



Die Flotte der Swissair (25): British Aerospace 146

Express zum bitteren Ende

Einen Tag nach dem ersten Start von «Swissair Express», am 8. Dezember 1998, rollte die BAe 146-200 G-DEBC von Debonair mit dem kleinen «Air One»-Sticker auf der Nase in Zürich zur Piste 28.

Im Gegensatz zu ihren Konkurrenten aus den EU-Mitgliedstaaten war es der Swissair verwehrt, von der Liberalisierung im europäischen Luftverkehr zu profitieren. Deshalb versuchte sie mit Beteiligungen an EU-Airlines, ihre Marktanteile in Europa zu vergrössern. Zur Unterstützung ihrer Ziele in Italien etablierte sie Ende 1998 die Marke «Swissair Express».

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

Da die italienischen Behörden nicht mehr zulassen, dass auf den Codeshare-Flügen Swissair/Air One («Airone» bedeutet Reiher) zwischen Zürich und Venedig sowie Bologna eine Saab 2000 der Crossair zum Einsatz gelangte, musste eine andere Lösung gefunden werden. Das im europäischen Luftverkehr neu eingeführte Betriebsmodell des «Franchising» erlaubte der Swissair, ihre streng überwachten Sitzplatzkapazitäten im bilateralen Verkehr mit Italien zu begrenzen. Anders als beim Wet-lease trägt beim Franchising in der Regel der die Flüge durchführende Partner das finanzielle Risiko.

Häufige Partnerwechsel

Nach Prüfung der Qualitätsanforderungen startete die BAe 146 G-DEBC der englischen Gesellschaft Debonair Airways Ltd. ab 7. De-

zember 1998 in «Swissair Express»-Farben ab Zürich täglich dreimal nach Venedig und einmal nach Bologna. Als Hinweis auf den SR/AP-Codeshare war am Bug ein kleines «Air One»-Logo und unter dem Kennzeichen «operated by Debonair» aufgemalt. Mit spezieller Bewilligung des BAZL durfte das G-registrierte Flugzeug das Schweizer Kreuz tragen. Mit Beginn des Sommerflugplans 1999 trat anstelle von Air One (AP) das SAirGroup-Mitglied Air Europe (PE). Neben den neu vier- und dreimal täglich bedienten Zielen Venedig und Bologna übernahm «Swissair Express» zudem das bisher von Crossair im Codeshare mit Azzurra Air angeflogene Turin (viermal täglich). Dafür kamen insgesamt drei BAe 146 der Debonair in Schweizer Farben zum Einsatz (G-DEBK, -BL und -BM), dies mit kleinem «Air Europe»-Logo. Ab gleichem Datum setzte die englische Flightline Ltd. ihre BAe 146 G-FLTA in «Swissair Express»-Bemalung auf der zweimal täglich bedienten Verbindung ab Zürich nach London-Stansted ein. Alle «Swissair Express»-

Flüge erhielten neu 5000er-Flugnummern. Trotz einer durch Swissair vorschritts-gemäss durchgeführten «Due diligence»-Prüfung der Debonair stellte die Fluggesellschaft am 1. Oktober 1999 den Flugbetrieb wegen finanziellen Schwierigkeiten ein. Als Notlösung bedienten die italienische Volare Airlines mit A320 sowie Reserveflugzeuge der Swissair und Crossair die früheren Debonair-Strecken, bis Flightline Ende Oktober auch die Codeshare-Flüge mit Air Europe nach Bologna, Turin und Venedig übernahm. Sie setzte dafür die drei ex-Debonair BAe 146 in «Swissair Express»-Farben ein, jedoch mit neuen Kennzeichen G-DEFK, -FL und -FM. Gleichzeitig bediente Flightline den Nachmittagskurs Zürich-Manchester, stellte die erst im März eröffnete Tagesrandverbindung nach Stansted aber ein.

Eine einzige BAe 146-300

Im Januar 2000 ergänzte Flightline ihre «Swissair Express»-Flotte mit der BAe 146-300

G-BPNT mit knapp 100 Passagierplätzen; Dan-Air hatte dieses Flugzeug schon Ende Mai 1989 im Linienverkehr nach Bern eingesetzt. Bei Swissair war die Bedienung von Bern nach 1971 kein Thema mehr – nicht einmal im Codeshare mit Crossair-Flügen.

Das Streckennetz von «Swissair Express» erfuhr schliesslich im Winterflugplan 2000/2001 grössere Umstellungen: Da Crossair die Linien nach Bologna und Venedig wieder selbst bediente, flogen die Flightline BAe 146 noch nach Turin und Manchester; zusätzlich gelangte der «Swissair Express»-Brand auf Swissair-Strecken nördlich der Alpen zum Einsatz, so nach Hamburg (zweimal täglich), Kopenhagen, Ljubljana, Luxemburg, München und Paris CDG (je einmal pro Tag).

Ende vor Grounding beschlossen

Mitte 2001 beschlossen Swissair und Crossair eine engere Zusammenarbeit bei der Gestaltung des zukünftigen Linienverkehrsangebots mit dem Titel «One System – Two Brands»; als Folge davon war die Aufgabe der Marke «Swissair Express» auf Ende März 2002 vorgehen.

Da die Crossair-Flotte zu jener Zeit schon 20 BAe 146 zählte, wäre eine parallele Weiterführung der Marke «Swissair-Express» mit dem mehr als zehn Jahre älteren Flugmaterial der Flightline aus Image-Gründen wahrscheinlich kaum sinnvoll gewesen. Flightline stellte ihre «Swissair Express»-Flüge schliesslich schon als Folge des Swissair-Groundings Anfang Oktober 2001 ersatzlos ein. Die vier BAe 146 blieben vorerst in Southend parkiert, bis der Besitzer neue Aufträge fand.



Foto Hansjörg Bürgi

Die BAe 146-200 G-DEFL am 28. Oktober 1998, «Operated by Flightline Air Europe».

Meilensteine 2001 und 2002

2001: Am 22. September informierte Mario Corti den Bundesrat, dass die flüssigen Mittel bald aufgebraucht seien. Am letzten September-Wochenende wurde von den Banken UBS und Credit Suisse das Projekt Phoenix erarbeitet, das die Übernahme der von der SAirGroup gehaltenen Crossair-Aktien durch die Banken vorsah. Crossair hätte danach einen Teil der Flotte sowie die Marke Swissair übernommen. Am 1. Oktober 2001 wurde die Öffentlichkeit an einer Pressekonferenz informiert, dass für Teile des Konzerns die Nachlassstundung beantragt werde. Eine Übergangsfinanzierung zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs kam nicht zustande, obwohl der Bundesrat bereit war, die Hälfte eines Kredites zu übernehmen. Am 2. Oktober stieg der Liquiditätsbedarf stark an, da wegen der am Vorabend angekündigten Nachlassstundung viele Zulieferer die Bezahlung offener Rechnungen verlangten. Das Geld reichte Swissair an diesem Tag gerade

noch, um die ersten Flüge starten lassen zu können. Im Laufe des Tages weigerten sich die Treibstofflieferanten, die Flugzeuge zu betanken. Am Nachmittag liess Mario Corti den Flugbetrieb einstellen. Dank eines Notkredites des Bundes konnten am 5. Oktober die Flüge wieder aufgenommen werden. Ende Oktober einigten sich Geldgeber und Regierung über die Finanzierung einer neuen Airline.

2002: Am 1. April landete in Zürich der letzte Swissair-Kurs aus Sao Paulo. 26 Langstrecken- und 26 Mittelstreckenflugzeuge wurden daraufhin an die Crossair übertragen und bildeten zusammen mit deren 82 Flugzeugen die Flotte der neuen Swiss. Gleichentags konnte man im Internet auf der Swissair Website «www.swissair.com» folgende Zeilen lesen: «Swissair fliegt seit 31. März nicht mehr. Swissair dankt Ihnen – auch im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – für Ihre Treue und Verbundenheit während über 71 Jahren und wünscht Ihnen alles Gute.»

Swissair-Flotte (25): BAe 146

Registration	Flugzeugtyp	c/n	Einsatz ab	Einsatz bis	Bemerkungen
G-DEBC	BAe 146-200	E2024	06/12/1998	20/04/1999	(Erstflug am 06.07.1984); ex N348PS/N166US, an Debonair am 23.05.1996, an Business Air/BMA Regional als G-CLHA am 29.03.00, an Flightline als G-FLTB am 14.05.02, Lease an CityJet als EI-CZO vom 05.03.03 bis 30.01.08, an TAM Bolivia als FAB-104, Ersatzteilspender
G-DEBK G-DEFK	BAe 146-200	E2012	19/04/1999 26/10/1999	30/09/1999 02/10/2001	(Erstflug am 25.05.1983); ex N601AW/C-FHAV, an Debonair am 19.02.1999, von Flightline übernommen als G-DEFK am 22.10.99 für Swissair Express Operation; Lease an Club Air am 03.10.02 als G-DEFK, umregistriert auf EI-DBY am 09.10.03 und als I-TERB am 07.09.04, ab 18.10.06 in Southend/UK ausser Betrieb und im April 2008 verschrottet
G-DEBL G-DEFL	BAe 146-200	E2014	01/03/1999 23/10/1999	01/10/1999 02/10/2001	(Erstflug am 17.09.1983); ex N602AW/C-FHAX, an Debonair am 02.12.1998, von Flightline übernommen als G-DEFL am 22.10.99 für Swissair Express Operation; Lease an Club Air am 19.10.02 als G-DEFL, umregistriert auf EI-DBZ am 24.10.03 und als I-TERV am 08.09.04, ab 21.09.06 in Southend/UK ausser Betrieb und im Juni 2008 verschrottet
G-DEBM G-DEFM	BAe 146-200	E2016	20/04/1999 26/10/1999	01/10/1999 02/10/2001	(Erstflug am 03.05.1984); ex N605AW/C-FHAZ, an Debonair am 08.01.1999, von Flightline übernommen als G-DEFM am 22.10.99 für Swissair Express Operation; ab 28.11.08 in Southend/UK ausser Betrieb, gelöscht am 31.03.09 und im April 2009 verschrottet
G-FLTA	BAe 146-200	E2048	27/03/1999	31/12/1999	(Erstflug am 03.12.1985); ex N365PS/N189US, an Flightline am 25.02.1998, an Neptune Aviation Services als N147FF am 30.07.12, an TAM Bolivia als FAB-106 am 01.11.13
G-BPNT	Bae 146-300	E3126	12/01/2000	02/10/2001	(Erstflug am 08.03.1989); an Flightline am 13.04.1993, an National Jet Express als VH-NJZ am 28.06.10