

Die Flotte der Swissair (10): 1965 bis 1967

F-27 für Regionalverkehr



Die Fokker F-27-400 HB-AAX während einem ihrer vielen Besuche auf dem Belpmoos am 31. Mai 1969.

Ab 1965 bediente die Swissair mit von Balair operierten Fokker F-27 Friendship regionale Strecken. Zuerst wurden die Verbindungen von Bern nach Zürich und Genf angeboten, später gesellte sich noch Bern-Paris dazu. Aus finanziellen Gründen stellte Swissair im Herbst 1971 die gesamte F-27-Operation ein.

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

Ende 1960 hatte die Swissair angekündigt, sie werde ihre DC-3-Flotte stark reduzieren und diesen Flugzeugtyp früher als vorgesehen aus dem Verkehr ziehen. Um die weitere Bedienung Berns sicherzustellen, offerierte sie den Berner Behörden im Sommer 1963 eine ihrer DC-3 zu vorteilhaften Bedingungen. Eine weitere DC-3 wollte sie als Reserve zur Verfügung halten und die mit dem Betrieb beauftragte Berner Fluggesellschaft Alpar AG bei der Einrichtung des Liniendienstes unterstützen.

Luftkrieg um Bern

Die 1963 erstmals mit moderneren Turbo-propflugzeugen Handley Page Dart Herald von Globe Air AG durchgeführten Kettenschiffen ab Bern nach Palma de Mallorca bewegten die Berner Behörden, die schon gestartete Schulung der Alpar-Piloten auf der DC-3 einzustellen. Die Globe Air bot an, ein nationales

Luftverkehrsnetz unter Einbezug der Bundesstadt aufzuziehen. Anfang 1964 machte auch die Balair AG im Hinblick auf die im April abzuliefernde Fokker F-27 Friendship HB-AAI eine Offerte für Linienflüge ab Bern.

Am 23. April 1964 reichte die Globe Air ihr Konzessionsgesuch für einen Linienverkehr auf der Strecke Basel-Genf-Bern-Zürich und zurück ab 1. November ein. Die ebenfalls für

Charterflüge zwischen Bern und Palma eingesetzte Balair-Fokker HB-AAI verunfallte am 12. September 1964 in Malaga. Fünf Tage später behandelte der Berner Stadtrat eine Vorlage, welche vorsah, mit dem Kanton und Swissair eine Gesellschaft zur Beschaffung und Vermietung einer neuen F-27 für die Balair zu gründen.

Überraschend gab die Swissair an der von Bundesrat Spühler geleiteten Sitzung vom



Noch in den alten Farben der holländischen NLM bemalte Balair die HB-AAX in Basel. Das Bild stammt vom 4. Februar 1972, am 7. Februar wurde sie als PH-KFE abgeliefert.

Die Swissair-Flugzeuge: 1965 – 1967

Fokker F-27 Friendship

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-AAU	F27 Mk. 200	10200	31/03/1965	30/03/1972	ex PH-FDO, Version 1032, von ALA – Austral Lineas Aereas, Argentinien (LV-PMP / LV-PTP) nicht übernommen, an LTU am 04.09.1962 als D-BAKE, als Ersatz für die am 12.09.1964 verunfallte HB-AAI von Balair gekauft, Kennzeichen HB-AAP am 29.10.1964 reserviert, am 10.11.1964 auf HB-AAU geändert, modifiziert auf Version 2084, im Einsatz auf Swissair-Linien bis 31.10.1971, an NLM im Rahmen eines Miet-/Kaufvertrags als PH-KFC am 30.03.1972, an Air Botswana als A2-ADG am 05.09.81, an Aviation Assistance als OY-BVH am 19.10.88 als Ersatzteilsponder in Roskilde/DK, Flugzeugrumpf als Übungsobjekt für Kabinenevakuierung in Kopenhagen/Kastrup ab 06.07.96 und im Oktober 2003 verschrottet.
HB-AAV	F27 Mk. 200	10276	11/06/1965	07/03/1972	ex PH-FGT, Version 2075, Kennzeichen HB-AAS für Balair am 29.10.1964 reserviert, am 10.11.1964 auf HB-AAV geändert, Kauf durch Swissair neu bei Fokker (Kaufvertrag Fokker-Swissair vom 04.12.1964; Kennzeichen HB-AAW am 08.12.1964 reserviert) und Betrieb durch Balair bis 31.10.1971, am 05.04.1971 registriert auf Swissair als Eigentümer und Halter, am 15.07.1971 wieder Eigentümer Swissair und Halter Balair; an NLM im Rahmen eines Miet-/Kaufvertrags als PH-KFD am 07.03.1972, ab 16.09.1991 in Woensdrecht parkiert, für Fokker Friendship Association vorgesehen, aber dann an Sudamericana als LV-WEL am 16.12.1993, ab Dezember 1996 in Buenos Aires / EZE ausser Betrieb und im Oktober 2003 verschrottet.
HB-AAW	F27 Mk. 400	10323	23/03/1967	17/09/1971	ex PH-FKT, Version 4115; Kauf durch Swissair neu von Fokker (Kaufvertrag Fokker-Swissair vom 30.03.1966) und Betrieb durch Balair bis 31.06.71, Verkauf an Gulf Aviation als G-AZFD am 29.09.1971, an Gulf Air am 01.07.74, unregistriert auf A40-FD am 01.10.75, an Oman Aviation am 01.06.80, an Fokker am 14.04.1983 als PH-FKT, Umbau auf Mk. 600, an XP Airlines als PH-FKT am 27.12.1985 (war als PH-XPA reserviert), an Schreiner Airways am 14.06.1989, an Eurojet International im April 1991, an WDL als D-AELF am 09.11.1993, gelöscht am 01.10.2003 und im Februar 2009 in Köln verschrottet.
HB-AAX	F27 Mk. 400	10351	30/01/1968	07/02/1972	ex PH-FLX, Version 4133, Kauf durch Swissair neu von Fokker (Kaufvertrag Fokker-Swissair vom 10.02.1967) und Betrieb durch Balair bis 31.10.1971, an NLM im Rahmen eines Miet-/Kaufvertrags als PH-KFE am 07.02.1972, Umbau auf Mk. 600 am 22.12.1986 dann Saier Lease-back mit Aircraft Finance & Trading am 23.10.1990, ab 24.05.1991 in Woensdrecht parkiert, am 28.06.1993 gelöscht, sollte 1994 an Corporate Air/Federal Express gehen, jedoch erst am 19.02.1997 an Channel Express als G-CEXD, ab 26.06.2002 in Bournemouth ausser Betrieb, gelöscht am 25.10.2004 und noch im Oktober 2004 verschrottet.

FLOTTE

28. Oktober 1964 betreffend innerschweizerischen Luftverkehr bekannt, dass der Verwaltungsratsausschuss nach gründlicher Beurteilung der Lage zum Schluss gekommen sei, die Bedienung Berns wiederum selber aufzunehmen. Mit einer Fokker Friendship könne Bern wieder ans Luftverkehrsnetz angeschlossen und möglicherweise auch Bern-Genf und Bern-London bedient werden.

Ein Swissair-Flugzeug für Bern

Als Bedingung für die Wiederaufnahme des Linienverkehrs verlangten Luftamt und Swissair,

dass die 1959 neu erstellte, 1200 Meter lange Piste im Belpmoos den Bedürfnissen der von Globe Air und Balair verwendeten Flugzeugmuster Dart Herald und Fokker F-27 anzupassen sei. Anfänglich war eine Verlängerung von mindestens 400 Meter, maximal bis auf eine Länge von 1800 Meter vorgesehen. Wegen der hohen Kosten für den Landerwerb wurden diese Pläne jedoch aufgegeben und die bestehende Piste nur gerade um 110 Meter gegen Süden verlängert. Trotz stärkeren Triebwerken waren auch die Fokker F-27 Mk.400 beim Abflug massgeblichen Zuladungsbeschränkungen unterworfen, welche die Wirt-

schaftlichkeit des Berner Linienverkehrs stark beeinträchtigten.

Gestützt auf deren Konzessionsgesuch von Anfang Dezember 1964 ermächtigte das Luftamt – in Absprache mit dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement – die Swissair am 15. März 1965, den Linienverkehr mit Fokker F-27 durchzuführen. Nach 26 Jahren Unterbruch wurden am 1. April 1965 die Direktflüge Basel-Frankfurt aufgenommen. Im Anschluss an die Einweihung der Pistenverlängerung konnte der Linienverkehr auf der Strecke Genf-Bern-Zürich am 1. Juni eröffnet werden. Da die Swissair-eigene F-27 HB-AAV erst am 11. Juni 1965 abgeliefert wurde, fanden diese Linienflüge anfänglich mit der Balair-Fokker 27 HB-AAU statt. Letztere fiel am 7. Juni jedoch infolge Blitzschlags aus, worauf während einer Woche die F-27 PH-SAB von Schreiner Airways gemietet wurde, bis die HB-AAV am 15. Juni einsatzbereit war.

Späte Konzession für Swissair

In ihrem Mitte 1947 als Diskussionsbasis vorgestellten Flugprogramm 1948 sah die Swissair ursprünglich vor, dem Wunsch Berns zu entsprechen und in Kombination mit Basel-Paris dreimal pro Woche von Bern nach Paris zu fliegen. Während den übrigen Wochentagen



In Gulf-Aviation-Bemalung präsentierte sich HB-AAW am 17. September 1971 in Basel. Sie wurde gleichentags vor ihrem Abflug nach Bahrain auf G-AZFD umregistriert.



Foto ETHZ Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Abrollbereit steht die F-27-400 HB-AAW in Balair-Bemalung Ende der 1960er-Jahre in Zürich. Sie flog zuletzt als Frachter bei der deutschen WDL und wurde 2009 verschrottet.

wäre dieselbe DC-3 auf der Linie Bern-London eingesetzt worden. Anstelle von Paris flog dann die Sabena im Sommer 1948 dreimal wöchentlich von Brüssel nach Bern (im Sommer 1949 via Basel). Infolge der prekären Finanzlage Anfang der 1950er-Jahre erklärte sich die Swissair später ausserstande, die gewünschte Linie nach Paris in Betrieb zu nehmen.

Nach der Bezeichnung der Swissair als nationale Fluggesellschaft lief die Konzession für ihre damaligen Luftverkehrslinien am 31. Dezember 1947 ab. Laut Vollziehungsverordnung zum Luftfahrtgesetz hätte diese bis 1. Juni 1951 durch eine nach neuem Recht ersetzt werden müssen. Das Post- und Eisenbahndepartement forderte die Swissair am 5. Februar 1951 auf, «dem Luftamt zur Vorbereitung der Konzessionserteilung so bald als möglich das formelle Gesuch hierfür einzureichen». Es verlängerte gleichzeitig die, gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 27. Januar 1920, vom Luftamt erteilten Linienkonzessionen «bis zum Inkrafttreten der generellen Konzession».

Wegen unterschiedlichen Rechtsauffassungen im Departement, im Luftamt und bei Swissair verzögerte sich das Konzessionsverfahren während mehr als zehn Jahren, bis der Kampf um den Berner Luftverkehrsanschluss die Angelegenheit an die Öffentlichkeit brachte. Noch vor seinem Amtsantritt am 1. Mai 1966 gelang es dem neuen Direktor Dr. Werner Guldemann, die Swissair zum Rückzug ihrer Aufsichtsbeschwerde gegen das Luftamt und zur Zustimmung zum Konzessionsentwurf zu bewegen. Mit einer Pressemitteilung gab das Departement am 19. Dezember 1966 bekannt, in der Streitfrage betreffend Konzessionierung der Swissair sei eine Verständigung erzielt worden. Die Allgemeine Betriebskon-

zession für regelmässige Luftverkehrslinien trat schliesslich am 1. Januar 1967 in Kraft.

Busbetrieb statt Fluglinie

Mit der Mitte Juli 1966 bestellten zweiten Fokker F-27 HB-AAW verstärkte Swissair ab Sommerflugplan 1967 die Linienflüge mit je zwei täglichen Verbindungen ab Bern nach Zürich und Genf; am 15. Mai 1967 eröffnete sie auch die schon 20 Jahre früher geplante Direktverbindung nach Paris.

Die Zuladungsbeschränkung – beim Abflug in Bern konnten nur zwischen 26 und maximal 30 der 44 Sitze belegt werden – und ungenügende Auslastung bewogen die Swissair, diese Linie am 1. Oktober 1970 wieder einzustellen. Die mittelfristig ohnehin geplante Aufgabe der Friendship-Operation wurde unter dem Druck der Frankenaufwertung schliesslich bereits am 31. Oktober 1971 vollzogen. Als Konsequenz verlor die Bundeshauptstadt ihren direkten Luftverkehrsanschluss an das Streckennetz der Swissair. An dessen Stelle trat ab 1. November ein mehrmals täglich geführter Bus-Zubringerdienst zwischen dem Bahnhof Bern und dem Flughafen Kloten.

Meilensteine 1965 – 1967

1965: Die Flotte wurde mit Fokker F-27 Friendship-Flugzeugen erweitert, die an Balair vermietet wurden und für die Swissair Verbindungen ab Bern-Belp flogen. Für das Pilotentraining wurden Piaggio 149 angeschafft.

Abidjan und Monrovia ergänzten den weltweiten Flugplan. Die Strecke nach Algier wurde bis nach Casablanca verlängert. Abadan (Iran)

wurde nicht mehr bedient. Der Europaverkehr wurde mit Verbindungen nach Budapest und Zagreb ergänzt. Auf Frachtflügen nach England kamen DC-4 der Balair zum Einsatz.

Der bisherige Verwaltungsratspräsident Ernst Schmidheiny übergab das Präsidium an Fritz Gugelmann. Erstmals konnten über zwei Millionen Passagiere befördert werden, weshalb Swissair das Jahr mit dem besten Ergebnis ihrer Geschichte abschliessen konnte.

1966: Der Weltluftverkehr setzte seinen Aufschwung fort; die guten Resultate des Vorjahres konnten übertroffen werden. Zwei weitere DC-8-62 wurden bestellt. Das Streckennetz konnte mit zwei zusätzlichen von SAS übernommenen Coronados ausgebaut werden, so fand man im Flugplan die neuen Bestimmungsorte Montevideo und Khartoum. Zudem wurde das neue Swissair-Verwaltungszentrum «Balsberg» bezogen.

1967: Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erteilte der Swissair ab 1. Januar 1967 eine auf 15 Jahre befristete Konzession, die ihre Stellung als nationale Luftverkehrsgesellschaft bestätigte. Das Aktienkapital wurde auf über 200 Millionen Franken erhöht.

Der Swissair-Verwaltungsrat fällt einen zukunftsweisenden Entscheid. Es wurde beschlossen, zwei Grossraumflugzeuge des Typs Boeing 747 für den Einsatz auf dem Nordatlantik ab 1971 zu bestellen. Dieser Entscheid löste enorme Infrastrukturanpassungen und hohe Investitionen aus. Am 10. Februar 1967 stürzte eine CV-440 Metropolitan anlässlich eines Trainingsfluges bei Zürich ab. ✚