



Die erste Douglas DC-7C der Swissair, die HB-IBK, auf einem Testflug in den USA. Die Ablieferung erfolgte am 12. November 1956, am 27. Dezember startete sie erstmals nach New York.

Die Flotte der Swissair (6): 1956 bis 1959 (2. Teil)

Nonstopflüge in die USA

Mit der DC-7C «Seven Seas» war es Swissair möglich, erstmals Nonstopflüge in die USA anzubieten. Die DC-7C wurden 1956 zusammen mit den Convair 440 Metropolitan (siehe SkyNews.ch 08/2015) eingeführt und kamen als letzte Langstrecken-Propellerflugzeuge der Swissair vor der Einführung der Jets zum Einsatz.



Am 2. November 1956 übernahmen Dr. Rudolf Heberlein und Walter Berchtold in Santa Monica die HB-IBK.

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

Die Ablieferung der Douglas DC-6B hatte es der Swissair ab Mitte 1951 ermöglicht, sich auf dem Nordatlantik wiederum mit der europäischen wie auch der amerikanischen Konkurrenz zu messen. Bis Ende 1953 wuchs die Flotte des modernen, komfortablen Flugzeugtyps auf sechs Einheiten an, was nicht nur grosse Zunahmen der Passagierzahlen bewirkte, sondern auch den Ausbau des Streckennetzes nach Südamerika und Asien ermöglichte. Damit diese Entwicklung weitergeführt werden konnte, musste die Swissair jedoch entweder zusätzliche DC-6B beschaffen oder allenfalls die grössere und schnellere Douglas DC-7 kaufen. Letztere war hinsichtlich Geschwindigkeit und Reichweite der DC-6B weit überlegen; sie verfügte über eine mehr als

doppelt so grosse Reichweite – erstmals ein richtiges Langstreckenflugzeug! Das mit Verbundmotoren ausgerüstete Muster, bei dem Abgasturbinen zusätzliche Leistung an die Kurbelwelle lieferten, stellte gewissermassen das Bindeglied zum Düsenflugzeug dar.

DC-7C als Brücke zum Jet

Um auf den Überseestrecken konkurrenzfähig zu bleiben, entschied die Swissair Ende 1954 als erste europäische Gesellschaft, vorerst zwei Douglas DC-7C «Seven Seas» zur Ablieferung Ende 1956 zu bestellen. Im Frühling 1955 wurde diese Bestellung um zwei weitere Einheiten erhöht, die im Sommer 1957 geliefert wurden. Als Standardausrüstung besass die DC-7C ein bordeigenes Wetterradar-System.

Am 2. November 1956 übernahm Swissair unter Anwesenheit von Verwaltungsratspräsident Dr. Rudolf Heberlein sowie Direktions-



Foto ETHZ, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Dieses wunderschöne Bild zeigt die DC-7C HB-IBL in ihrem Element über den Wolken. Sie flog knappe vier Jahre bei Swissair und wurde anschliessend zum Frachter umgebaut.

präsident Walter Berchtold in Santa Monica die HB-IBK. Sie traf am 12. November, die zweite DC-7C, die HB-IBL, am 8. Dezember in Kloten ein. Der erste Linieneinsatz auf der Strecke Zürich-Genf-Shannon-New York fand am 27. Dezember 1956 statt. Die DC-7C bewältigte die Mitte 1956 eingeführten Nonstop-Flüge westwärts von Genf nach New York in Rekordzeiten von rund zwölfeinhalb Stunden, ostwärts zwischen New York und Zürich in rund neunehinhalb Stunden. Nach Ablieferung einer fünften Einheit im November 1958 befanden sich die DC-7C im Jahresdurchschnitt 1959 täglich 11,1 Stunden in der Luft.

Am 30. Mai 1960 führte die Swissair ihre erste flugplanmässige Jet-Verbindung mit der DC-8 nach New York durch, worauf am 24. September in New York der letzte Flug mit DC-7C (HB-IBM) nach Zürich startete. Ursprünglich hatte die Swissair erwartet, sie werde die «Seven Seas» nach deren Ablösung durch die Strahlflugzeuge auf anderen Swissair-Linien weiter verwenden können. Als erste

verliess jedoch die HB-IBL schon im Juli 1960 die Swissair-Flotte, und im April 1962 schied die letzte der fünf DC-7C aus. Der Flugzeugtyp stand also nur gerade fünf Jahre bei der Swissair im Einsatz.

Taufnamen der Swissair-Flugzeuge

Mit der Übernahme der ersten viermotorigen Langstreckenflugzeuge führte auch Swissair den bei europäischen Fluggesellschaften verbreiteten Brauch ein, ihren Flugzeugen einen Taufnamen zu geben. Vor dem Krieg trugen die Flugzeuge der Swissair keine Namen – die drei vormaligen Balair Fokker F.VII-3m mit den Kennzeichen CH-162, CH-163 und CH-164, welche im März 1930 im Sternfeld auf die Namen «Piz Palü», «Mont Blanc» und «Monte Rosa» getauft worden waren, bildeten die Ausnahme. Diese Flugzeuge behielten ihre Namen, bis sie ausgemustert wurden.

In der Regel erhielten die zuerst abgelieferten Einheiten neuer Langstreckenflugzeuge

die Namen der drei von der Swissair bedienten schweizerischen Flughäfen: Zürich, Genève und Basel. Anschliessend beehrte man weitere schweizerische Städte und Kantone mit der Taufe auf deren Namen: Bern, Luzern, Waadt (Vaud) und andere. Bei den Kurzstreckenflugzeugen wurde die Praxis der Flugzeugtaufe mit der Ablieferung der Convair 240 eingeführt (die Douglas DC-3 trugen keine Namen). Sie erhielten die Kantonsnamen der übrigen Regionen der Schweiz: Graubünden (Grisons), Glarus, Appenzell, Neuchâtel, Ticino, Luzern, Valais.

Die gängige Praxis, die ersten zur Ablieferung gelangten Einheiten neuer Langstreckenmuster jeweils wiederum auf die Namen Zürich und Genf sowie Basel und Bern zu taufen, führte dazu, dass die in der Flotte verbleibenden Flugzeuge nacheinander oftmals mehrere Taufnamen trugen. Nach der Ablieferung der ersten vier Douglas DC-7C «Seven Seas», die in der obigen Reihenfolge auf diese Namen getauft wurden, konnten den Douglas DC-6B die Namen Aargau, Baselland, Schaffhausen



Foto Archiv Daniel Rühler

Die Swissair DC-7C HB-IBN ist gerade in Genf gelandet. Nach ihrem Swissair-Einsatz folgte bereits im Februar 1961 der Umbau zum Frachter.



Die DC-7C HB-IBK der Swissair rollt in Zürich zur Piste, um den nächsten Langstreckenflug in Angriff nehmen zu können.



Die ehemalige Swissair-DC-7C HB-IBL flog nach ihrem Umbau zum Frachter bei Riddle Airlines/Airlift International.

und Solothurn verliehen werden. Seltener war die Umtaufe bei den Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen: Die Ablieferung eines neuen Flugzeugtyps führte in der Regel zum Verkauf des Vorgängermusters. Die Rangfolge bei der Auswahl von Kantons- und Städtenamen war da weniger wichtig.

Meilensteine 1956 – 1959

1956: Damit die Strecken in die Vereinigten Staaten von Amerika ohne Zwischenlandung bedient werden konnten, beschaffte Swissair die Douglas DC-7C «Seven Seas». Im Winter wurden die beiden ersten Maschinen mit den

Die Swissair-Flugzeuge: 1956 - 1959 (Teil 2)

Douglas DC-7C «Seven Seas»

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-IBK Zürich	DC-7C-1229c	45061	20/09/1956	21/02/1962	neu von Douglas, Ankunft in Zürich am 12.11.1956, definitiver Eintrag am 19.12.1956, war als HB-ICA vorgesehen, an SAS als LN-MOG im April 1962, gelöscht am 16.05.1963, an Armée de l'Air als F-ZBCA, war ab 1970 im Musée de l'Air in Le Bourget ausgestellt und wartet nun in der «Réserve de Dugny», dem Depot des Museums in Le Bourget, auf eine allfällige Restaurierung.
HB-IBL Genève	DC-7C-1229c	45062	20/09/1956	29/07/1960	neu von Douglas, Ankunft in Zürich am 08.12.1956, definitiver Eintrag am 29.12.1956, war als HB-ICB vorgesehen, via GALCO an Riddle Airlines/Airlift International als N301G am 11.10.1960, Umbau auf DC-7CF im Januar 1961, im November 1973 in Miami verschrottet, offiziell gelöscht am 17.08.1981.
HB-IBM Basel-Stadt	DC-7C-1229c	45190	19/02/1957	21/03/1962	neu von Douglas, definitiver Eintrag am 05.06.1957 nach Ablieferung, war als HB-ICC vorgesehen, an GALCO als N302G im April 1962, Umbau auf DC-7CF, an Overseas National Airways am 22.07.1962, an Shannon Air als EI-ANM im August 1964, an Airlift International als N302G von März 1966 bis Sept 1970, an R.A. Armstrong am 07.08.1978, vermutlich auf einem Drogenflug 1979 in Kolumbien abgestürzt, offiziell gelöscht am 19.10.2012.
HB-IBN Bern	DC-7C-1229c	45191	19/02/1957	13/12/1960	neu von Douglas, definitiver Eintrag am 14.08.1957 nach Ablieferung, war als HB-ICD vorgesehen, an Riddle Airlines/Airlift International als N8218H am 14.12.1960, Umbau auf DC-7CF im Februar 1961, an Jamaica Air Freighters 1973, 1974 in Kingston/Jamaica verschrottet, offiziell gelöscht am 14.05.2013.
HB-IBP Schwyz	DC-7C-1229c	45553	17/09/1958	21/12/1961	neu von Douglas, letzte gebaute DC-7C, Ankunft Zürich am 06.11.1958, definitiver Eintrag am 25.11.1958, nach Löschung in Zürich parkiert, an SAS als SE-CCH im Juni 1962, an Japan Air Lines als JA6306 am 11.09.1962, an Spantax als EC-BBT am 03.08.1965, 1979 an Aero Club Gran Canaria als Restaurant, steht am Eingang zum Flugplatz el Berriel, zwischen Las Palmas und Maspalomas, Gran Canaria, seit Juli 2015 nach Teilrestaurierung durch Binter Canarias in deren Farben



Foto José & Alejandro Hernández León

Frisch bemalt präsentiert sich die ehemalige Swissair-DC-7C HB-IBP seit dem Sommer 2015 in den Farben der spanischen Fluggesellschaft Binter auf dem Flugplatz El Berriel auf Gran Canaria.

Immatrikulationen HB-IBK und HB-IBL nach Zürich geliefert.

1957: In den Sommermonaten ergänzten zwei weitere DC-7C, die HB-IBM und HB-IBN, die Langstreckenflotte der Swissair. Mit der Inbetriebnahme der neuen Viermotorer konnte der Ferne Osten bis nach Tokyo bedient werden. Die bereits bestehende Südamerikalinie nach Rio de Janeiro wurde nach Montevideo und Buenos Aires verlängert. Im Mittleren Osten wurde neu nach Dhahran am Persischen Golf geflogen. Diese Strecke wurden mit Zwischenlandungen in Beirut und Bagdad angeboten.



Foto José & Alejandro Hernández León

Die frühere HB-IBP war die letzte gebaute DC-7C und sie hat bis heute überlebt.

1958: Die fünfte und letzte DC-7C HB-IBP wurde im Winter ausgeliefert. Die Inbetriebnahme der DC-7C bewirkte, dass Swissair erstmals mehr als eine Million Passagiere transportierte. Im Mittleren Osten wurde zusätzlich die Destination Bahrain bedient.

Der Interkontinentalverkehr steuerte 60 Prozent der Erträge bei, wobei der Nordatlantik mit rund 30 Prozent die wichtigste Einnahmequelle war. Als Nachfolger des verstorbenen Verwaltungsratspräsidenten Dr. Rudolf Heberlein wurde Ernst Schmidheiny gewählt.

Es wurde beschlossen, dass man den Schritt ins Jetzeitalter ohne den Kauf von Turboprop-Flugzeugen bewerkstelligen wollte. Zusammen mit der Partnerairline Scandinavian Airlines

bestellte Swissair drei Jetflugzeugtypen mit unterschiedlichen Reichweiten: Für die Langstrecke die Douglas DC-8, für Mittelstrecken die Convair CV-880 und für den Kurzstrecken- und Europaverkehr die Sud Aviation Caravelle. Zur Finanzierung des Flottenausbaus musste das Aktienkapital von 42 auf 63 Millionen Schweizer Franken erhöht werden. Dazu wurde eine Obligationenanleihe von 30 Millionen Schweizer Franken ausgegeben.

1959: Das Aktienkapital wurde weiter auf 105 Millionen Schweizer Franken erhöht. Die CV-880-Bestellung wurde auf das stark modifizierte Nachfolgemodell CV-990 Coronado abgeändert. Die Mittel- und Langstrecke wurde mit Ankara, Kuwait und Teheran erweitert. ✚

Foto Archiv DanielRuhler



Mit diesem Plakat warb Swissair für ihre DC-7C-Flüge.