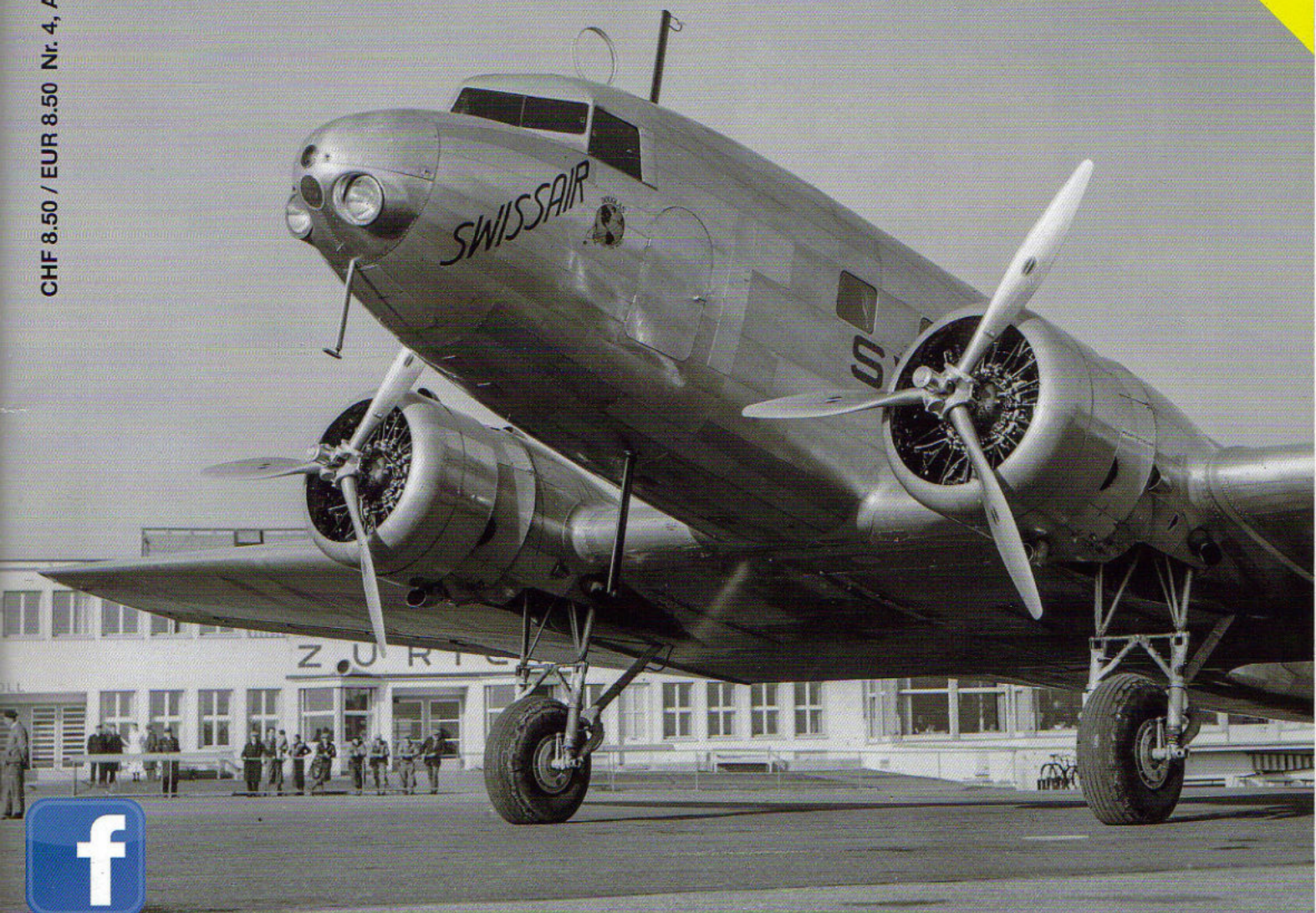


SkyNews.ch

Das **aktuelle** Magazin der Schweizer

Grossauflage
15'000 Exemplare



App



Exklusiv: Die Swissair-Flotte, Teil 1



Interview: Ernst Stocker,
Zürcher Regierungsrat



Reportage: Neues Luftfahrt-
Museum in Myanmar



Die Flotte der Swissair (1): 1931 bis 1937

Der rasante Start



An einem Sonntagnachmittag sitzen die Besucher des Flughafens Dübendorf im Restaurant und bestaunen die beiden neuen DC-2 der Swissair, die gerade für Einsätze ins benachbarte Europa vorbereitet werden. HB-ITE und HB-ITO blieben bis März 1952 bei Swissair.

Die Swissair war von 1931 bis zu ihrer Liquidation im März 2002 die nationale Fluggesellschaft der Schweiz. SkyNews.ch wird in den kommenden Ausgaben noch einmal ihre Geschichte Revue passieren lassen. Für jede Zeitperiode folgt ein kurzer geschichtlicher Abriss mit den wichtigsten Ereignissen und den detaillierten Lebensläufen der eingesetzten Flugzeuge.

Rückblick von Markus Seiler (Flottenliste), Daniel Ruhier (ergänzende Erläuterungen) und Hanspeter Abt (Meilensteine)

Die von den Generalversammlungen der Ad Astra Aero vom 17. März 1931 und der Balair vom 26. März 1931 rückwirkend auf 1. Januar 1931 beschlossene Fusion der beiden

Gesellschaften mit dem neuen Namen «Swissair – Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft» beinhaltete die Übernahme des gesamten am 1. Januar 1931 vorhandenen Flugzeugparks der beiden Gesellschaften.

Laut einem damaligen Bericht standen der Swissair im Gründungsjahr folgende Flugzeuge zur Verfügung: acht dreimotorige Fokker, ein

einmotoriger Fokker, zwei einmotorige Dornier Merkur, eine einmotorige Messerschmitt M18d sowie eine Comte AC-4. Die Dornier DoB Merkur CH-142 führte 1931 regelmässig Linienflüge durch und die CH-171 wurde bis im Sommer 1932 für Fallschirmflüge eingesetzt (der letzte Flug fand am 31. Juli 1932 statt). Danach wurden beide Maschinen verschrottet.

Das Eidgenössische Luftamt führt in der Liste der am 1. Juli 1931 in der Schweiz eingetragenen Luftfahrzeuge die Swissair jedoch ebenfalls als Eigentümer und Halter von drei weiteren für den kommerziellen Luftverkehr zugelassenen Flugzeugen auf: zwei Junkers F.13, CH-91 und CH-94, sowie die Messerschmitt B.F.W. M23 CH-246.

Zuteilung der Kennzeichen

Mit Wirkung ab 1. Oktober 1934 war die Schweiz der Commission Internationale de Navigation Aérienne (CINA) beigetreten, wodurch sie verpflichtet wurde, die Immatrikulationen ihrer Luftfahrzeuge den Bestimmungen der Internationalen Konvention anzupassen. Das bisherige Nationalitätskennzeichen «CH» mit einer Nummer machte dem bereits 1929 in Kraft getretenen Radiotelephonievertrag von Washington der Schweiz zugewiesenen «HB» und drei Buchstaben Platz.

Die Luftamt-Liste der am 1. Januar 1935 in der Schweiz immatrikulierten Luftfahrzeuge führt sowohl die CH- als auch die neuen HB-Kennzeichen auf. Daraus geht hervor, dass die DH.89A Dragon Rapide der Aero St. Gallen das letzte Flugzeug war, welches am 19. Juli 1934 noch mit CH-Kennzeichen eingetragen wurde (CH-287). Die am 28. Juli 1934 eingetragene De Havilland Moth HB-UBO, war das erste Flugzeug, dem kein CH-Kennzeichen mehr, sondern nur noch eine Kontrollnummer beginnend ab «N.401» zugeteilt wurde. Diese Kontrollnummern gelangten bis ins Jahr 1945 zur Anwendung und die letzte war «N.528».

Wechsel von CH auf HB

In der wohl ungefähr ein Jahr dauernden Übergangsphase trug ein Teil der Swissair-Flotte schon die HB-Kennzeichen, der Rest war bis Mitte 1935 mit CH-Kennzeichen unterwegs. Von den dreimotorigen Fokker F.VIIb-3m waren beispielsweise die HB-LAN und die HB-LAO schon mit den neuen Nationalitätsfarben versehen, während für vier andere bisher kein Fotonachweis erbracht werden konnte, dass die neuen Kennzeichen jemals aufgemalt worden sind (HB-LAK, HB-LBQ, HB-LBR und HB-LBS). Das der Curtiss Condor zugeteilte Rufzeichen HB-LAP wurde vor deren Absturz am 27. Juli 1934 ebenfalls nicht am Flugzeug angebracht und kam somit nicht zum Einsatz.

Meilensteine 1931 – 1937

1931: Gründung der Swissair. Die beiden bisherigen Fluggesellschaften Ad Astra Aero und Balair wurden fusioniert.

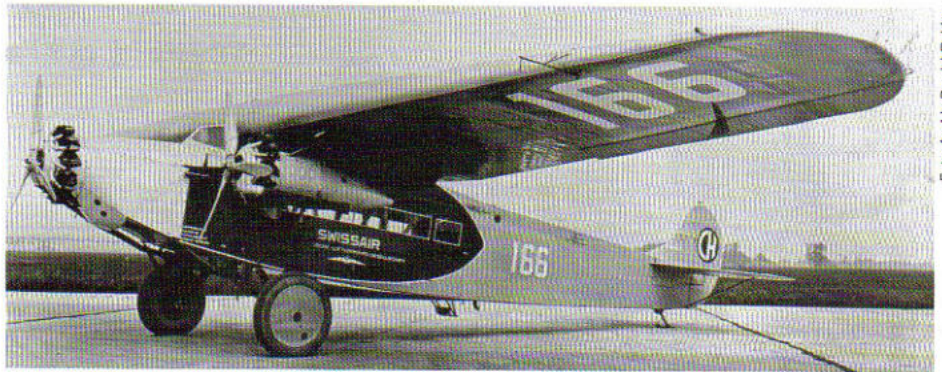


Foto Archiv Daniel Rühler

Swissair besass acht dreimotorige Fokker F.VIIb-3m. Die CH-166 flog vier Jahre lang für sie, danach wurde sie an die Ala Littoria als I-ADUA verkauft und stand noch bis 1939 im Einsatz.



Foto Archiv Daniel Rühler

Die Clark G.A. 43 CH-169 (hier in München-Oberwiesenfeld) wurde 1936 nach Spanien verkauft.

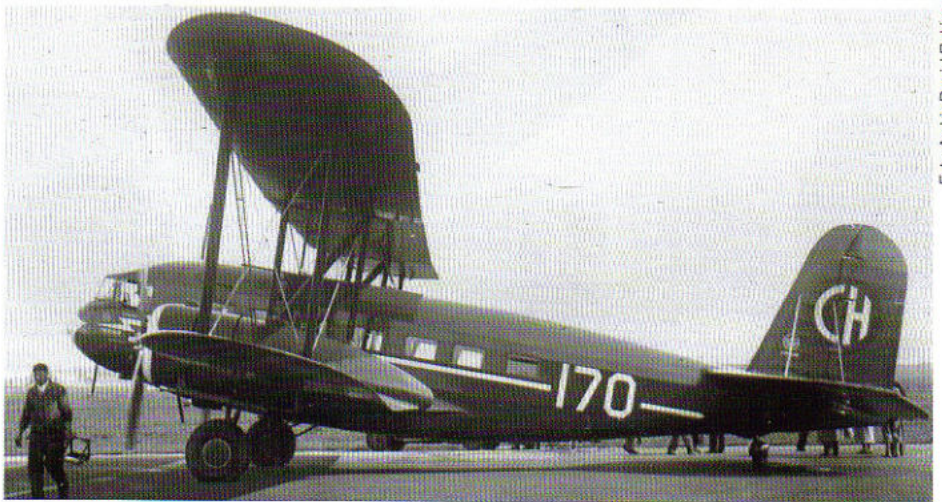


Foto Archiv Daniel Rühler

Die CH-170, eine Curtiss Wright Condor, war ein Einzelstück in der Flotte der Swissair. Vom 11. April (Bild) bis zum 26. Juli 1934 flog sie ohne Probleme auf der Berlin-Strecke, bis am 27. Juli 1934 in Tuttingen der zweimotorige Doppeldecker wegen Flügelbruchs abstürzte.



Foto Archiv Daniel Rühler

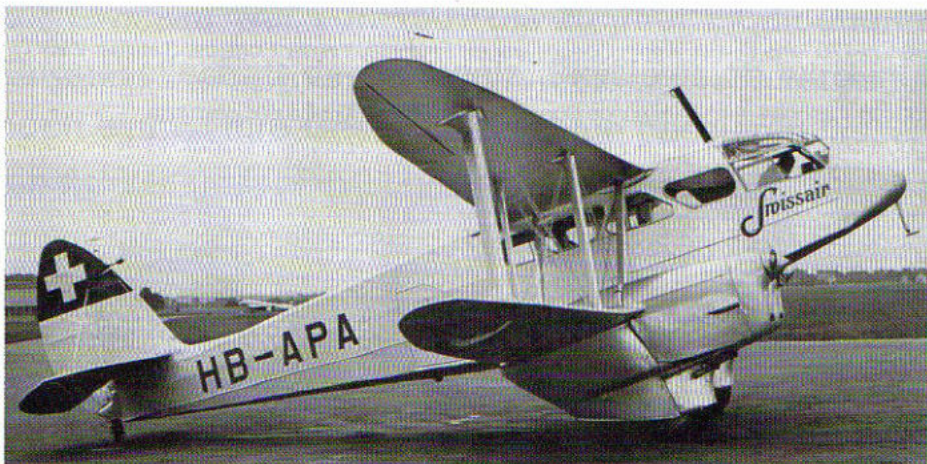
Die beiden Lockheed Orion der Swissair waren zur Zeit der Inbetriebnahme die schnellsten Flugzeuge. Die CH-168 flog zwischen 1932 und 1936 auf der Expresslinie Zürich-München-Wien.



Die Lockheed Orion CH-167 erlitt am 29. Mai 1933 bei einem «Kopfstand» in Mannheim Beschädigungen, wurde aber anschliessend repariert.



Die BFW/Messerschmitt M 18d CH-191 (hier bei einem erstem Unfall in Basel) wurde von Ad Astra übernommen und stand nach der Swissair-Zeit bei der Aérotrac SA in Genève im Einsatz.



Swissair besass drei De Havilland Dragon Rapide, welche sie im Kurz- und Rundflugbetrieb einsetzte. Die HB-APA wurde im Frühling 1937 mit der Übernahme der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft in die Flotte integriert.

Frühling bis Herbst 1931: Im ersten Betriebsjahr (Flugbetrieb von März bis Oktober) arbeiteten 64 Personen für die Swissair, darunter zehn Piloten, sieben Funker und acht Bordmechaniker. Insgesamt 85 Sitzgelegenheiten standen den Passagieren in 13 Maschinen zur Verfügung. Die eingesetzten Flugzeuge bedienten ein Streckennetz von 4203 Kilometern.

Streckennetz 1931: Folgende Strecken standen im Eröffnungsjahr im Flugplan der Swissair: Genf-Zürich-München-Wien, Genf-Basel-Mannheim-Frankfurt-Köln-Essen-Amsterdam, Bern-Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin, Zürich-Basel-Paris, Genf-Lyon-Paris, Basel-Zürich-München-Prag, Zürich-Luzern und die Poststrecke Basel-Chérbourg.

1931 wurden insgesamt 724'476 Kilometer geflogen. Man erwirtschaftete einen Reingewinn von 49'453.75 Schweizer Franken. Die Heimatbasis der Swissair war damals Dübendorf.

17. April 1932: Swissair kaufte zwei vierplätzig Lockheed 9B Orion und setzte damit als erste europäische Fluggesellschaft amerikanische Flugzeuge auf der Expresslinie Zürich-München-Wien ein. Die 360 Kilometer pro Stunde (Maximalgeschwindigkeit) schnell fliegende Orion konnte als erstes ziviles Flugzeug das Fahrgestell einziehen.

1934: Kauf von einer zehnpfützigen Clark G.A. 43, die hauptsächlich auf den Strecken nach Frankfurt und Wien eingesetzt wurde. Die Clark-Maschinen waren damals mit ihrer Ganzmetallbauweise und Funksprechanlage die modernsten Flugzeuge auf dem Markt. Im selben Jahr erfolgte auch die Beschaffung einer Curtiss-Condor AT-32C. Nelly Diener, die erste Stewardess Europas, kümmerte sich in diesem Flugzeug um das Wohl der Passagiere. Bereits drei Monate später, am 27. Juli 1934, stürzte der Doppeldecker wegen Flügelbruchs in Deutschland ab.




1935: Die ersten Douglas DC-2 kamen zum Einsatz. London wurde ins Swissair-Streckennetz aufgenommen. Ab dem 16. Dezember 1935 beflog Swissair die Strecke Zürich-Basel-London im Ganzjahresbetrieb.

1936: Erstmals flogen die Flugzeuge der Swissair während des ganzen Jahres.

30. April 1936: Der erst 1935 vom amerikanischen Hersteller General Aviation gekaufte einmotorige Tiefdecker Clark G.A. 43 krachte im Nebel in die Rigi. +

Die Swissair-Flugzeuge 1931 bis 1937

CH-Reg	HB-Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
CH-91	-	Junkers F.13	583	26/06/1922	00.00.1931	ex D-193 von Ad-Astra am 26.03.1931 übernommen, bei Swissair nicht eingesetzt; 1931 nach Deutschland als D-193, D-OHYQ.
CH-94	-	Junkers F.13	617	26/06/1922	28/01/1932	von Ad-Astra am 26.03.1931 übernommen, bei Swissair nicht eingesetzt; im März 1932 nach Deutschland als D-2226.
CH-142	-	Dornier DoB Merkur	77	20/05/1927	08/10/1932	von Ad-Astra am 26.03.1931 übernommen, im Oktober 1932 in Dübendorf verschrottet. (Vorher als Dornier C.III Komet CH-142 bei Gren S.A. Genève im Einsatz, reg. 13.06.1925; Umbau zu Do B Merkur für Ad-Astra).
CH-171	-	Dornier DoB Merkur	165	08/10/1926	08/10/1932	von Ad-Astra am 26.03.1931 übernommen, im Oktober 1932 in Dübendorf verschrottet.
CH-157	HB-LBO	Fokker F.VIIa	5005	11/04/1927	31/12/1950	Übernahme von Balair am 28.03.1931; am 04.05.1950 nach Bern-Belp überflogen und bis 1969 im Bider-Hangar eingelagert; nach Renovation durch SR-Fokker-Team seit 1972 im Verkehrshaus Luzern ausgestellt.
CH-190	HB-LAK *	Fokker F.VIIb-3m	5128	28/02/1929	27/06/1935	Übernahme von Ad-Astra am 26.03.1931, verschrottet, Flügel für HB-LAO verwendet.
CH-165	HB-LAN	Fokker F.VIIb-3m	5195	28/02/1931	29/06/1935	ex PH-AGP G-AADZ(2) Übernahme von Balair am 28.03.1931, im Einsatz bis 23.06.1935, an Ala Littoria als I-UEBI, Abbruch im Juli 1937.
CH-166	HB-LAO	Fokker F.VIIb-3m	5238	25/03/1931	16/10/1935	Übernahme von Balair am 28.03.1931, im Einsatz bis 11.10.1935, nach Bruchlandung in Promasens/VD am 02.04.35 Flügel von CH-190 montiert, an Ala Littoria als I-ADUA, Abbruch im November 1939.
CH-162	HB-LBQ *	Fokker F.VIIb-3m «Piz Palü»	5208	11/03/1930	25/05/1935	Übernahme von Balair am 28.03.1931, im Einsatz bis 25.05.1935, an Ala Littoria als I-AFRO, Unfall in Bologna am 06.03.1939.
CH-163	HB-LBR *	Fokker F.VIIb-3m «Mont Blanc»	5209	11/03/1930	11/06/1935	Übernahme von Balair am 28.03.1931, im Einsatz bis 08.06.1935, an Ala Littoria als I-UGFI, im Oktober 1936 bei Unfall zerstört.
CH-164	HB-LBS *	Fokker F.VIIb-3m «Monte Rosa»	5210	11/03/1930	03/06/1935	Übernahme von Balair am 28.03.1931, im Einsatz bis 31.05.1935, an Ala Littoria als I-UADI, ab August 1939 ausser Betrieb.
CH-192	-	Fokker F.VIIb-3m	5225	01/05/1930	05/04/1934	von Ad-Astra am 26.03.1931 übernommen, Verkauf an abessinische Regierung als ET-?, Ablieferung ab Dübendorf am 02.02.1934, am 20.3.1936 durch italienische Luftwaffe am Boden zerstört.
CH-193	-	Fokker F.VIIa-3m	5087	03/10/1930	19/06/1931	ex H-NAEL, G-EBZJ, von Ad-Astra am 26.03.1931 übernommen, am 19.06.1931 beim Auftanken in Paris-Le Bourget verbrannt.
CH-191	HB-IME	BFW/Messerschmitt M 18d	476	11/04/1930	13/06/1946	von Ad-Astra übernommen, im Einsatz bei Aérotrafic SA, Genève, am 25.01.1938 an Willy Farner verkauft, 1943 requiriert als C-717, an Aero-Amphibium, mit Schwimmern ausgerüstet, verunfallt bei Grenchen am 13.06.1946
CH-167	HB-LAH	Lockheed 9B Orion	189	29/03/1932	11/11/1936	ex NC12231, im Einsatz bis 11.11.1936, Verkauf an SFTA (Soc. Française des Transports Aériens), Paris / Republikanische Regierung Spanien, Einsatz bei republikanischer Luftwaffe (die seit 1976 im Verkehrshaus Luzern ausgestellte Orion CH-167 ist die Lockheed 9C, c/n 180, wurde von Swissair gekauft und dem Verkehrshaus geschenkt).
CH-168	HB-LAJ	Lockheed 9B Orion	190	29/03/1932	29/10/1936	ex NC12232, im Einsatz bis 29.10.1936, Verkauf an SFTA (Soc. Française des Transports Aériens), Paris / Republikanische Regierung Spanien, Einsatz bei republikanischer Luftwaffe.
CH-169	HB-LAM	General Aviation Clark G.A. 43	2202	07/03/1934	29/10/1936	ex X82Y, im Einsatz bis 28.10.1936, Verkauf via SFTA (Soc. Française des Transports Aériens) Paris / Republikanische Regierung Spanien, im Einsatz bei LAPE (Lineas Aereas Postales Espanolas), Landeunfall Alicante.
(N.417)	HB-ITU	General Aviation Clark G.A. 43	2204	19/03/1935	30/04/1936	ex NC13903, im Einsatz ab 19.03.1935, am 30.04.1936 auf Flug Frankfurt-Basel bei dichtem Nebel an der Rigli zerschellt.
CH-170	HB-LAP *	Curtiss Wright AT-32C Condor	53	04/04/1934	14/08/1934	im Einsatz ab 11.04.1934, am 27.07.1934 auf Flug Berlin-Zürich in Tuttlingen/D wegen Flügelbruchs abgestürzt; zugeteiltes HB-Kennzeichen HB-LAP nicht mehr aufgemalt).
(N.465)	HB-IXE	Junkers Ju86 Z-1	086 0951	12/02/1937	25.01.1939	Ablieferung im März 1937, Motorenumbau bei Junkers 1939, Modifikation auf Muster Z-2 und zurück an Swissair am 05.02.1939.

(N.507)	HB-IXA	Junkers Ju86 Z-2	086 0951	08/02/1939	24/07/1939	umregistriert von HB-IXE auf HB-IXA, am 20.07.1939 bei Konstanz abgestürzt.
 <p>Foto Archiv Daniel Rüfner</p>						
(N.444)	HB-IXI	Junkers Ju86 B-02 Z-2	086 0008	22/04/1936	28/11/1936	Übernahme am 24.04.1936, Unfall am 12.08.1936 in Wixhausen/D; zurück an Hersteller, dann D-AFUK, D-AVEF, NF+SD. Vermutlich nach Ende März 1945 vor dem Einmarsch der US Truppen in Dessau zerstört.
(N.473)	HB-APA	D.H. 89 Dragon Rapide	6250	20/03/1937	10/05/1961	ex E-4, am 19.07.1934 an Ostschweizerische Aero-Gesellschaft St. Gallen als CH-287 HB-ARA; an SR als HB-APA am 20.03.1937, Verkauf an Aero-Club am 24.06.1954, 1964 anlässlich einer Übung der Flugplatzfeuerwehr in Kloten zerstört.
CH-246	HB-ULI	BFW/Messerschmitt M 23	452	05/11/1929	16/06/1952	von Ad-Astra am 26.03.1931 übernommen, Ende Juni 1932 an Privat verkauft, verunfallt am 11.06.1952.
CH-262	HB-IKO	Comte AC-4 Gentleman	34	18/09/1930	26/02/1956	Übernahme von Ad Astra 1931, im November 1947 an Privat verkauft, dann D-ELIS, ab 1979 vom Swissair Fokker Team restauriert, Wiedereintrag am 12.03.1981, gelöscht am 10.11.2010, bei SR Technics ausgestellt.
(N.459)	HB-AXA	Comte AC-12 Moskito	46	01/08/1936	00/03/1970	im Einsatz auf Swissair-Strecke Zürich - St.Gallen vom 25.8. bis 1.10.1938 (Ersatz für verunfallte HB-IKO); (Flugzeug in demontiertem Zustand im Kanton Thurgau eingelagert?).
(N.447)	HB-ISA	DC-2-115D	1320	08/04/1936	29/10/1936	ex PH-AKF (3), A-500 Österreichische Regierung, Ablieferung Wien-Dübendorf am 12.03.36, am 28.10.36 an SFTA (Soc. Française des Transports Aériens), Paris / an LAPE (Lineas Aereas Postales Espanolas) als EC-AGA, an Franco-spanische Luftwaffe als 42-5; an S.A.E.T.A. (Sociedad Anónima Española de Tráfico Aéreo), an Iberia als EC-AAA 10.02.40, stillgelegt im April 1946, gelöscht 25.09.1947, verschrottet 19.10.1950.
 <p>Foto Archiv Daniel Rüfner</p>						
(N.435)	HB-ISI	DC-2-115B	1331	22/07/1935	09/08/1944	ex PK-AKF (5), X-1331, im Einsatz ab 22.07.35, während eines allierten Bombenangriffs auf den Flughafen Stuttgart am 09.08.44 zerstört.
(N.410)	HB-ITA	DC-2-115B	1329	29/01/1935	11/01/1939	Ablieferung Hamburg-Dübendorf am 06.02.35, am 07.01.39 im Anflug auf Paris-Le Bouget bei Senlis abgestürzt.
(N.407)	HB-ITE	DC-2-115B	1322	17/01/1935	01/03/1952	im Einsatz bis 01.03.52, an Africa Air Carriers/Phoenix Airlines als ZS-DFW im August 1952, am 29.08.52 im Sudan verunfallt.
(N.408)	HB-ITI	DC-2-115B	1321	04/12/1934	12/03/1936	im Einsatz ab 04.12.34, am 28.02.36 bei Dübendorf verunfallt und verschrottet.
 <p>Foto Archiv Daniel Rüfner</p>						
(N.411)	HB-ITO	DC-2-115B	1332	15/02/1935	01/03/1952	ex PH-AKF (6), im Einsatz vom 15.02.35 bis 01.03.52, an Africa Air Carriers/Phoenix Airlines als ZS-DFX im August 1952, an Airnautic als F-BJHR am 12.12.59, ausser Betrieb im Oktober 1961 und 1964 in Nizza verschrottet.

* diese 1934 neu zugeteilten HB-Kennzeichen wurden nie verwendet.