



Die Flotte der Swissair (3): 1944 bis 1949

Entscheid zur Langstrecke

Swissair setzte insgesamt fünf viermotorige DC-4 ein. Die im Januar 1947 ins Register eingetragene HB-ILE (hier in Dübendorf) wurde am 13. Dezember 1950 anlässlich einer Bruchlandung in Sydney, Nova Scotia (Kanada) zerstört.

Nach dem Zweiten Weltkrieg schaffte die Swissair mit viermotorigen DC-4 den Sprung ins Langstreckengeschäft. Bald befasste sie sich mit der Beschaffung der moderneren DC-6, davon mehr in der nächsten Ausgabe. 1949 erhielten die auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzten DC-3 Verstärkung durch Convair 240, die als erstes zweimotoriges Passagierflugzeug über eine Druckkabine verfügte.

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

Bereits vor dem Krieg hatte sich die Swissair über den Bedarf eines für längere Strecken besser geeigneten Flugzeugs als die DC-3 Gedanken gemacht. Ende 1938 prüfte sie

den von Douglas entwickelten Prototypen des viermotorigen Langstreckenflugzeugs DC-4E (Vorgänger der allgemein bekannten DC-4) in Santa Monica. Während der Kriegsjahre machte sich bei Swissair allerdings eine zögerliche Einstellung über deren zukünftige Rolle im Weltluftverkehr breit. Obschon die Schweiz schon am 3. August 1945 ein Abkommen

mit den Vereinigten Staaten von Amerika unterzeichnet hatte, das schweizerischen Fluggesellschaften die Aufnahme von Linienflügen nach New York ermöglichte, liess Swissair beinahe ein Jahr verstreichen, bis sie bei Douglas anfänglich zwei, und später noch zwei weitere DC-4 bestellte.



Da die Swissair mit den Leistungen des Hochdeckers Mraz K-65A Cap (Fi 156 Storch) nicht zufrieden war, ging er im Februar 1948 – einen Monat nach der Auslieferung – zurück an die Flugzeugwerke Chocan (Tschechien). Im November kam die Maschine wieder in die Schweiz. Swissair verkaufte die HB-1KA 1950 an Lindt & Sprüngli.

DC-4 bestellt, Option für DC-6

Im Memorandum vom September 1946 über «Flugzeug-Neuanschaffungen 1946/48» erwähnte der neue Technische Direktor Gottfried von Meiss, die Swissair habe sich entschlossen, mit Hinblick auf die grosse Sitzplatznachfrage und die Planung von Transatlantikstrecken, ein grösseres Flugzeug, den DC-4 Skymaster, zu bestellen, wobei zwei zur Ablieferung im November 1946 und Januar 1947, und zwei weitere zur Ablieferung im Frühjahr 1947 vorgesehen seien.

Zudem habe sich die Swissair Anfang August von Douglas drei DC-6 zuteilen lassen,



Foto Archiv Daniel Ruhler

Die DC-4 HB-ILA stiess am 26. November 1946 zur Swissair-Flotte. Mitte 1959 wurde der Viermotorer, hier in der neuen Bemalung, an Balair verkauft. Leider ging das Flugzeug 1960 durch einen Absturz verloren.

mit einer Optionsfrist bis 5. September 1946, die auf den 20. November 1946 ausgedehnt werden konnte. Diese Optionen seien mit festen Preisen zuzüglich erleichterter Zahlungsbedingungen offeriert worden. Der Antrag an den Verwaltungsrat lautete daher auf den sofortigen Kauf der DC-6 mit Ablieferungstermin im Januar und Februar 1948. Gründe hierfür seien die Notwendigkeit, im Jahre 1948 moderne Langstreckenflugzeuge zu haben, die Ähnlichkeit, wenn nicht bessere Leistung der DC-6, verglichen mit der Constellation, die bekannte Fabrik und der Anschaffungspreis. Der Swissair-Verwaltungsrat war jedoch mehrheitlich der Auffassung, die Rolle der Swissair müsse sich auf den Betrieb eines europäischen Liniennetzes konzentrieren. Weshalb die Swissair auch Lockheed Constellations kaufen wollte, wird in der Juli-Ausgabe von SkyNews.ch erläutert.

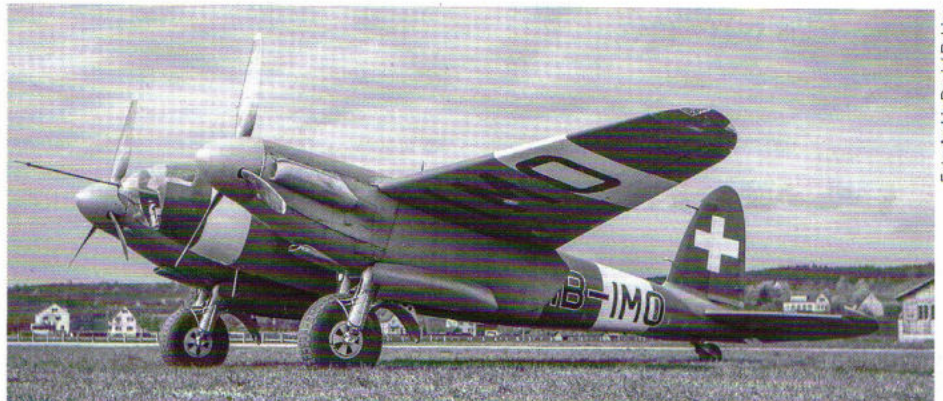


Foto Archiv Daniel Ruhler

Die De Havilland D.H.98 Mosquito HB-IMO war ein Exote in der Swissair-Flotte. Während eines militärischen Einsatzes für die Royal Air Force musste sie wegen Motorenproblemen im Belpmoos notlanden. Danach nutzte sie die Schweizer Luftwaffe auch als Versuchsträger für das Mamba-Triebwerk für das schweizerische Militärflugzeug N20 Aiguillon. Dazwischen stand sie leihweise der Swissair für ein Postflug-Projekt und Trainingsflüge zur Verfügung.

Convair Liner als DC-3-Ersatz

Im Gegensatz zur schwierigen Entscheidungsfindung über die Beschaffung moderner Langstreckenflugzeuge ging die Swissair das Problem des DC-3-Ersatzes zügig an. Obschon die Kurzstreckenflotte 1946 durch den Kauf von zwei fabrikneuen DC-3, sowie sechs C-47 Dakotas aus Beständen der amerikanischen Luftstreitkräfte, verdreifacht wurde, war der Bedarf an schnellen zweimotorigen Flugzeugen für die mittleren Europastrecken spätestens im Sommer 1948 unbestritten.



Foto Archiv Daniel Ruhler

Swissair übernahm die Nord 1000 (Me-108) Taifun HB-1KI im Februar 1948 von Tarsa-Air Bleu und übergab das Flugzeug im Mai 1953 an das Eidgenössische Luftamt.

Die von der ausserordentlichen Generalversammlung am 12. Februar 1947 bestätigte Erhöhung des Aktienkapitals ermöglichte der Swissair Mitte des Jahres bei der Flugzeugfirma Consolidated Vultee Aircraft Corporation in San Diego, Kalifornien, eine Bestellung von vier neuen Kurzstreckenflugzeugen des Typs Convair 240 zu platzieren. Deren Eintrag ins Luftfahrzeugregister erfolgte bereits am 7. Juli 1947, obschon sie, statt wie vorgesehen im Frühsommer 1948, erst im Frühjahr 1949 abgeliefert wurden.

Daher erwog die Swissair im Mai 1948, vom Kaufvertrag zurückzutreten. Knapp ein Jahr nach deren Ablieferung schlug die Pilotenvereinigung Aeropers vor, die vier Convair-Liner zu veräussern, um damit den Kauf von zwei Flugzeugen Douglas DC-6 zu finanzieren. Da die CV-240 jedoch bei Piloten und Passagieren sehr geschätzt war, erweiterte die Swissair im Herbst 1953 ihre Convair-Flotte mit der Übernahme von drei gebrauchten CV-240 der KLM auf sieben Einheiten. Die am 19. Juni 1954 wegen Benzinmangels in den Ärmelkanal abgestürzte HB-IRW wurde mit einem weiteren Occasions-Flugzeug der KLM ersetzt.

Meilensteine 1944 – 1949

1945: Am 8. Mai konnte das Ende des Zweiten Weltkriegs verkündet werden. Zwei Monate später wurde der Betrieb auf folgenden Strecken eröffnet: Genf-Paris (ab 30. Juli), Zürich-Paris (ab 30. Juli), Zürich-Amsterdam (ab 19. September), Zürich-London (ab 29. September) und Genf-London (ab 5. November). Ausserdem wurden zahlreiche Sonderflüge nach Barcelona, Lissabon, Malmö und Tunis durchgeführt. Nach Kriegsende setzte sich die Flotte der Swissair aus vier DC-3, zwei DC-2 und je einer Dragon Rapide, Fokker F-VIIa und Comte AC-4 zusammen. 1945 wurde auch die

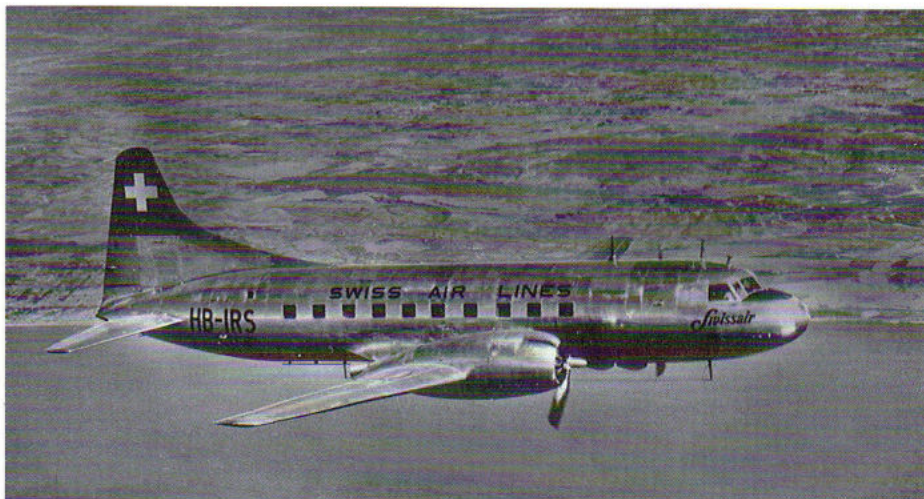


Foto Archiv Daniel Rühler

Das Air-to-air-Foto der Convair 240 HB-IRS zeigt die Maschine noch im ursprünglichen silbernen Anstrich. Swissair setzte zwischen 1949 und 1957 insgesamt acht Flugzeuge dieses Typs ein.

IATA (International Air Transport Association) in Havanna gegründet.

1946: Diverse aus amerikanischen Armeebeständen stammende Dakotas ergänzten die Flotte (siehe SkyNews.ch 05/2015). Neu wurden die europäischen Ziele Brüssel, Malmö, Prag, Stockholm und Warschau, zum Teil in Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften, ins Streckennetz der Swissair aufgenommen. Am 24. November 1946 traf in Genf die erste werksneue DC-4 ein. Im Dezember wurde mit der DC-4 HB-ILA der erste Langstreckenflug nach Lydda (heute Lod) und Kairo geflogen.

1947: Swissair wollte Langstreckenflüge mit DC-4 nach Nordamerika (New York), Südamerika und Südafrika aufnehmen. Damit diese Ziele realisiert werden konnten, musste das Aktienkapital auf 20 Millionen Franken erhöht werden. Bereits am 2. Mai 1947 fand mit der

DC-4 HB-ILI der erste Flug nach New York statt. Der 20 Stunden und 55 Minuten dauernde Erstflug führte von Genf über Shannon und Stephenville nach New York. Weil New York am Ankunftstag aus meteorologischen Gründen nicht anfliegbar war, musste der Flug nach Washington umgeleitet werden. Es folgten noch diverse weitere Einzelflüge nach New York. Erst 1949 wurde diese Verbindung regelmässig bedient.

Per Schiedsspruch des Bundes wurde die Swissair am 18. August zur nationalen Fluggesellschaft erklärt. Die Schweizerische Eidgenossenschaft, Kantone, Gemeinden sowie die SBB und PTT beteiligten sich mit 30,6 Prozent am Aktienkapital der Swissair.

1948: Ab Juni bis zum 17. November 1949 wurde die Homebase von Dübendorf zum neu eröffneten Flughafen Zürich-Kloten transferiert. Auf der neuen Infrastruktur konnte der Flugplan mit Bestimmungsstationen im Nahen Osten (Lydda, Basra und Abadan) ergänzt werden. Zusätzlich wurden Sonderflüge nach Johannesburg und Bombay abgewickelt.

1949: Im Herbst stürzte Swissair durch die Abwertung des britischen Pfundes in eine Krise, da ausserhalb der USA alle Flugtarife mit der britischen Währung berechnet wurden. Das Unternehmen sah sich mit einer beträchtlichen Senkung des Tarifniveaus und einem massiven Einnahmerückgang konfrontiert. Das Geschäftsjahr schloss mit einem Verlust von fast vier Millionen Franken ab. In der Folge mussten das Personal reduziert werden. Ab 1949 wurden dann die zweimotorigen und mit Druckkabinen ausgestatteten Convair 240 für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr in die Flotte integriert.

Foto Archiv Daniel Rühler



Die CV-240 HB-IRT (hier in San Diego) konnte ein langes Fliegerleben geniessen. Nach dem Verkauf an Mohawk Airlines 1956, flog die ehemalige Swissair-Maschine bei diversen weiteren Firmen, zuletzt als N280P. Erst am 31. Dezember 2011 wurde der Convair-Liner gelöscht.

Die Swissair-Flugzeuge 1944 – 1949

HB-Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-APE	D.H. 89A Dragon Rapide	6437	19/04/1948	16/04/1969	ex HB-AME, reg. 28.03.1939, am 01.10.47 von Alpar übernommen, am 19.04.48 auf HB-APE umregistriert, Verkauf an Farner-Werke am 10.07.54, Verkauf an MFG Zürich am 16.02.55, als D-IGUN im Mai 1969 nach Deutschland, 09.1976 gelöscht; zuerst in Frankfurt, dann Düsseldorf und wieder in Frankfurt ausgestellt; 1994 verschrottet.
HB-APU	D.H. 89A Dragon Rapide	6438	14/05/1948	17/01/1968	ex HB-AMU, reg. 28.03.1939, am 01.10.47 von Alpar übernommen, am 14.05.48 auf HB-APU umregistriert, Verkauf an Farner-Werke am 10.07.54, Verkauf an MFG Zürich am 16.02.55, im Januar 1968 anlässlich Flugplatzfeuerwehrübung in Kloten zerstört.
HB-IKA	Mraz K-65A Cap (Fi 156 Storch)	741	22/01/1948	27/02/1948	ex OK-IKA, am 20.02.48 zurück an Flugzeugwerke Chocen, da Flugzeug den Anforderungen der Swissair nicht entsprach.
		741	26/10/1948	20/03/1956	Ablieferungsflug Prag-Düßendorf am 09.11.48; Verkauf an Lindt & Sprüngli am 02.10.50, ab 1954 in Düsseldorf stationiert, nach Deutschland als D-EKUS, heute D-EMAV
HB-IKE	Mraz K-65A Cap (Fi 156 Storch)	?	09/02/1948		Kennzeichenreservation für Ersatz der HB-IKA, jedoch nicht verwendet, da korrigiertes Flugzeug wieder als HB-IKA registriert.
HB-IKI	Nord 1000 (Me-108) Taifun	35	31/03/1948	18/08/1960	als HB-OAZ für Tarsa-Air Bleu, Genf am 20.12.1946 eingetragen, von Swissair am 24.02.48 übernommen, neue Registration HB-IKI, am 29.05.53 an Eidg. Luftamt, im August 1960 nach Deutschland als D-EFFI, verunfallt am 30.07.69
HB-AEP	Pilatus SB.2 Pelikan	1	28/04/1944	23/03/1949	Erstflug 30.05.1944 mit Swissair-Flugkapitän Ernst Nyffenegger, anschliessend bis 30.04.1945 bei Swissair (Schulung Piloten), am 01.05.1945 an Alpar AG, verunfallt 13.06.1948 Kirchberg BE, verschrottet.
HB-IMO	D.H. 98 Mosquito PR Mk IV	?	19/01/1945	07/08/1945	ex DK310 RAF, am 24.08.1942 in Bern-Belp notgelandet und interniert, als E-42 bei KTA, bei SR vom 01.01.45 bis 07.08.45, als B-4 zurück an KTA/F+W Emmen, am 03.08.51 ausgemustert, verschrottet
HB-ILA Genève/Uri	Douglas DC-4-1009A	43072	26/11/1946	08/06/1960	neu von Douglas, an Balair am 29.05.1959, am 15.05.1960 im Jebel Marra, Sudan abgestürzt.
HB-ILE Zürich	Douglas DC-4-1009A	43093	20/01/1947	16/12/1950	neu von Douglas, Bruchlandung in Sydney, Nova Scotia, Kanada am 13.12.1950 und ausgebrannt.
HB-ILJ Basel/Schwyz	Douglas DC-4-1009A	43097	01/05/1947	20/10/1958	neu von Douglas, Verkauf an Syrian Airways als YK-AAR, am 01.09.1960 bei Kinshasa in den Kongo Fluss gestürzt.
HB-ILO Luzern	Douglas DC-4-1009A	43098	09/07/1947	20/12/1951	neu von Douglas, Landeunfall in Amsterdam am 14.12.1951, Totalschaden.
HB-ILU Unterwalden	Douglas C-54E-5DO	27289	26/04/1952	09/12/1969	ex 44-9063, nach Umbau bei Douglas zur DC-4-1009A als N88887 von Pan American World Airways übernommen am 02.04.1952, an Balair am 10.4.1959, an Aer Turas als EI-ARS am 12.12.1969, Verkauf geplant 1971 als LN-TUR, an Globe Aero/Air Falcon als N88887, im April 1977, an National Air Cargo als ZS-LMH im August 1983, umregistriert auf N88887 im Juli 1987, an Liberia World Airlines als EL-AJP, im Dezember 1987 (operiert für Danzas Air), dann wieder N88887 ab November 1988, Ferryflug Basel-Frankfurt am 28.09.1989, am 12.01.1990 von USAF Museum gekauft, als Berlin Airlift Memorial am Flughafen Frankfurt ausgestellt, Registration gelöscht am 17.01.1990.
HB-IMA Ticino	CV-240-4	144	31/07/1954	25/08/1956	ex PH-TEL/PH-CEL, von KLM übernommen am 07.07.54, an Mohawk Airlines als N1020C am 29.08.56, an Fairchild-Hiller im September 1966, an Houston Aviation im Nov 1968, Trans Florida Airlines im März 1977, Bahama Air Ferries am 31.03.94, gelöscht am 31.03.11 von Amtes wegen
HB-IRP Grisons	CV-240-11	113	07/07/1947	31/12/1956	neu von Convair übernommen am 11.2.1949, die zuerst am 08.11.56 erfolgte Löschung wurde am 12.11.56 wieder annulliert, das Flugzeug war schon als N1013C eingetragen, an Mohawk Airlines als N1013C am 08.01.57, an Fairchild-Hiller im Januar 1967, an Houston Aviation im November 1968, 1975 in Houston verschrottet
HB-IRR	CV-240-11		07/07/1947	26/10/1948	Kennzeichen nicht verwendet, neues Kennzeichen HB-IRV zugeteilt
HB-IRS Glarus	CV-240-11	132	07/07/1947	02/05/1957	neu von Convair übernommen am 18.02.1949, an Mohawk Airlines als N1017C am 10.05.57, an Fairchild-Hiller im September 1966, an Houston Aviation im November 1968, 1975 in Houston verschrottet
HB-IRT Appenzell	CV-240-11	133	07/07/1947	15/10/1956	neu von Convair übernommen am 17.02.1949, an Mohawk Airlines als N1018C am 18.10.56, an Transocean Airlines im Nov 1956, an Fairchild Hiller im Dez. 1966, an Permian Skyways als N280P im November 1968, dann ab Juli 1969 verschiedene Besitzer, an Castle Air Museum Foundation Inc, am 23.06.99, ausgestellt auf der Merced-Castle AFB/CA als US Coast Guard 5785, als N280P gelöscht am 31.12.11
HB-IRV Neuchâtel	CV-240-11	134	07/07/1947	24/10/1956	neu von Convair übernommen am 28.02.1949, anstelle von HB-IRR als HB-IRV eingetragen, an Mohawk Airlines als N1019C am 01.11.56, vermietet an Transocean Airlines von Nov 1956 bis April 1957, an Fairchild-Hiller im Januar 1967, an Houston Aviation im November 1968, 1975 in Houston verschrottet
HB-IRW Ticino	CV-240-4	61	28/11/1953	19/06/1954	ex PH-TEA, von KLM übernommen am 28.11.53, Notwasserung im Ärmelkanal bei Folkestone am 19.06.54 wegen Benzinmangels
HB-IRY Luzern	CV-240-4	111	27/11/1953	10/08/1956	ex PH-TEE, von KLM übernommen am 17.11.53, an Mohawk Airlines als N1012C am 23.08.56, an Fairchild-Hiller im Januar 1967, an Houston Aviation im November 1968, 1975 in Houston verschrottet
HB-IRZ Valais	CV-240-4	124	05/12/1953	28/09/1956	ex PH-TEH, von KLM übernommen am 12.12.53, an Mohawk Airlines als N1014C am 06.10.56, an Fairchild Hiller im Januar 1967, an Houston Aviation im November 1968, 1975 in Houston verschrottet. Bemerkung: c/n 111 ex PH-TEE war anfänglich als HB-IRZ vorgesehen, jedoch lieferte KLM das Flugzeug mit den Kennzeichen HB-IRY ab, die als HB-IRY vorgesehene c/n 124 ex PH-TEH wurde demzufolge HB-IRZ