



Die Flöte der Swissair (2): 1937 bis 1944

Kriegswirren und die DC-3

Die DC-3 HB-IRE wurde von Swiss Air Lines zwischen 1939 und 1955 eingesetzt. Das Foto von 1947 zeigt noch zwei weitere DC-3 auf dem Dübendorfer Vorfeld: Die HB-IRI der Swissair und die OK-WDF der CSA.

Während des Zweiten Weltkriegs konnte Swissair den Flugbetrieb nur reduziert aufrechterhalten. Zwischendurch gab es sogar Zeiten, da waren keine Flüge möglich, weil sich die Länder rund um die Schweiz im Kriegszustand befanden.

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

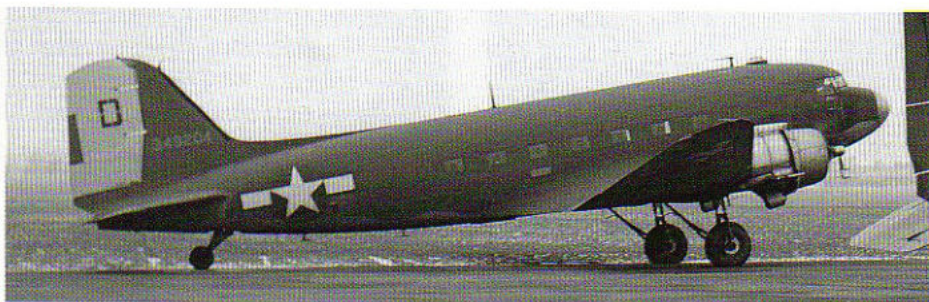
Da das Eidgenössische Luftamt überzeugt war, dass die schweizerische Luftverkehrsflotte im Kriegsfall zur Abdeckung der notwendigsten Bedürfnisse der Kriegswirtschaft zu gering war, klärte die Swissair ab, ob günstige Lieferfristen für die Ergänzung ihrer Flotte von «Gross-Distanz-Flugzeugen» möglich wären. Im Antrag vom 28. August 1939 an den Bun-

desrat erläuterte das Volkswirtschaftsdepartement, es sei der Swissair gelungen, «auf zwei allen Ansprüchen gerecht werdenden Douglas-Flugzeugen, die im Laufe des Monats August 1939 und September 1939 nach Europa gelangen werden, eine Option zu erhalten. Demnach werden für nichtmilitärische Bedürfnisse bei der Swissair zwei spezielle Reservemaschinen angeschafft, die eine nach dem Typus Douglas DC-3, die andere voraussichtlich nach dem Typus DC-5.»

Nach dem Vorschlag der Swissair hätte das

Volkswirtschaftsdepartement beide Flugzeuge erwerben und ihr zum Betrieb übergeben sollen. Der Gegenvorschlag legte fest, dass nur das erste Flugzeug auf Kosten des Bundes, das zweite auf Kosten der Swissair beschafft werden sollte. Wegen der Dringlichkeit und der befristeten Option – die DC-3 HB-IRU war am 8. August 1939 geliefert worden – hatte das Departement einen Betrag von 700'000 Franken zulasten der kriegswirtschaftlichen Kredite zugestanden. Laut Sitzungsprotokoll vom 29. August 1939 beschloss der Bundesrat daher, von der «mit der Swissair getroffenen Vereinbarung auf Anschaffung von zwei zusätzlichen Gross-Distanz-Flugzeugen, wovon eines auf Rechnung des Bundes und zulasten der kriegswirtschaftlichen Kredite geht», in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

Die Beschaffung einer DC-5 durch die Swissair kam jedoch nie zustande, was den Bund bewog, seine Kostenbeteiligung an der DC-3 auf 350'000 Franken zu reduzieren. Gegen den Willen der involvierten Bundesstellen verkaufte die Swissair die für kriegswirtschaftliche Transportzwecke beschaffte HB-IRU schon im Mai 1940 an die schwedische ABA



Die zukünftige Swiss Air Lines DC-3 HB-IRF wurde im Januar 1946 von der U.S. Air Force als 43-49204 abgeliefert. Im Anschluss wurde sie bei Scottish Aviation zum Passagierflugzeug umgebaut und bis 1960 eingesetzt.

(AB Aerotransport), womit der beschlossene Bundesbeitrag ebenfalls hinfällig wurde.

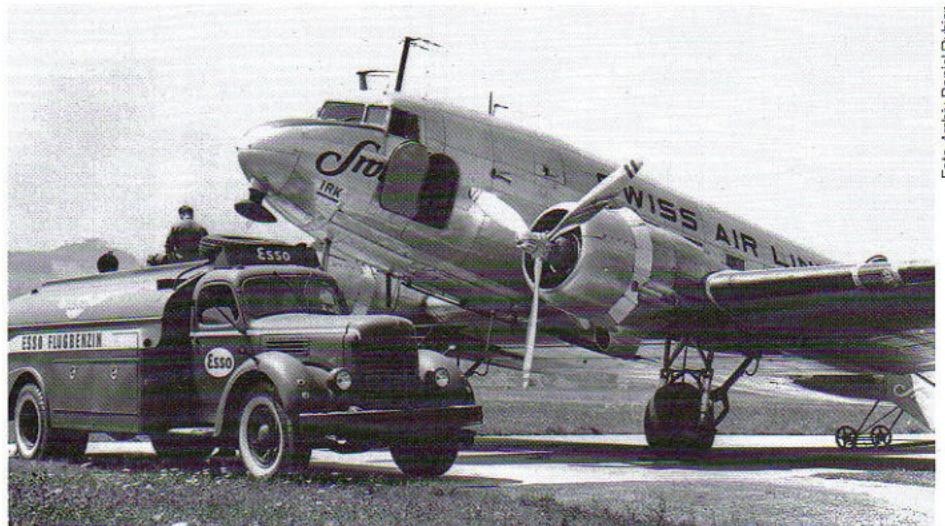
Probleme mit C-47-Occasionen

Im Memorandum vom September 1946 über die «Flugzeug-Neuanschaffungen 1946/48» erläuterte die Swissair ihre Pläne, zur Ergänzung der vier vorhandenen Vorkriegs-DC-3 und den zwei im Frühjahr 1946 ab Fabrik gelieferten DC-3D aus Überschussbeständen der amerikanischen Streitkräfte in Europa, zusätzlich sieben C-47 Dakota-Flugzeuge zu beschaffen.

Die ersten zwei C-47B waren schon im Januar 1946 nach Dübendorf überführt worden. Die HB-IRD war Ende Februar einsatzbereit und die HB-IRF wurde zwischen Juni und September bei Scottish Aviation in Prestwick zum Passagierflugzeug umgebaut. Swissair plante die Anfang Februar und Anfang August registrierten HB-IRG und HB-IRK in Dübendorf zu revidieren und ab Ende November 1946 als Frachter einzusetzen. Zudem waren drei weitere Dakotas für die Grundüberholung und den Umbau zu Passagierflugzeugen durch Scottish Aviation, mit Ablieferungstermin im Dezember 1946/Januar 1947, vorgesehen. Die Revision und der Umbau dieser drei Dakotas, HB-IRL, HB-IRM und HB-IRN, erlitten jedoch eine Verzögerung, so dass diese erst am 8. und 28. März sowie am 5. April 1947 in Dübendorf eintrafen.

Swissair fliegt mit Alpar DC-3

Der Schiedsspruch des Bundesrates vom 18. August 1947 verpflichtete die Swissair auch zur Übernahme von zwei C-47 Dakota der Alpar. Neben dem von den Pilatus-Werken grundüberholten und bereits ab April 1947 von ihr eingesetzten Frachter HB-ATI entschied die Swissair, zusätzlich die seit Anfang



Die DC-3 HB-IRK wird hier in Bern-Belp für den Weiterflug aufgetankt und bereitgestellt. Am 18. Juni 1957 stürzte diese Maschine während eines Schulfuges in den Bodensee ab.

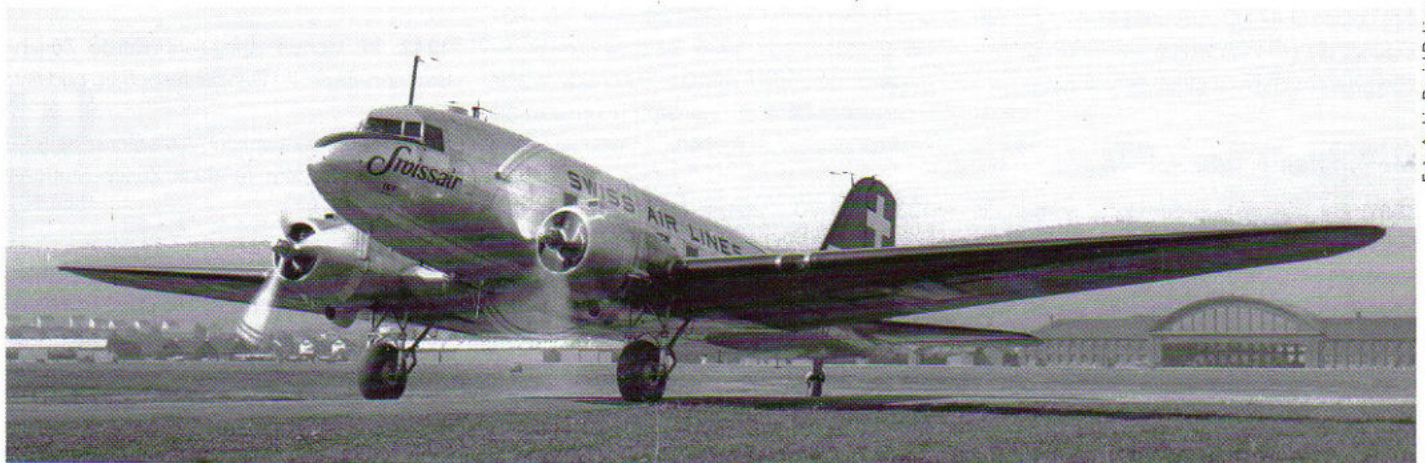


Die erste Swissair-DC-3, die HB-IRA, flog von Mitte 1937 bis im Januar 1955 für die Schweizer Airline. Anschliessend war sie bis 2013 (!) in den USA registriert.

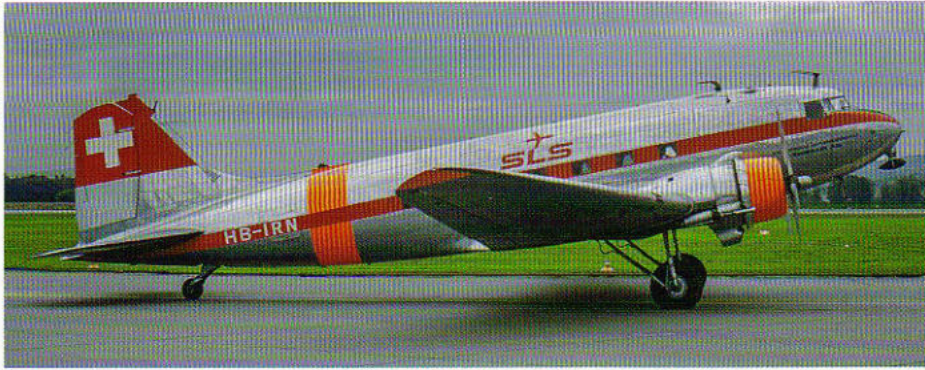
1947 in Genf parkierte, noch nicht revidierte C-47B (reserviertes Kennzeichen HB-ASA) zu übernehmen. Mit dem Hinweis, ihre im August 1946 eingetragene HB-IRK werde als Ersatzteilspender abgebrochen – der Flugzeugrumpf wurde anlässlich einer Feuerwehübung in Dübendorf als Übungsobjekt verbrannt – ersuchte sie das Luftamt, das Kennzeichen HB-

IRK auf die frühere «HB-ASA» zu übertragen. Ende September 1947 erfolgte der Überflug von Genf nach Amsterdam zur Revision und zum Umbau für den Passagiertransport durch Fokker BV. Die HB-ATI wurde am 23. Oktober auf HB-IRX umregistriert.

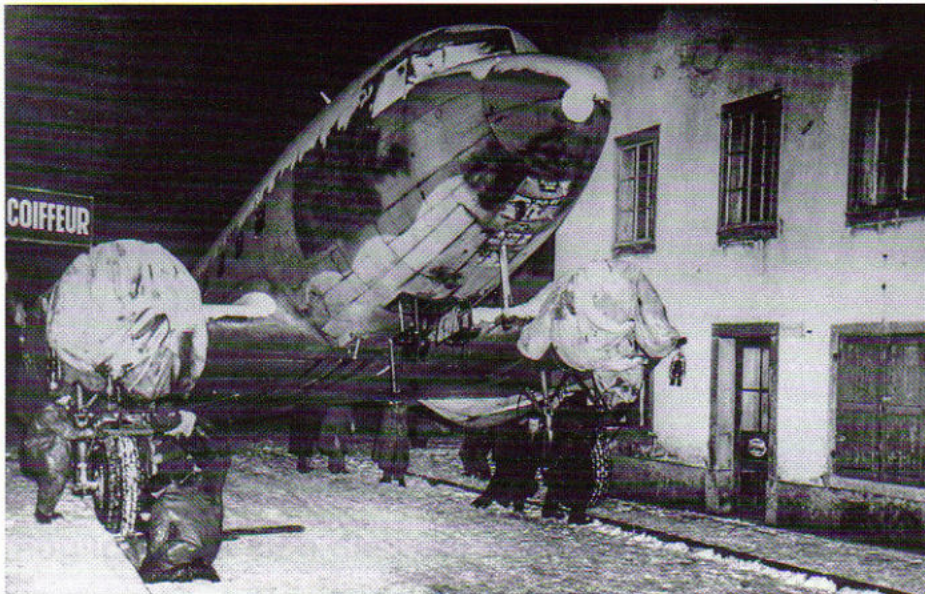
Die HB-IRG erhielt im Januar 1948 endlich die Zulassung für einen Flug nach Amsterdam



Die HB-IRF zeigt sich auf diesem Foto aus dem Jahre 1946 in voller Swiss-Air-Lines-Bemalung und laufenden Motoren vor dem heute noch existierenden Bogenhangar auf dem Flugplatz Dübendorf.



Die HB-IRN flog bis Ende April 1969 für Swissair, zuletzt für die Schweizerische Luftverkehrsschule SLS (hier am 10. Oktober 1968 in Kloten). Seit 1972 ist sie im Verkehrshaus Luzern ausgestellt.



Ab 1947 wurde die Heimatbasis der Swissair von Dübendorf nach Zürich-Kloten verlegt. Die DC-3 HB-IRG befand sich zu dieser Zeit in Revision und musste deshalb auf der Strasse von Dübendorf nach Kloten transportiert werden.

zum Umbau durch Fokker – sie war seit ihrem Eintrag am 4. Februar 1946 nie eingesetzt worden. Zur Überbrückung der Kapazitätsengpässe, insbesondere für die technische Instruktion am Boden, stellte Alpar der Swissair ebenfalls ihre beiden C-47 HB-ATA und HB-ATU zur Verfügung; die HB-ATA wurde während vier Wochen zudem im Flugbetrieb eingesetzt.

Meilensteine 1937 – 1944

1937: Zur Verstärkung der Flotte wurden die ersten zwei Douglas DC-3 bereits am 11. November 1936 bestellt. Beide wurden im folgenden Jahr abgeliefert. Mit diesen Maschinen konnte das Streckennetz beträchtlich ausgeweitet werden. Ausserdem ermöglichte die Übernahme der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft in St. Gallen die Integration der Dragon Rapide HB-ARA in die Swissair-Flotte. 1937 erfolgte die Betriebsaufnahme der Strecke Zürich-St. Gallen-München.

Kurz nacheinander starben die beiden Swissair-Direktoren Walter Mittelholzer und Balz Zimmermann. Für die Nachfolge der verstorbenen Geschäftsleiter konnte Henry Pillichody, Direktor und Chefpilot der bernischen Alpar und Eugen Groh (Prokurist bei Balair, ab 1931 bei Swissair; seit 1936 Swissair-Direktionsmitglied) gefunden werden. Pillichody wurde technischer Direktor und Groh übernahm die kaufmännischen Aufgaben.

1938: Am 20. Februar führte Swissair den ersten Direktflug London-St. Moritz (Samedan) mit einer DC-2 durch. An Bord befanden sich zwölf Passagiere.

1939: Die Strecke Zürich-Basel-Rotterdam-Amsterdam wurde neu im Flugplan aufgenommen. Am 7. Januar 1939 kollidierte die DC-2 HB-ITA beim Landeanflug wegen schlechter Sicht mit einem Hügel in der Nähe von Paris. Dabei kamen der Pilot Egon Frei, der Funker

Kurt Walter und die Stewardess Josie Brooke ums Leben. Zwölf Passagiere überlebten das Unglück. Beim Absturz der Ju-86 HB-IXA bei Konstanz am 20. Juli 1939 fanden der Flugkapitän und Autor vieler Fliegerbücher, Walter Ackermann, Funker Anton Mannhart und Swissair-Prokurist Hans Lips den Tod.

Am 27. August 1939 wurde der Luftraum über Deutschland und Frankreich wegen der gespannten politischen Lage gesperrt, weshalb die Linien nach Amsterdam, Paris und London eingestellt werden mussten. Zwei Tage später wurde der Flugbetrieb ganz eingestellt. Am 1. September 1939 erfolgte der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Kurz darauf wurde die Generalmobilmachung der schweizerischen Armee ausgerufen. Ende 1939 konnte Swissair nur noch 95 Angestellte beschäftigen. Das Geschäftsjahr schloss mit einem Verlust ab.

1940: Wegen den Kriegshandlungen wurde die Operation vorübergehend nach Locarno-Magadino verlegt. Von dort wurde der Flugbetrieb in die noch vom Krieg verschonten Länder Italien und Spanien aufrechterhalten. Vom 18. März bis 25. Juni wurde die Strecke Locarno-Rom bedient. Locarno-Barcelona wurde vom 1. April bis 11. Juni befliegen. Vom 30. September bis 31. Dezember wurde nur noch die Verbindung Zürich-München betrieben. Die Swissair-Maschinen wurden zur besseren Identifikation der Fliegerabwehr mit einem auffallenden rot-weissen Neutralitätsanstrich bemalt.

1941: Anfangs bis Mitte Januar wurde noch einmal Locarno-Rom befliegen. Flüge von Zürich über Stuttgart nach Berlin konnten vom 19. November bis 31. Dezember wieder durchgeführt werden. Im Gegenzug wurde die Verbindung nach München Mitte November eingestellt. Das Jahresergebnis schloss erstmals wieder mit einem kleinen Gewinn ab.

1942: Im vierten Kriegsjahr wurde Zürich-Stuttgart-Berlin im Ganzjahresbetrieb bedient.

1943: Ab 30. Januar konnte die Berlin-Strecke nur noch auf dem Teilstück Zürich-Stuttgart befliegen werden.

1944: Wegen des Luftkriegs über Europa wurde es zunehmend schwieriger, Überflugbewilligungen zu erhalten. Am 9. August 1944 wurde die DC-2 HB-ISI in Stuttgart während eines amerikanischen Fliegerangriffs zerstört. Die Stuttgart-Strecke wurde noch bis zum 16. August 1944 aufrechterhalten. Wegen massiver Fliegerangriffe über süddeutschem Gebiet wurde der Flugbetrieb komplett eingestellt. ❄

HB-Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IRA	DC-3-216	1945	10.06.1937	24.01.1955	Ablieferung Rotterdam-Dübendorf am 18.06.1937, am 24.01.1955 an Air-Leasing Inc, Ft Worth/TX verkauft, im März 1955 an Ozark Air Lines als N2815D, 1957 umregistriert als N141D, im Oktober 1966 an Fairchild-Hiller, dann verschiedene Besitzer, an Gulf Park Aviation am 11.10.1978, gelöscht am 11.04.2013.
HB-IRB	DC-3-1012D	42969	04.03.1946	07.02.1963	ex NC34973 Douglas, an Riis Flyederei LN-LMK am 02.09.1964, dann Commercial Air Services ZS-DXW am 24.09.1964, als ET-AIB an Ethiopian Airlines am 19.01.1983, seit 1991 in Addis Abeba ausser Betrieb.
HB-IRC	DC-3-1012D	42978	04.03.1946	12.05.1969	ex NC34982 Douglas, von 01.04.1964 bis 30.04.6199 bei SLS im Einsatz, im Mai 1969 als ZS-FRJ an Protea Airways, Swazi Air als 3D-ABI von Dez 1973 bis Mai 1977, an Rhodesian Air Force als R7310 am 13.05.1977, Zimbabwe Air Force als 7310 ab 18.04.1960, sollte im Dezember 2001 in Wonderboom zur C-47TP modifiziert werden, parkiert.
HB-IRD	C-47B-5-DK	14609/ 26054	15.02.1946	01.05.1950	ex 43-48793, Einsatz als Frachter, an Israel DF/AF als 1408 im April 1950, dann Arkia 4X-ACW von Okt 1955 bis Juni 1966, wieder Israel DF/AF als 4X-FNI/008, im August 1999 an Global Aircraft als N269LM, gelöscht am 18.11.2008.
HB-IRE	DC-3-276	2121	10.05.1939	24.01.1955	Ablieferung Amsterdam-Dübendorf am 12.05.1939, am 24.01.1955 an Air-Leasing Inc, Ft Worth/TX verkauft, an Fleetwings als N2818D am 18.02.1955, dann Southern Airways als N61SA ab 08.11.1955, an North Central Airlines als N817 im April 1956, dann verschiedene private Besitzer, gelöscht am 10.12.2002.
HB-IRF	C-47B-10-DK	15020/ 26465	29.05.1946	21.11.1960	ex 43-49204, prov. Eintrag am 15.02.1946, Juli-September 1946 Umbau als Passagierflugzeug bei Scottish Aviation, an Spantax als EC-AQF am 28.11.1960, an Adco Airlines als N99873 im August 1976, weiter an Ethiopian Airlines als ET-AGK am 10.09.1976, Bruchlandung bei Addis Abeba am 15.10.1978.
HB-IRG	C-47B-1-DK	14196/ 25641	04.02.1946	10.10.1960	ex 43-48380, als Frachter vorgesehen, bis Ende 47 in Revision bei Swissair; Verkehrszulassung erst Anfang Januar 1948; Januar-Mai 1948 Umbau als Passagierflugzeug, an Spantax als EC-AQE im Oktober 1960, Absturz in Madrid am 30.09.1972.
HB-IRH	C-47A-25-DK	13483	24.08.1951	12.09.1952	42-93558, KG666, gemietet von Ethiopian Airlines ET-T-15 1951/1952, umregistriert als ET-AAT 1962, verunfallt in Addis Abeba am 30.11.1963.
HB-IRI	DC-3-216	1946	22.06.1937	24.01.1955	Ablieferung Rotterdam-Dübendorf am 30.06.1937, am 24.01.1955 an Air-Leasing Inc, Ft Worth/TX verkauft, im Januar 1955 an Ozark Air Lines als N2816D, 1957 umregistriert als N142D, im Oktober 1966 via Fairchild-Hiller an Avion Inc., am 20.03.1965 bei New Orleans abgestürzt.
HB-IRK (1)	C-47B-1-DK	14277/ 25722	03.08.1946	10.09.1947	ex 43-48461, Einsatz als Frachter vorgesehen, statt Revision bei Swissair als Ersatzteilspender abgebrochen, Zelle 1947 anlässlich einer Feuerwehübung auf dem Flugplatz Dübendorf verbrannt.
HB-IRK (2)	C-47B-1-DL	20737	10.09.1947	24.06.1957	ex 43-16217; Januar-April 1947 für Alpar als HB-ASA vorgesehen; September 1947-Januar 1948 Umbau als Passagierflugzeug bei Fokker; am 18.06.1957 auf einem Schulfug bei Arbon in den Bodensee abgestürzt (nach Umbau bei Fokker wird fälschlicherweise in allen offiziellen Dokumenten die c/n 20747 angegeben).
HB-IRL	C-47B-10-DK	14814/ 26259	30.01.1947	04.02.1961	ex 43-48998, KJ966; Januar-April 1947 Umbau als Passagierflugzeug bei Scottish Aviation; Verkauf an S.A. ETAF, Brüssel am 04.02.1961, dann an Central Africa Agencies, Elisabethville, Katanga, an Katanga Air Force als KA-DFN/KAT-4 im Februar 1961, im September 1961 bei Kolwezi abgeschossen.
HB-IRM	C-47B-30-DK	16191/ 32939	10.04.1947	22.02.1961	ex 44-76607, KN465; prov. Eintrag am 30.01.1947, Januar-März 1947 Umbau als Passagierflugzeug bei Scottish Aviation; Verkauf an marokkanische Luftwaffe als 76607/CN-ALB am 04.02.1961, an Euroworld California als N54605 im April 1978, an Visionair im September 1980, am 27.12.1980 in Reykjavik Sturmschaden, gelöscht am 25.06.1984.
HB-IRN	C-47B-35-DK	16645/ 33393	10.04.1947	14.05.1969	ex 44-77061, KN683; prov. Eintrag 20.01.1947, Januar-März 1947 Umbau als Passagierflugzeug bei Scottish Aviation; vom 01.04.1964 bis 30.04.1969 bei SLS im Einsatz, seit 01.07.1972 im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.
HB-IRO	DC-3-227A	2054	31.10.1938	24.01.1955	Ablieferung Antwerpen-Dübendorf am 03.11.1938, am 24.01.1955 an Air-Leasing Inc, Ft Worth/TX verkauft, an Fleetwings als N2817D am 08.03.1955, dann Ozark Air Lines als N143D, in der Folge verschiedene Besitzer, am 10.02.2003 an Gryder Networks LLC, noch in Betrieb.
HB-IRU	DC-3-268	2132	08.08.1939	01.06.1940	Kauf im Auftrag des Kriegstransportamtes/Eidg. Volkswirtschaftsdepartement, Ablieferung Antwerpen-Dübendorf am 10.08.1939, von der Swissair nicht eingesetzt, Verkauf an ABA als SE-BAG am 20.05.4190, am 22.10.1943 über Dänemark von der deutschen Luftwaffe auf dem Flug von Aberdeen nach Stockholm abgeschossen.
HB-IRX	C-47-5-DK	14717/ 26162	23.10.1947	04.06.1969	ex 43-48901, für Alpar als HB-ATI registriert vom 24.09.1946 bis 23.10.1947, ab 10.07.1947 als Frachter bei Swissair, vom 01.04.1964 bis 30.04.1969 bei SLS im Einsatz, an Ethiopian Airlines als ET-ADC am 06.06.1969, in Massawa durch Explosion am 31.05.1976 zerstört.
HB-ATA	C-47B-10-DK	14910/ 26355	14.05.1947	30.03.1948	ex 43-49094, im September 1946 an Alpar; ab Januar 1948 der Swissair für die technische Instruktion zur Verfügung gestellt; vom 02.02. bis 13.03.1948 durch Swissair gechartert; an COSARA/STAE0 als F-BEIT, Air Vietnam F-VNBT/XV-NIE verunfallt am 17.11.1973 in Quang Ngai/VN.
HB-ATD	C-47B-1-DK	14146/ 25591	23.02.1951	27.09.1951	ex 43-48330, KJ807, am 21.09.1944 an BOAC als G-AGKC; via Airwork Ltd. an IKRK; am 26.02.1951 mit Swissair-Besatzung als Rotkreuzflug nach Peking; im Sept 1951 an SILA - Service de l'Aviation Impériale, Vietnam, als F-VNAE; verunfallt am 17.10.1953 in Lai Chau/VN.
HB-ATU	C-47B-5-DK	14430/ 25875	06.12.1946	08.05.1948	ex 43-48614, am 11.07.46 an Alpar; ab Januar 1948 der Swissair für die technische Instruktion zur Verfügung gestellt; an COSARA/STAE0 als F-BEUI, Air Vietnam F-VNBU, F-OBDS, F-BBOS, Air Afrique TU-TCL ab Sept 1965, ab April 1973 ausser Betrieb.
OK-WAA	C-47A-75-DL	19343			ex 42-100880; vom 30.04. bis 15.06.1948 durch Swissair gechartert.