravia.

sischen Luftamt zum Eintrag ins Luftfahrzeugregister anmeldete. Die Pläne erwiesen sich jedoch als Scharlatanerie eines Hochstaplers.

Mit Brief vom 24. Februar 1959 bestätigte der Chef der Sektion Flugmaterial – mit Kopie an die Sektion Gewerbsmässige Luftfahrt – der Firma Transazur Air Lines in Cressier/NE, das Luftamt habe die Kennzeichen HB-IEA, HB-IEB, HB-IEC sowie HB-IED für die vier Flugzeuge vom Typ Lockheed Constellation reserviert, die sie gemäss Information ihres Direktors Zgardely im schweizerischen Luftfahrzeugregister einzutragen wünsche. Er verwies dabei auf die Technische Mitteilung Nr. 320, da das Luftamt gegenwärtig über keine Unterlagen über das Unternehmen oder die einzutragenden Flugzeuge verfüge.

### Falcon 50 statt Constellations

Die erste Anmeldung für die Eintragung von vier Lockheed Constellation mit den israelischen Kennzeichen 4X-AKA, 4X-AKB, 4X-AKD sowie 4X-AKE war am 15. Februar 1959 unterzeichnet worden. Dies mit der durch die schweizerische Botschaft in Tel Aviv beglaubigten Unterschrift von ELAL-Direktor Dror Galezer, dem späteren Nordamerika-Vertreter von ELAL. Als Hauptstandort wurde «Lod Airport, Israel», als Eigentümer «ELAL Israel Airlines Ltd.» in Tel Aviv, und als Halter «Transazur S.A., Société A rienne» in Cressier/NE genannt. Am 2. März 1959 erhielt das Luftamt eine von Ignat Zgardely allein unterzeichnete zweite Anmeldung für die gleichen vier Flugzeuge: als

Hauptstandort wurde nun «Zürich (Kloten)», als Eigentümer und Halter Transazur Air Lines (TAL) in Cressier/NE angegeben.

Wenige Tage später verweigerten die schweizerischen Behörden Herrn Zgardely an der französischen Grenze die Einreise in die Schweiz; kurz darauf wurde er von Frankreich ausgeschafft. Im November 1960 verurteilte das Neuenburger Strafgericht den jugoslawischen Hochstapler Zgardely im Abwesenheitsverfahren zu 18 Monaten Gefängnis und Landesverweis.

Die von Transazur Air Lines reservierten Kennzeichen HB-IEA bis HB-IED wurden schliesslich Anfang der 1980er-Jahre wieder freigegeben und für Gesch ftsreiseflugzeuge Dassault Falcon 50 verwendet. +

# FLOTTE

## Transazur Air Lines: geplante Lockheed Constellation

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Reg reserviert	Bemerkungen
HB-IEA	Lockheed C-69-1-DO/L-049-39-10	1965	24.02.1959	ex 43-10313/N90827/4X-AKA ELAL, als G-ARXE im Februar 1962 an Universal Sky Tours, Skyways Bemalung, an Euravia (London) im Mai 1963, im Mai 1965 in Luton verschrottet
HB-IEB	Lockheed C-69-1-DO/L-049-39-10	1967	24.02.1959	ex 43-10315/N90828/4X-AKB ELAL, als G-ARVP im April 1962 an Universal Sky Tours, Skyways Bemalung, an Euravia (London) im Mai 1963, im April 1965 in Luton verschrottet
HB-IEC	Lockheed L-049-46-26	2061	24.02.1959	ex N88861PA/CU-T-532/4X-AKE ELAL, 1963 an israelische Luftwaffe
HB-IED	Lockheed C-69-5-DO/L-049-46-26	1980	24.02.1959	ex (42-94559)/G-AHEN BOAC, Bruchlandung in Filton am 08.01.1951, mit Teilen der c/n 1966 repariert, wurde N74192/4X-AKD ELAL, als G-AHEN im Februar 1962 an Universal Air Tours, im April 1962 auf L-049D modifiziert, an Euravia (London) im Mai 1963, 1965 in Luton verschrottet