

Die Flotte der Swissair (4): 1950 bis 1955

# Weltweites Streckennetz



Auf dem Flughafen Basel-Mulhouse wartete 1955 vor dem «Lucky Strike»-Hangar die Swiss Air Lines DC-6B HB-IBE mit dem Wappen von Genève auf die Passagiere.

**Mit der Beschaffung von insgesamt acht Douglas DC-6-Langstreckenflugzeugen konnte Swissair ab 1951 erstmals mit modernem Fluggerät und mit einem neuen Erscheinungsbild in alle Welt fliegen. Zuvor befasste sich der Verwaltungsrat auch mit der Übernahme von Lockheed Constellations. Doch die technisch weiter entwickelte DC-6B machte das Rennen.**

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

Gestützt auf den Mitte 1949 ausgearbeiteten Direktionsbericht über den Langstreckenverkehr hätte der Verwaltungsrat über den Kauf

von drei Lockheed 749A Constellation sowie – bis zur Ablieferung dieser Flugzeuge – die Charterung von ein bis drei Constellations beschliessen sollen. Er zog es jedoch vor, diese Frage am 23. September 1949 einer ausserordentlichen Generalversammlung vorzulegen. An dieser stimmte die Mehrheit der Aktionäre

für den Ausbau des Interkontinentalverkehrs und die Anschaffung von drei viermotorigen Langstreckenflugzeugen.

### Constellation für Swissair?

Bei gleichzeitiger Kaufverpflichtung für drei fabrikneue Constellation L-749A, offerierte Lockheed der Swissair, ihr schon im Oktober und November 1949 sowie im Frühjahr 1950, je eine seit 1946 bei KLM im Einsatz stehende Constellation L-049 zu verchartern. Um auf deren Inbetriebnahme vorbereitet zu sein, hatte Swissair schon einige technische Angestellte nach Amsterdam geschickt, wo sie die holländische Gesellschaft mit dem Flugzeugtyp vertraut machte. Für die drei Flugzeuge wurden am 27. August 1949 die Kennzeichen HB-IBI, HB-IBJ und HB-IBY reserviert.

Die unmittelbar vor der Aktionärsversammlung erfolgte Abwertung des englischen Pfunds, sowie die offen gelassene Frage zum Flugzeugtyp, bewogen den Verwaltungsrat,



Am 19. Mai 1958 wurde das Fahrwerk der DC-6B HB-IBA während eines Schulfluges beim Durchstarten zu früh eingezogen. Bei der anschliessenden Buglandung wurden die Propeller und Motoren 2, 3 und 4, der Rumpf und das Fahrwerk beschädigt.



mit der Beschaffung der neuen Langstreckenflugzeuge noch zuzuwarten. Lockheed verkaufte die zur Miete reservierten L-049 kurzum an andere Fluggesellschaften; das erste schon in Swissair-Farben in Amsterdam bereitstehende Flugzeug wurde bereits Mitte Oktober 1949 nach Burbank überführt – ohne Swissair-Bemalung.

## Zwei DC-6B dank Bundeshilfe

Durch die Währungsabwertungen erlitt die Swissair einen Ertragsausfall von acht bis zehn Millionen Schweizer Franken – die Weiterexistenz des Unternehmens schien ernsthaft in Frage gestellt. Der Verwaltungsrat entschloss sich trotz der zu erwartenden Verluste zur Fortsetzung des Betriebs und ersuchte am 30. März 1950 in einer Eingabe an den Bundesrat um Unterstützung des Bundes zur Rettung der Swissair. Insbesondere machte er den Vorschlag, der Fluggesellschaft die Beschaffung von zunächst zwei modernen Langstreckenflugzeugen zu ermöglichen. In der Botschaft vom 5. Juni 1950 beantragte der Bundesrat dem Parlament einstweilen die Anschaffung von zwei neuen Langstreckenflugzeugen und stellte für die Herbstsession eine ausführliche Vorlage über die Hilfeleistung an Swissair in Aussicht. Gestützt darauf beschloss der Verwaltungsrat am 3. Juli 1950, sofort bei Douglas auf eigene Verantwortung zwei DC-6B zu bestellen – mit Vorbehalt der Zustimmung des Parlaments über die Bundeshilfe. Die angekündigte umfassende Vorlage an die eidgenössischen Räte enthielt den Vorschlag, vier DC-4 und vier Convair Liner sowie die von Swissair bestellten DC-6B käuflich zu erwerben. Am 28. September genehmigte die Bundesversammlung die Bestimmungen über den Erwerb der neuen Langstreckenflugzeuge; die übrigen Punkte der Vorlage über eine ausserordentliche

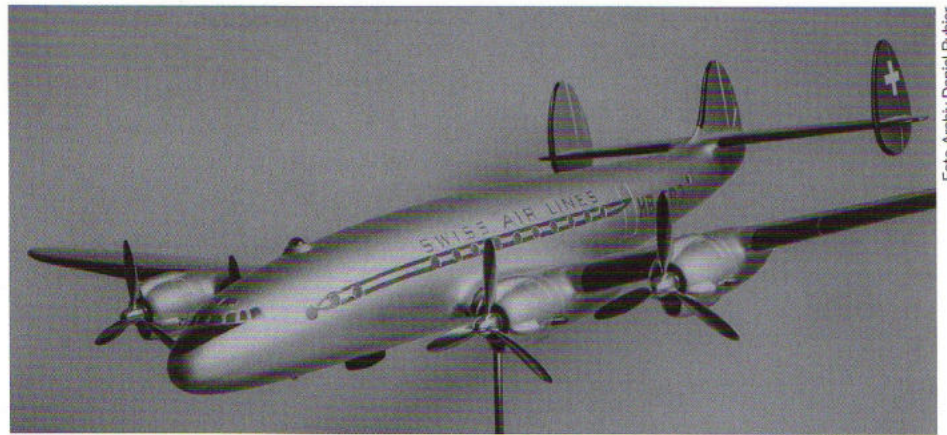


Foto Archiv Daniel Rühler

Das Modellfoto der Connie HB-IBJ gibt einen Eindruck, wie die drei für Swissair vorgesehenen L-049 Constellation hätten aussehen sollen. Andere Aufnahmen von Modellfotos zeigen die Connie im silbernen Swissair-Anstrich.



Foto ETHZ, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Der Pilot der Swiss Air Lines DC-6B HB-IBU wartet darauf, dass die Bodencrew die Bremsklötze an den Hauptfahrwerken entfernt. Die HB-IBU flog von Oktober 1953 bis März 1962 bei Swissair.

Hilfeleistung an die Swissair wies sie jedoch zurück und verlangte als Bedingung für die Unterstützung des Bundes eine Herabsetzung des Swissair-Aktienkapitals. An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 10. November 1950 stimmten die Aktionäre der Herabsetzung des Grundkapitals von 20 Millionen auf 14 Millionen Schweizer Franken zu.

## DC-6 gingen an Swissair über

Als Ersatz für die am 13. Dezember 1950 bei einer Bruchlandung in Kanada verunfallte DC-4 HB-ILE bestellte die Swissair Anfang Februar 1951 eine dritte DC-6B auf eigene Rechnung. Am 27. Juni 1951 traf die HB-IBA, am 25. Juli die HB-IBE, in Kloten ein. Die beiden Flugzeu-



Foto ETHZ, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Der Vollfrachter-«Sechser» HB-IBB wird im Hangar in Kloten einer grösseren technischen Inspektion unterzogen. Im Vordergrund steht die HB-IBI, eine Passagier-DC-6B, ganz hinten sieht man die CV-440 HB-IMM, die später bei der SATA als Turbinen-CV-640 zum Einsatz kam.



ge waren die ersten in der neuen, farbigen Swissair-Bemalung: zwei schmale rote Streifen auf Fensterhöhe über die ganze Rumpflänge gespritzt und ein weisses Rumpfberteil. Die Vorstellung der modernen Langstreckenflugzeuge vor Behörden, Medien und Publikum fand am 5. August 1951 mit einem Flug von Zürich nach Genf und zurück statt. Knapp zwei Monate später bestellte die Swissair drei weitere Douglas DC-6B.

Die vertraglichen Beziehungen zwischen der Eigenossenschaft und Swissair wurden auf den 1. Januar 1956 angepasst: Die Swissair erwarb die beiden im Eigentum des Bun-

des stehenden DC-6B HB-IBA und HB-IBE; der vereinbarte Kaufpreis wurde in drei Jahresraten bis Ende 1957 bezahlt.

### Meilensteine 1950 – 1955

**1950:** Am 1. Mai wurde Walter Berchtold, bisher Kreisdirektor der Schweizerischen Bundesbahnen in Zürich, in den Verwaltungsrat und zum Direktionspräsidenten der Swissair gewählt. Neben der Bedienung von europäischen Zielen, wurden auf der Langstrecke auch die Destinationen Abadan, Athen, Basra, Istanbul, Kalkutta, Lydda, New York und Rio de

Janeiro regelmässig angefliegen. Die Flugzeuge der Swissair-Flotte erhielten eine moderne Bemalung. Kurze Zeit später wurde das über viele Jahre benutzte Swissair-Logo in Pfeilform eingeführt.

**1951:** Ab August wurde mit den beiden neuen Douglas DC-6B die regelmässige Bedienung zwischen der Schweiz und New York aufgenommen. Die Reichweite der Maschinen erlaubte noch keinen Direktflug, weswegen Tankstopps in Shannon und Gander einkalkuliert werden mussten. Die DC-6B beflogen zudem Strecken innerhalb von Europa, auf

## Die Swissair-Flugzeuge 1950 - 1955

### Lockheed Constellation

| Registration | Flugzeugtyp | c/n  | Reg. reserviert | Bemerkungen  |
|--------------|-------------|------|-----------------|--|
| HB-IBI       | L-049-46-26 | 2068 | 27/8/1949       | ex KLM PH-TAU, im Juni 1950 zurück an Lockheed als N86531, an Capital Airlines am 14.07.1950, an Modern Air Transport am 27.07.1961, ab Juli 1966 bei diversen Fluggesellschaften, umregistriert als N864H; Anfang 1973 nach New Orleans als Bar, Diskothek und Nachtclub, 1983 abgebrochen.   |
| HB-IBJ       | L-049-46-26 | 2069 | 27/8/1949       | ex KLM PH-TAV, am 19.07.1950 gelöscht und zurück an Lockheed als N86532, an Capital Airlines am 01.10.1950, vorgesehen als LV-PWK/(LV-PKW), an Transportes Aereos Squellas als CC-CAA im August 1966, im Januar 1970 ausser Betrieb; als Nachtclub/Snackbar in Santiago de Chile; Abbruch im Februar 1979.   |
| HB-IBY       | L-049-46-26 | 2070 | 27/8/1949       | ex KLM PH-TAW, am 15.10.1949 gelöscht und zurück an Lockheed als N6000C, an Hughes Tool Co., am 11.11.1949; an TWA am 12.04.1950, ab 1961 diverse Operator, an Trans Florida Airlines am 26.05.1972; an Aerovias Quisqueyana im Dezember 1975 als HI-260, am 31.08.1979 durch Hurrikan David beschädigt und Ende Juli 1980 in Santo Domingo abgebrochen. |

Die Zuteilung der Immatrikulationen HB-IBI, HB-IBJ und HB-IBY an die ex-KLM Flugzeuge PH-TAU, PH-TAV und PH-TAW ist in den vorhandenen Quellen nicht nachweisbar geklärt. Die von KLM bereits in Swissair-Farben bemalte erste L-049 (PH-TAW) wurde nach Kündigung der Abmachungen neutralisiert und am 15.10.1949 an Lockheed nach Burbank abgeliefert.

### Douglas DC-6

| Registration                                  | Flugzeugtyp         | c/n   | Eintragung | Löschung              | Bemerkungen  |
|---|---------------------|-------|------------|-----------------------|--|
| HB-IBA<br>Zürich<br>Schaffhausen<br>Aarau     | DC-6B-1198          | 43274 | 1/6/1951   | 22/8/1962             | Neu von Douglas, Ankunft Zürich am 27.06.1951, bis 01.01.1956 im Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft, an Sterling Airways als OY-EAO am 23.08.1962, an Concare als N515AO / N515AE im April 1973, an Sis-Q Flying Services als N999SQ im Januar 1976, via Macavia und T&G Aviation an Everts Air Fuel im Februar 1994, ausser Betrieb ab Juni 1996, gelöscht am 07.10.2010. Anmerkung: Vordere Rumpfssektion dient als Dekoration am „Pike's Aviator Greenhouse and Sweets“ in Fairbanks, Alaska. |
| HB-IBB<br>Nidwalden                           | DC-6A<br>Cargoliner | 45551 | 17/9/1958  | 26/5/1961             | Frachtflugzeug, neu von Douglas, Ankunft Zürich am 04.10.1958, an World Airways als N45501 am 17.05.1961, 1967 an Saturn Airways verleast, an Concare Aircraft Leasing am 24.11.1969, an Andes als HC-ATB am 13.04.1970, an Skyways International als N45501 am 12.06.1974, an Bellomy-Lawson Aviation im August 1984, im Oktober 1986 in Miami verschrottet.  |
| HB-IBC<br>Uri                                 | DC-6B-1198          | 43547 | 26/6/1958  | 31/7/1961             | ex N90764, Kauf von Overseas Holdings Ltd. am 14.06.1958, Rückverkauf an Overseas Holdings Ltd. am 15.07.1961, N90764, an Lloyd Aereo Boliviano als CP-707 am 09.11.1961, Absturz im Süden von Peru nahe beim Tacora Vulkan am 15.03.1963.   |
| HB-IBE<br>Genève<br>Aargau                    | DC-6B-1198          | 43275 | 17/7/1951  | 14/6/1962             | Neu von Douglas, Ankunft Zürich am 25.07.1951, bis 01.01.1956 im Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft, an Sterling Airways als OY-EAN am 16.06.1962, bei harter Landung in Göteborg am 23.12.1967 stark beschädigt, 1977 verschrottet.   |
| HB-IBI<br>St.Gallen                           | DC-6B-1225          | 43750 | 4/10/1952  | 16/11/1962            | Neu von Douglas, Ankunft Zürich am 01.11.1952, an Sterling Airways als OY-EAP am 16.11.1962, nach Bruchlandung in Kopenhagen am 13.04.1963 verschrottet.   |
| HB-IBO<br>Vaud<br>Bern<br>Solothurn<br>Luzern | DC-6B-1225          | 44087 | 25/9/1953  | 6/10/1962<br>3/6/1964 | Neu von Douglas, Ankunft Zürich am 14.10.1953, vermietet an Finlantic als OH-DCB am 09.10.1962, in Finnland gelöscht am 02.02.1964 und zurück an Swissair, Verkauf an Olympic Airways als SX-DAM am 01.05.1964, an Concare als N111AN im August 1972, an Conair als CF-QAN im Mai 1973, zurück als N111AN im Juni 1973, verschiedene Betreiber, zuletzt Nighthawk Air Systems, verschrottet im Dezember 1997 in Santa Rosa.  |
| HB-IBU<br>Vaud                                | DC-6B-1225          | 44088 | 25/9/1953  | 11/9/1972             | Neu von Douglas, Ankunft Zürich am 26.10.1953, an Balair am 16.03.1962, ab September 1972 in Basel parkiert, Verkauf an Span East als N617SE im Juni 1974, blieb in Basel, an Lukim Air Services als 9Q-CVM ex Basel am 06.07.1979, im Juni 1984 in Kinshasa ausser Betrieb und verschrottet.  |
| HB-IBZ<br>Baselland<br>Basel                  | DC-6B-1225          | 44089 | 2/11/1953  | 29/12/1971            | Neu von Douglas, Ankunft Zürich am 06.11.1953, an Balair am 16.12.1961, ausser Betrieb ab 01.01.1971 und in Basel parkiert, an Zaire Air Force als 9T-TLB ex Basel am 30.12.1971, 1980 in Kinshasa ausser Betrieb und 1981 verschrottet.   |





Foto ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Die Swissair Douglas DC-6B HB-IBA erhält während eines Turn-arounds den nötigen Wartungsunterhalt. Diese Maschine wurde am 27. Juni 1951 in Zürich abgeliefert und im August 1962 an Sterling Airways weiter verkauft.

dem Südatlantik und dem Mittleren bis in den Fernen Osten.

**1952:** Verursacht durch die steigende Nachfrage nach Flugverbindungen stellte sich ein Mangel an Piloten ein, weswegen ausländische Piloten von der Swissair eingestellt wurden. Walter Berchtold, Direktionspräsident der Swissair, übernahm für ein Jahr das Präsidium der IATA (International Air Transport Association).

**1953:** Swissair gründete im Januar zusammen mit der Stadt Basel die Bedarfsfluggesellschaft Balair. Istanbul und Beirut wurden in den Swissair-Flugplan aufgenommen. Der erste Flugsimulator zur Pilotenausbildung kam zum Einsatz. Mit der Einführung von Luftstrassen konnten immer mehr Europastrecken ohne Bordfunke geflogen werden.

**1954:** Wegen Benzinmangels musste am 19. Juni die Convair 240 HB-IRW im Ärmelkanal eine Notwasserung vornehmen. In der Folge wurden alle Flugzeuge mit Schwimmwesten ausgerüstet. Ab dem Frühling wurde der Südatlantik ins Streckennetz aufgenommen. Die Verbindung nach Sao Paulo führte über Lissabon, Dakar, Recife und Rio de Janeiro.

**1955:** Das Aktienkapital wurde wegen der bevorstehenden Expansion von 14 auf 42 Millionen Schweizer Franken erhöht. Die Frachtverbindungen wurden mit einem Frachtkurs nach New York mit einer DC-4 erweitert. Ebenfalls wurde die Istanbul-Beirut-Strecke nach Damaskus verlängert. Ein eigenes Schulgebäude erlaubte der Gesellschaft die Grundschulung selber abzuwickeln. Zwischen 1950 und 1955 verdoppelte sich der Personalbestand der Swissair. +



Foto Hansjörg Bürgi

Nur eine der insgesamt acht Swissair-DC-6 ist heute noch erhalten, und dies auch nur in Form der Cockpit-Sektion der ehemaligen HB-IBA. Am Flughafen in Fairbanks dient sie als Blickfang eines Süßigkeiten-Geschäftes.



Foto ETHZ, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Die im November 1953 von KLM übernommene Convair CV-240 HB-IRW wird 1954 im Hangar in Kloten einer technischen Inspektion unterzogen. Nach nur einem halben Jahr Einsatz bei der Swissair, ging sie am 19. Juni 1954 wegen Benzinmangels bei einer Notwasserung im Ärmelkanal verloren. Im Hintergrund steht die 1951 abgelieferte DC-6B HB-IBE.