

Vor 75 Jahren: Swissair beschaffte neun Douglas DC-3/C-47

Kaufrausch nach dem Krieg

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs kauften Swissair und Alpar innert zwei Jahren nicht weniger als 18 Flugzeuge aus der Produktion der amerikanischen Douglas-Werke: Zwei der zuletzt gebauten DC-3D, zwölf aus USAAF-Liquidationsbeständen stammende C-47B sowie vier fabrikneue DC-4. Dieser erste Beitrag beleuchtet die Beschaffung der neun DC-3/C-47 durch Swissair.

Rückblick von Daniel Ruhier

Bei Kriegsausbruch im August 1939 zählte die Verkehrsflugzeugflotte der Swissair fünf Douglas DC-3-221 und drei DC-2-115B. Die als letzte für kriegswirtschaftliche Transportaufgaben mit Bundessubvention beschaffte DC-3 HB-IRU wurde schon im Mai 1940 wieder verkauft. Ein Bombenangriff der Alliierten zerstörte am 9. August 1944 zudem die DC-2 HB-ISI auf dem Flughafen Stuttgart.

Aus C-117-Produktion abgezweigt

Nach Kriegsende nahm Swissair bereits am 30. Juli 1945 die flugplanmässige Bedienung von Paris auf. Es folgten Amsterdam ab dem 19. September und London ab dem 29. September. Sonderflüge führten nach Barcelona, Lissabon, London sowie via Amsterdam nach Malmö. Die gute Auslastung und hohen Erträge

bewogen die Swissair, den Flugzeugpark der rasch zunehmenden Nachfrage anzupassen. Am 16. November informierte sie das Luftamt, die Douglas-Werke in Santa Monica hätten ihr die Ablieferung je einer fabrikneuen DC-3, Typ C-117A, für Januar und Februar 1946 bestätigt. Mitte Dezember reiste Flugkapitän Franz Zimmermann mit dem Verantwortlichen für den technischen Einkauf, Fred Brunner, in die USA und sie unterzeichneten den Kaufvertrag für zwei der zuletzt gebauten zivilen DC-3 mit den Werksnummern 42969 und 42978.

« Die gute Auslastung und hohen Erträge bewogen die Swissair, den Flugzeugpark der rasch zunehmenden Nachfrage anzupassen. »

Kurz nach Jahresende tätigte die Swissair den Kauf von drei gebrauchten C-47B Dakota aus amerikanischen Armeebeständen. Mit einem Brief vom 14. Januar 1946 informierte der Verwaltungsrat die Bundesbehörden, gegenwärtig würden zwei nach Dübendorf überflogene Dakota-Maschinen vom technischen Dienst auf ihre Verwendbarkeit als Frachtmaschinen untersucht. Diese sollten auch für die Pilotenausbildung eingesetzt werden, um die Passagiermaschinen von der Aufgabe zu entlasten. Die erste Douglas C-47B mit der amerikanischen Kennung 43-48793 traf schon am 12. Januar 1946 in Dübendorf ein. Die zweite mit der Kennung 43-49204 übernahm die Swissair am 19. Januar 1946. Das Luftamt trug die zwei Flugzeuge am 15. Februar mit den Kennzeichen HB-IRD und HB-IRF ins Register ein. Die nur gerade 532 Flugstunden aufweisende HB-IRD startete am 26. Februar 1946 zum ersten Probeflug, am 3. März fanden die Abnahmeflüge und am 5. März die Erstprüfung durch das Luftamt statt.

Langzeitparking in Dübendorf

Inzwischen war am 2. Februar 1946 die dritte C-47B mit der Kennung 43-48380 eingetroffen und zwei Tage später als HB-IRG eingetragen worden. Das Luftamt stellte gleichzeitig eine provisorische Verkehrsbewilligung für Probeflüge und einen Flug nach Beauvais und London retour aus. Diese fanden jedoch kaum statt: Schon im Februar demonitierte die Swissair nämlich deren Goodrich-Flügelenteisung und

ETH Bildarchiv



Die zwei Tage zuvor abgelieferte C-47B '349204' (HB-IRF) ist bei der Eröffnung der Linie Amsterdam-Zürich am 21. Januar 1946 hinter der KLM C-47A PH-TBA zu sehen.



Die Luftaufnahme des DC-3-Frächters HB-IRD über dem Zürichsee zeigt eindeutig, dass die Immatrikulation auf der Flügeloberfläche in orange statt schwarzer Farbe aufgemalt war.

Foto ETH Bildarchiv

baute diese in die Vorkriegs-DC-3 HB-IRA ein. In Tarnfarben belassen blieb die HB-IRG bis zum Jahresende vor der Swissair-Werft in Dübendorf abgestellt.

Die fabrikneu bestellten Douglas DC-3D trug das Luftamt am 4. März 1946 als HB-IRB und HB-IRC ins Register ein und stellte zeitgleich zwei provisorische Verkehrsbewilligungen für den Überflug aus den USA nach Dübendorf aus. Die HB-IRB traf am 20. März, die HB-IRC am 18. April 1946 ein. Sie wurden durch Besatzungen einer auf Ablieferungsflüge spezialisierten kanadischen Firma von Santa Monica in die Schweiz überflogen.

Mit exakt 520 Flugstunden erhielt die HB-IRF nach der Revision und Zivilisierung am 29. Mai 1946 die provisorische Verkehrsbewilli-



Die fabrikneue Douglas DC-3D HB-IRB wurde von Piloten einer auf Ablieferungsflüge spezialisierten kanadischen Firma nach Dübendorf geflogen.

Foto ETH Bildarchiv



Die C-47B-30-DK HB-IRM wurde von der Royal Air Force übernommen. Hier zeigt sie sich 1947 mit der KLM DC-3, PH-TBR und der Danish Air Lines DC-3, OY-DCE, in Dübendorf.

gung, es war gleichzeitig das definitive Immatrikulationsdatum. Sie startete am 4. Juni zum ersten Probeflug. Eine Besatzung der Scottish Aviation überführte das Flugzeug am 29. Juni ab Dübendorf via London nach Prestwick, wo es zum Passagierflugzeug umgebaut wurde. Nach erfolgtem Umbau brachte eine schottische Crew die HB-IRF am 12. September 1946 in die Schweiz zurück. Der erste kommerzielle Flug fand am 8. Oktober nach Paris statt.

Korrosionsschäden übersehen

Im September 1946 hatte Gottfried von Meiss, Technischer Direktor der Swissair, die Planung für die DC-3-Flotte wie folgt dargestellt: «Der Vorrat der durch die USA-Surplus-Verkaufsorganisation angebotenen, gut erhaltenen C-47-Flugzeuge in Europa ist nahezu erschöpft. Es gelang der Swissair jedoch, sich zusätzlich zu den drei bereits erworbenen

C-47 noch weitere vier Dakotas zu sichern.» Von diesen sieben C-47 war die HB-IRF zum Passagierflugzeug umgebaut. Die HB-IRD diente als Frachter auf der Nachtstrecke, zwei weitere befanden sich in Revision (HB-IRG und HB-IRK, für Fracht bestimmt). Weitere drei waren noch bestellt und für den Umbau für den Passagiertransport vorgesehen (HB-IRL, -IRM, -IRN). Ihre Ablieferung sollte im Dezember 1946/Januar 1947 erfolgen.

«Der Vorrat der durch die USA-Surplus-Verkaufsorganisation angebotenen, gut erhaltenen C-47-Flugzeuge in Europa ist nahezu erschöpft.

Gottfried von Meiss

Bereits am 3. August 1946 hatte das Luftamt die vierte C-47B, Kennung 43-48461, als HB-IRK ins Register eingetragen. Laut dem Tagebuch des Technischen Dienstes traf diese aber erst am 16. September 1946 in Dübendorf ein. Sie sollte zusammen mit der HB-IRG bis im Dezember revidiert und danach als Frachter verwendet werden. Die HB-IRK wurde bis im März 1947 in der Kontrolle über den Treibstoffverbrauch aufgeführt. Die hohe Flugstundenzahl und die verdeckten Korrosionsschäden veranlassten sie schliesslich, dieses Flugzeug als Ersatzteilsender zu verwenden. Am 9. Dezember 1947 fiel ihr ausgeschlachteter Rumpf einer Feuerwehübung zur Erprobung des ersten fahrbaren Primus Gross-Löschgeräts in Dübendorf zum Opfer.

Drei Dakotas der Royal Air Force

Am 8. Oktober 1946 gab die Swissair dem Zivilluftfahrt-Ministerium in London die Kennzeichen von drei gekauften, in der Schweiz eingetragenen Dakota C-47 bekannt: HB-IRL (Werksnummer 14814), HB-IRM (16191) und HB-IRN (16845). Diese sollten bei Scottish Aviation Ltd. in Prestwick zu Passagierflugzeugen umgebaut werden. Da es der Swissair nicht möglich war, eigene Inspektoren zur Überwachung der Arbeiten zu delegieren, fragte sie das Ministerium an, die Boden- und Flugkontrolle der drei Flugzeuge zu übernehmen und ihr die entsprechenden Rapporte über die Erfüllung der Minimalanforderungen an die Lufttüchtigkeit zu senden.

Dem Luftamt schrieb die Swissair erst am 26. Oktober 1946, es sei ihr gelungen, drei weitere Dakota-Flugzeuge anzukaufen. Sie habe der Scottish Aviation den Auftrag erteilt, diese in der Art der HB-IRF umzubauen. Die drei

Swissair Flugzeugbeschaffungen 1946/47: Douglas DC-3D/C-47B

	HB-IRB	HB-IRC	HB-IRD	HB-IRF	HB-IRG	HB-IRK(1)	HB-IRL	HB-IRM	HB-IRN
Typ / Modell	DC-3D-1012	DC-3D-1012	C-47B-5-DK	C-47B-10-DK	C-47B-1-DK	C-47B-1-DK	C-47B-10-DK	C-47B-30-DK	C-47B-35-DK
Werksnummer	42969	42978	14609 / 26054	15020 / 26465	14196 / 25641	14277 / 25722	14814 / 26259	16191 / 32939	16645 / 33393
Line Number		C-117 Prod.	2831	3242	2418	2499	3036	4413	4867
Fertiggestellt am	12.03.1946	09.04.1946	18.09.1944	25.10.1944	09.08.1944	19.08.1944	07.10.1944	22.03.1945	28.05.1945
Vorherige Kennzeichen oder USAAF / RAF Serial Number	NC 34973	(NC 34982)	43-48793	43-49204	43-48380	43-48461	43-48998 KJ 966	44-76607 KN 465	44-77061 KN 683
Flugstunden bei Übernahme	0	0	532:20	520:00	?	?	1519:15	558:40	?
Kaufpreis	556'000.-	556'000.-	600'000.-	355'000.-	293'000.-	?	287'000.-	283'000.-	283'000.-
Ankunft in der Schweiz	20.03.1946	18.04.1946	12.01.1946	19.01.1946	02.02.1946	16.09.1946	05.04.1947	28.03.1947	08.03.1947
Eintrag im HB-Register / erste Verkehrsbewilligung	04.03.1946	04.03.1946	15.02.1946	15.02.1946 29.05.1946	04.02.1946	03.08.1946	30.01.1947	30.01.1947 10.04.1947	20.01.1947 10.04.1947
Revision / Umbau durch	-	-	SR	Scottish Av.	SR / Fokker	(SR)	Scottish Av.	Scottish Av.	Scottish Av.
Erster kommerzieller Einsatz		20.05.1946	30.03.1946	09.10.1946	01.05.1948	--			
Löschung im HB-Register	07.02.1963	12.05.1969	01.05.1950	21.11.1960	10.10.1960	10.09.1947	04.02.1961	22.02.1961	14.05.1969
Spätere Kennzeichen	LN-LMK ZS-DXW ET-AIB	ZS-FRJ 3D-ABI R7310	4X-FAH 4X-ACW 4X-FNI N269LM	EC-AQF N99873 ET-AGK	EC-AQE	(Feuerwehr-objekt)	KA-DFN KAT-4	76607 CN-ALB N54605	Verkehrshaus Luzern

Zusammengestellt von Daniel Ruhier

ETH Bildarchiv



Noch im Tarnkleid wurde die HB-IRG in einer Winternacht 1947 auf der Strasse nach Kloten gezügelt; hier vor dem Restaurant zum Kreuz im Dübendorfer Stadtzentrum.

C-47B standen vorher beim Royal Air Force Transport Command im Einsatz. Sie wurden vom britischen Überschussdepot direkt nach Prestwick überführt. Für die HB-IRN stellte das Amt am 20. Januar 1947 eine provisorische Verkehrsbewilligung für den Überflug in die Schweiz aus, diese war nur zusammen mit einer englischen Zulassung gültig. Für die HB-IRL und HB-IRM erfolgte die Ausstellung der analogen Bewilligungen am 30. Januar 1947.

Kapazitätsprobleme, fehlende Ersatzteile und die Einführung der Fünf-Tage-Woche verzögerten die Ablieferung durch Scottish Aviation um rund zwei Monate. Die Flugzeuge trafen schliesslich wie folgt in Dübendorf ein: die HB-IRN am 8. März 1947, die HB-IRM (559 Flugstunden) am 28. März und die HB-IRL (1519 Flugstunden) am 5. April. Obwohl die Kontrolleure in Prestwick ihr Möglichstes getan hatten, erfüllte die Qualität der Arbeiten weder die Swissair-Standards noch die Luftamt-Anforderungen, worauf die Flugzeuge vor ihrem Einsatz einer weiteren Revision unterzogen werden mussten. Die HB-IRM und

HB-IRN erhielten die definitive Verkehrsbewilligung am 10. Oktober, die HB-IRL erst am 10. November 1947.

Erster Flugzeugstart in Kloten?

Nach der Revision und Erstellung der Flugbereitschaft durch das Swissair-Werftpersonal in Kloten (siehe Kasten) startete die HB-IRG im Spätherbst auf der bereits fertigen Westpiste – wahrscheinlich als erstes Flugzeug – nach Dübendorf. Am 6. Januar 1948 erteilte das Luftamt eine provisorische Verkehrsbewilligung für den Überflug von Dübendorf nach Amsterdam. Im Anschluss an den Umbau zum Passagierflugzeug bei Fokker kehrte die HB-IRG am 23. April nach Dübendorf zurück; sie erhielt ihre definitive Verkehrsbewilligung am 30. April 1948 und startete am Folgetag zum ersten kommerziellen Einsatz.

Auf die im Herbst 1947 von der Swissair erworbenen C-47 der Alpar AG mit den späteren Kennzeichen HB-IRK(2) und HB-IRX wird in einer nächsten Ausgabe eingegangen. ➕



In 9 Stunden und 45 Minuten von Dübendorf nach Kloten

Wegen Platzmangels in der Werft Dübendorf sowie im Hinblick auf die geplante Verlegung des zivilen Luftverkehrs auf den neuen, im Bau befindlichen **Interkontinentalflughafen Zürich** war es der Swissair gelungen, ab Dezember 1946 von der Direktion für Militärflugplätze einen Teil der grossen Flugzeughallen auf dem Militärflugplatz Kloten mietweise zu übernehmen. In einer **schneereichen Winternacht** Anfang des Jahres 1947 transportierte sie die am 4. Februar 1946 als HB-IRG eingetragene und seither in Dübendorf abgestellte Dakota auf der Strasse nach Kloten, wo diese revidiert und als Frachter wieder flugtüchtig gemacht wurde. In den «Weisungen und Orientierung vom Herbst 1947» informierte der Technische Direktor die Swissair-Besatzungen, in Kloten gehe ein weiteres Frachtflugzeug – HB-IRG – der Fertigstellung entgegen.

An der Versteigerung von **Swissair-Memorabilien** am 25. September 2005 auf dem Flughafen Zürich wurde unter «Historische Dokumente, Nummer 2265» eine Archivbox angeboten mit dem Titel «Mit einem Flugzeug in 9 Stunden 45 min. von Dübendorf nach Kloten». Zweifellos enthielt diese die komplette Reportage über den beschwerlichen Umzug der Douglas C-47B HB-IRG auf der Strasse von Dübendorf in die Werft auf dem zukünftigen Flughafen Kloten.

Quellen: «Swissair, a day-by-day documentation», Fredy Peter, AS Verlag Zürich, 2018 – «Die Flugzeuge der Swissair 1931-2002», Hans Weder, Eigenverlag Embrach, 2014 – «Swissair, Technischer Dienst 1931-1968», Zürich, 1969 Est – Schweizerisches Bundesarchiv, Bern – www.HistAero.ch

ETH Bildarchiv



Der ausgeschlachtete Rumpf der HB-IRK wurde am 9. Dezember 1947 zur Erprobung des ersten fahrbaren Gross-Löschgeräts Primus LUKO (LUftschaum-KOhlensäure) in Dübendorf verbrannt.