

Die Flotte der Swissair (5): 1956 bis 1959 (1. Teil)

In Europaflotte investiert

Mit der Beschaffung von zwölf Convair CV-440 Metropolitan stiess im Kurz- und Mittelstrecken-Segment das letzte Mal ein Propellerflugzeug zur Flotte, das gut zehn Jahre später mit der Einführung der DC-9 wieder ausgemustert wurde. 1957 wollte Swissair die Fremdenverkehrszentren der Schweiz auf dem Luftweg verbinden, weshalb sie für kurze Zeit eine Twin Pioneer einsetzte.

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

Gestützt auf das 1947 erteilte Monopol konzentrierte sich die Swissair anfänglich auf den Betrieb internationaler Luftverkehrslinien. Die Anbindung der Flugplätze Bern, Biel, La Chaux-de-Fonds, Lausanne und St. Gallen an die Flughäfen Basel, Genf und Zürich auf internen Linien wurde nach dem Krieg ersatzlos gestrichen. Auf den Teilstrecken Zürich-Genf und Zürich-Basel der internationalen Linien beförderte die Swissair anfänglich nur wenige Lokalpassagiere. Erst die Einführung spezieller Lokalkurse Mitte der 1950er-Jahre führte zur Steigerung des Passagierolumens auf binnenschweizerischen Strecken. 1956 wurde zudem die 1948 eingeführte Sommerlinie London-Bern bis nach Zürich verlängert.

Versuchsbetrieb mit Twin Pioneer

Der damalige Verwaltungsratspräsident Dr. Rudolf Heberlein vertrat die Ansicht, die schweizerischen Fremdenverkehrszentren müssten auf dem Luftweg erreichbar sein, und er erachtete die Einrichtung solcher Zubringerdienste als Aufgabe der Swissair. Die 1955 erstmals in Farnborough vorgestellte Scottish Aviation Twin Pioneer schien Heberlein geeignet für die Anschlussbedürfnisse im Inland. Nach einer Vorführung des Flugzeugtyps in der Schweiz im Sommer 1956 zeigte der Hersteller die dritte Vorserienmaschine G-AOEO in Swissair-Bemalung an der Farnborough-Show. Anfang Januar 1957 wurde sie der Swissair leihweise für einen Versuchsbetrieb zur Verfügung gestellt. Da das Flugzeug nicht im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen war, musste das auf dem Leitwerk schon aufgemalte Schweizerkreuz durch den Swissair-Pfeil ersetzt werden (siehe auch SkyNews.ch 01/2007).



Foto Archiv René Biber / Convair

Die CV-440 HB-IMD stürzte am 15. Juli 1956 auf dem Ablieferungsflug im Anflug auf Shannon ab.

Ende Januar genehmigte das Eidgenössische Luftamt die Flugpläne für den bis Ende März 1957 dauernden Versuch eines regelmässigen Flugbetriebs mit der Auflage, dass die Kundschaft auf die spezielle Art und die Eigenschaften dieses Dienstes (Flugzeug ohne Druckkabine und ohne Kabinenservice) aufmerksam gemacht werde. Als «Pioneer Ski-Lift» flog die G-AOEO ab Zürich nach Davos, St. Moritz (Landung auf dem gefrorenen St. Moritzer See) sowie nach Les Eplatures (La

Chaux-de-Fonds) und Genf. Ab Genf wurden Les Eplatures, Zermatt (Flugplatz Täsch) und Sion bedient. Unter der Bezeichnung «Jura Air Lift» bot Swissair Mitte März 1957 erstmals eine tägliche Tagesrandverbindung Basel-Genf an, welche speziell für den Besuch des Genfer Automobilsalons gedacht war.

Obschon ihr die Versuchsflüge wertvolle Erfahrungen vermittelt hatten, schien die Twin Pioneer der Swissair nicht geeignet, um einen technisch und wirtschaftlich erfolgreichen Zu-



Foto ETHZ, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Nur wenige Monate anfangs 1957 setzte Swissair versuchsweise die Scottish Aviation Twin Pioneer G-AOEO auf innerschweizerischen Strecken ein, dann aber ohne Schweizer Kreuz.



Der Convaair CV-440 HB-IMC kommt die Ehre zuteil, heute noch als einzige Swissair-Convaair zu fliegen. Als XA-UNH dient sie als CV-640 der mexikanischen Aeronaves TSM als Frachter. Hier ist sie auf einem Testflug 1956 über der kalifornischen Küste unterwegs.



Die zwei ersten CV-440 Metropolitan der Swissair, HB-IMB (hinten) und HB-IMC (Heck) vor der Ablieferung in San Diego aufgenommen im Mai/Juni 1956.



Convaair CV-440-11 Metropolitan, HB-IMK «Neuchâtel» in Genf-Cointrin am 9. Juli 1966.

bringerdienst in die schweizerischen Bergregionen sicherzustellen.

Eintragungsdatum im HB-Register

Kenner des schweizerischen Luftfahrzeugregisters werden sich allemal wundern, wenn das in unseren Flottenlisten genannte Eintragungsdatum nicht mit demjenigen übereinstimmt, welches das BAZL für das betreffende Swissair-Flugzeug angibt. Fabrikneu abgelieferte Muster, zum Beispiel auch die Convaair 440 Metropolitan, erhielten oft kein Kennzeichen des Herstellerstaats und wurden daher von Beginn an mit den schweizerischen Kennzeichen versehen; der Ablieferungsflug in die Schweiz fand ebenfalls unter HB-Kennzeichen statt. Dass diese Luftfahrzeuge schon im Register eingetragen waren und eine auf die schweizerischen Kennzeichen lautende Versicherung besaßen, ist unbestritten.

Das in unseren Flottenlisten erwähnte Eintragungsdatum nennt daher meist den Zeitpunkt, an dem die erste (provisorische) Verkehrsbewilligung für den Überflug in die Schweiz ausgestellt wurde, und nicht das Datum der definitiven Zulassung nach der technischen Abnahme der schweizerischen Behörden; das BAZL gibt oft das letztere als Zeitpunkt der Eintragung an.

Meilensteine 1956 – 1959

1956: Es wurden bei Convaair zwölf CV-440 Metropolitan bestellt, um das Vorgängermodell CV-240 abzulösen. Die ersten sieben Maschinen (HB-IMB, IMC, IMF, IMG, IMH, IMK und IML) wurden in Dienst gestellt. Die Maschine mit der Immatrikulation HB-IMD verunfallte am 15. Juli bei Shannon auf dem Ablieferungsflug während des Landeanfluges.

Die Swissair-Flugzeuge: 1956 – 1959 (Teil 1)

Convair CV-440 Metropolitan

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IMB Fribourg	CV-440-61	327	23/05/1956	18/08/1967	neu von Convair, definitiver Eintrag am 09.06.1956; Verkauf an Deutsche Luftwaffe als CA+034 am 31.08.67, ab 1968 12+02, an Pan Adria als YU-ADU im Dez 1972, an Associated Products of America als N47098 im Januar 1977, an New Jersey Airlines im März 1977, an IbeX International Trading Corp. am 02.03.79, an Aero Leon Carga als XA-KEH im Juli 1980, umregistriert als XA-HEK im November 1980, am 20.05.81 Kollision mit Mt. Pinarete bei Oaxaca, Mexiko
HB-IMC Luzern Appenzell A. Rh.	CV-440-61	332	23/05/1956	02/11/1966	neu von Convair, definitiver Eintrag am 03.07.1956 nach Ablieferung; an Martinair Holland als PH-MAL am 01.11.66, Umbau auf CV-640 bei Aviollanda im Februar 1967, an Omni Investment als N640R im Sept 1971, an Zantop Int'l Airlines am 01.06.73, an Century Airlines am 21.02.97, an Aeronaves TSM als XA-UNH am 05.02.10, noch im Einsatz
HB-IMD	CV-440-61	335	04/07/1956	15/07/1956	neu von Convair, während Ablieferungsflug von San Diego nach Zürich am 15.07.56 im Landeanflug auf Shannon abgestürzt
HB-IMF Ticino	CV-440-61	355	04/07/1956	18/02/1967	neu von Convair, definitiver Eintrag am 09.08.1956 nach Ablieferung; am 10.02.67 während Schulfug nach Start in Zürich an der Lägern abgestürzt
HB-IMG Appenzell I. Rh.	CV-440-61	360	04/07/1956	05/12/1969	neu von Convair, definitiver Eintrag am 05.09.1956 nach Ablieferung; an Great Lakes Airlines als CF-GLC am 18.12.69, später C-FGLC, 1976 verschrottet
HB-IMH Grisons	CV-440-61	363	04/07/1956	22/09/1966	neu von Convair, definitiver Eintrag am 24.09.1956 nach Ablieferung; an SAHSA als HR-SAP am 22.09.66, an Servicio Aéreo San Francisco als CP-1314, Bruchlandung bei Lagura/Bolivien am 03.02.77
HB-IMK Neuchâtel	CV-440-61	364	04/07/1956	28/11/1969	neu von Convair, definitiver Eintrag am 02.10.1956 nach Ablieferung; an Great Lakes Airlines als CF-GLD am 12.12.69, später C-FGLD, an Key Airlines als N30KA 1976, an Tigerair als N234LA im November 1983, zurück an Key Airlines als N30KE im August 1984, an Airways International Inc am 17.04.85, an Trans Texas Air Freight am 03.12.87, an Sierra Industries am 20.04.90, ab Mai 1995 in Opa Locka ausser Betrieb, verschrottet und am 05.09.12 gelöscht
HB-IML Glarus	CV-440-61	365	04/07/1956	15/10/1968	neu von Convair, definitiver Eintrag am 10.10.1956 nach Ablieferung; an SAHSA als HR-SAU am 19.10.66, an Servicio Aéreo San Francisco als CP-1332 im April 1977, an North East Bolivian Airways 1979, ab 1980 ausser Betrieb und inzwischen verschrottet
HB-IMM Valais	CV-440-61	412	14/02/1957	12/07/1974	neu von Convair, definitiver Eintrag am 04.04.1957 nach Ablieferung; Verkauf am 04.04.68 an General Dynamics, Weiterverkauf an SATA am 05.04.68, Umbau auf CV-640 bei Aviollanda, Ablieferung Woensdrecht-GVA am 14.06.68, Bruchlandung in Tromsø am 17.07.73, nach Vandalismus vor Ort verschrottet
HB-IMN Zug	CV-440-61	413	14/02/1957	28/11/1969	neu von Convair, definitiver Eintrag am 11.04.1957 nach Ablieferung; an Pan Adria als YU-ADS am 07.12.69, an Associated Products als N47099 am 27.11.77, dann diverse Betreiber, Einbau eines Frachttors und an Cargo Three Panama als HP-1200CTH im Sept. 1991, Absturz bei Bogota am 20.02.93
HB-IMP Thurgau	CV-440-61	414	14/02/1957	28/11/1969	neu von Convair, definitiver Eintrag am 15.04.1957 nach Ablieferung; letzter SR CV-440 Einsatz am 31.10.88 von Innsbruck nach Zürich, Verkauf an Pan Adria als YU-ADT am 05.12.69, an Associated Products N47095 am 26.10.77, an Carga Aéreo Transportada CAT als CP-1358 im Feb 1978, Bruchlandung in Camiare, Bolivien am 11.01.80
HB-IMR Obwalden	CV-440-61	429	14/02/1957	28/10/1966	neu von Convair, definitiver Eintrag am 03.06.1957 nach Ablieferung; Verkauf an Deutsche Luftwaffe als CA+035 am 27.10.66, ab 1968 neu 12+03, an Pan Adria als YU-ADV 1971, Absturz in Triest am 16.12.71

Scottish Aviation Twin Pioneer

G-AOEO	Twin Pioneer 1	503	04/01/1957	31/03/1957	gemietet von Scottish Aviation für einen Versuchsbetrieb auf Inlandstrecken, während Demoflug durch Scottish Aviation am 07.12.1957 in Fezzan, Libyen, abgestürzt.
--------	----------------	-----	------------	------------	--

FLOTTE

1957: Die bereits bestehende Convair 440-Kurzstreckenflotte wurde um vier weitere Einheiten (HB-IMM, IMN, IMP und IMR) ergänzt.

1958: Zwischen 1958 und 1961 wurde der Vollfrachter DC-6A HB-IBB hauptsächlich auf dem Nordatlantik eingesetzt.

1959: Swissair beteiligte sich zu 40 Prozent bei der 1953 gegründeten Charterfluggesellschaft Balair. Die beiden letzten Douglas DC-4 (HB-ILA und HB-ILU) wurden bei dieser Transaktion an die Balair übergeben. +



Die Ex-Swissair CV-440 HB-IMN mit Pan-Adria-Titeln und Kennzeichen YU-ADS, im Dezember 1969 in Zürich-Kloten.

Foto Archiv Daniel Rühler