

Die Flotte der Swissair (7): 1960 bis 1962 (1. Teil)

Ein Jet für Europa



Die Caravelle HB-ICZ stiess mit drei weiteren im Frühling 1960 zur Swissair-Flotte und flog rund zehn Jahre für die Schweizer Airline, bevor sie an Transavia Holland verkauft wurde.

Die ersten vier Caravelles der Serie III wurden ab Mai bis August 1960 sukzessive in die Swissair-Flotte integriert. Diese Jets waren bis im März 1965 von Scandinavian Airlines System gemietet. 1962 wurde die Flotte um weitere vier Einheiten aufgestockt. Die Caravelle flog rund elf Jahre bei Swissair.

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

Das erste von der Swissair eingesetzte Düsenverkehrsflugzeug war weder von ihr bestellt worden, noch gehörte es ihr: Die am 21. Mai 1960 zum ersten Jet-Linienflug ab Zürich nach London startende Caravelle HB-ICW stammte aus der Serie, die Scandinavian

Airlines System (SAS) bei der damaligen Sud Aviation geordert hatte. Der behördlichen Zustimmung zum Einsatz der ersten vier Caravelles der Swissair folgte schliesslich die Schaffung einer neuen Rechtsgrundlage im Luftfahrtgesetz, worauf sich eine langjährige Praxis des Eintrags ausländischer Eigentümer im HB-Register entwickelte, deren Flugzeuge im gewerbsmässigen Verkehr schweizerischer Fluggesellschaften eingesetzt wurden.

Komplizierte Eigentumsverhältnisse

Mit der am 6. Oktober 1958 unterzeichneten Vereinbarung hatten Swissair und SAS eine weitreichende Zusammenarbeit eingeleitet, die unter anderem die gemeinsame Beschaffung und Einführung von je drei Typen von Strahlflugzeugen regelte: den Douglas DC-8, den Convair 880 sowie den Caravelle SE-210. SAS gab vorerst im Rahmen ihrer Bestellung bei Sud Aviation vier zusätzliche Caravelles in Auftrag, die für vier Jahre an Swissair vermietet werden sollten.

Auf die Anmeldung der vier Caravelles antwortete das Luftamt im Januar 1959, nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes könne die ausländische Fluggesellschaft SAS nicht als Eigentümerin im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen werden, weshalb bis zum Zeitpunkt des Einsatzes der Nachweis erbracht werden müsse, dass Swissair diese Flugzeuge zu Eigentum erworben habe. Gleichzeitig reservierte das Luftamt die Kennzeichen HB-ICW, -ICX, -ICY und -ICZ.

Foto Archiv Hanspeter Abt



Der allererste Jet der Swissair, der am 21. Mai 1960 nach London zum Einsatz kam, war die Sud Aviation SE-210 Caravelle III HB-ICW. Das Flugzeug mit der Werknummer 33 wurde am 2. Mai 1960 nach Zürich geliefert und erhielt in der Folge den Taufnamen «Solothurn».

Foto ETHZ, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Die Swissair-Flugzeuge: 1960 - 1962 (Teil 1)

Sud Aviation SE-210 Caravelle III

Reg.	Flugzeug-typ	c/n	Eintragung	Löschung	Bemerkungen
HB-ICR (--)	SE-210 302	119	28/02/1964	04/03/1966	ex F-WJTJ/F-BJTJ, Kauf von Air France am 10.02.1964 mit Rückgaberecht, Übernahme am 28.02.1964, Rückgabe an Air France am 04.03.1966, an Air Charter International im September 1970, im April 1973 an Inter-Frêt als 9Q-CGC, im April 1984 an Fontshi Aviation als 9Q-CGC, in Kinshasa im März 1992 verschrottet.
HB-ICS Uri	SE-210 308	121	30/01/1962	10/04/1971	ex F-WJAO, SAS Nr. 20, neu von Sud Aviation, definitiver Eintrag am 17.03.1962; letzter Swissair-Caravelle-Einsatz am 23.03.1971 Zürich-Wien-Zürich, verkauft an China Airlines als B-1850, in Taipei übergeben am 10.04.1971, ab 31.12.1977 ausser Betrieb und 1982 verschrottet.
HB-ICT Schwyz	SE-210 308	122	30/01/1962	14/01/1971	ex F-WJAK (3), SAS Nr. 21, neu von Sud Aviation, definitiver Eintrag am 18.04.1962; verkauft an China Airlines als B-1852 am 14.01.1971, Absturz bei der Insel Penghu/Formosa am 20.11.1971.
HB-ICU Aargau	SE-210 308	123	30/01/1962	06/07/1971	ex F-WJAN (2), SAS Nr. 22, neu von Sud Aviation, definitiver Eintrag am 22.03.1962; Verkauf an Huygen/Ten Bel am 23.10.1970, Betrieb durch Sobelair als OO-SBQ ab Juli 1971, an Aérotechnique Internationale als F-BUFH im Juni 1974, vermietet an Catair und Aérotour, am 03.05.1981 an Inter-Frêt als 9Q-CZL, ab Oktober 1985 in Kinshasa ausser Betrieb und 1986 verschrottet.
HB-ICV	SE-210 308	112	30/01/1962		ex F-WJAO, SAS Nr. 19, von Swissair nicht übernommen, am 17.02.1962 an SAS als SE-DAF.
HB-ICV Schaffhausen	SE-210 308	147	18/09/1962	12/09/1963	ex F-WJAN (3), SAS Nr. 23, neu von Sud Aviation, definitiver Eintrag am 23.10.1962; am 04.09.1963 um 7.21 Uhr bei Dürrenäsch/AG abgestürzt.
HB-ICW Solothurn	SE-210 308	33	12/04/1960	14/10/1969	ex F-WJAM, SAS Nr. 11, war ursprünglich als Typ IA für SAS als SE-DAD vorgesehen, wurde erste Caravelle Typ III, neu von SAS gemietet, definitiver Eintrag am 17.05.1960; am 31.10.1962 von SAS als SE-XBK reserviert, von Swissair am 30.03.1965 gekauft, verkauft an Transavia Holland als PH-TRO am 15.10.1969, ab November 1975 in Amsterdam ausser Betrieb, verschrottet, Cockpit im Aviodrome Lelystad ausgestellt.
HB-ICX Chur	SE_210 308	38	12/04/1960	27/04/1971	ex F-WJAK (1), SAS Nr. 13, neu von SAS gemietet, definitiver Eintrag am 08.07.1960; am 31.10.1962 von SAS als SE-XBL reserviert, von Swissair am 30.03.1965 gekauft, Verkauf an Catair als F-BSRD am 24.03.1971, an China Airlines als B-1854 am 17.03.73, an SNIAS als F-WJAL am 05.07.1977 für Strukturtests, im April 2004 verschrottet.
HB-ICY Lausanne	SE_210 308	43	12/04/1960	10/11/1969	ex F-WJAN (1), SAS Nr. 14, neu von SAS gemietet, definitiver Eintrag am 14.07.1960; am 31.10.1962 von SAS als SE-XBM reserviert, von Swissair am 30.03.1965 gekauft, verkauft an Transavia Holland als PH-TRP am 11.11.1969, ab April 1975 in Amsterdam ausser Betrieb und im Januar 1976 verschrottet.
HB-ICZ Bellinzona	SE-210 308	48	12/04/1960	25/03/1970	ex F-WJAK (2), SAS Nr. 16, neu von SAS gemietet, definitiver Eintrag am 13.08.1960; am 31.10.1962 von SAS als SE-XBN reserviert, von Swissair am 30.03.1965 gekauft, vermietet an Air Algérie vom 20.06.1969 bis 20.10.1969 und vom 15.01.1970 bis 15.03.1970, verkauft an Transavia Holland als PH-TRR am 25.03.1970, ab Februar 1975 in Amsterdam ausser Betrieb und im Februar 1976 verschrottet.

FLOTTE

An den Besprechungen vom 30. April 1959 in Stockholm über die Zusammenarbeit zwischen SAS und Swissair vereinbarten die Zivilluftfahrtbehörden Dänemarks, Norwegens, Schwedens und der Schweiz, dass die Flugzeuge, welche vom SAS der Swissair für eine längere und fortlaufende Zeitspanne überlassen werden, in das schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen werden können. Die unter den gleichen Bedingungen von Swissair dem SAS überlassenen Flugzeuge können entweder in Dänemark, Norwegen oder Schweden eingetragen werden. Für die mit den schweizerischen Rechtsgrundlagen im Widerspruch stehende Praxis des Eintrags gemieteter Flugzeuge im Luftfahrzeugregister plante das Luftamt dem Parlament die erforderliche Gesetzesrevision zu beantragen. Bis zum Inkrafttreten der entsprechenden Gesetzesgrundlage wurden die Eigentums Voraussetzungen in einem «Sale and Resale»-Vertrag festgehalten, der das Recht und die Bedingun-

gen zum Rückkauf der Flugzeuge durch SAS regelte. Das Eigentum der Swissair an den vier Caravelles beschränkte sich faktisch auf ein treuhänderisches.

Inbetriebnahme der Caravelle

Acht Tage nach Eintreffen ihrer ersten Douglas DC-8-32 HB-IDA in Zürich fand am 2. Mai 1960 in Toulouse die feierliche Übergabe der ersten Sud Aviation SE-210 Caravelle III HB-ICW an Swissair statt. Nach einer vom SAS in Stockholm-Bromma durchgeführten «Post-Delivery-Modification» (Umbau von Drei- auf Zwei-Mann-Cockpit) startete diese Caravelle am 21. Mai zum ersten Jet-Linienflug der Swissair von Zürich nach London-Heathrow.

Zwischen Ende Juni und Mitte August 1960 erhielt die Swissair weitere drei Caravelles III (HB-ICX, -ICY und -ICZ). Da die vier Flugzeuge vom SAS finanziert waren, wurden sie in der Bilanz nicht ausgewiesen; die dem SAS zu

bezahlende Entschädigung wurde direkt in der jährlichen Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Anfang 1961 bestellte Swissair bei SAS vier zusätzliche Caravelles zur Ablieferung im März und April (HB-ICS, -ICT, -ICU); das vierte zur Ablieferung an Swissair vorgesehene Flugzeug ging jedoch im Februar 1962 an SAS (c/n 112, SE-DAF), worauf eine SAS-Option erst im Oktober 1962 als letzte Einheit die Swissair-Flotte vervollständigte (HB-ICV).

Tragischer Unfall in Dürrenäsch

Die neueste Caravelle stand leider nur knapp elf Monate bei Swissair im Einsatz: die HB-ICV «Schaffhausen» stürzte am 4. September 1963 nach einem «Nebelverblasverfahren» vor dem Start wegen eines durch die überhitzten Bremsen ausgelösten Feuers, das zum vollständigen Ausfall der Hydraulik führte, bei Dürrenäsch ab, wobei die 80 Personen an Bord den Tod fanden. Bei diversen spekta-



Foto ETZ, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz

Die Triebwerke der Caravelle III hatten keine Schubumkehr. Bei sehr speziellen Windverhältnissen oder nasser Piste wurde beim Abbremsen nach der Landung ein Bremsschirm benutzt.

kulären Landeunfällen zeigte der in früheren Caravelle-Modellen serienmässig eingebaute Bremsschirm positive Wirkung – glücklicherweise entstanden nur Sachschäden.

Swissair kaufte Caravelles

Am 1. Mai 1964 trat die schon fünf Jahre zuvor angemeldete Ausnahmeregelung von Artikel 54 im Luftfahrtgesetz in Kraft, wonach der Bundesrat den Eintrag eines im Eigentum von Ausländern stehenden Luftfahrzeugs bewilligen kann, wenn dieses für längere Zeit von einer schweizerischen Unternehmung der gewerbmässigen Luftfahrt verwendet werden soll. Gestützt darauf ermächtigte der Bundesrat das Luftamt am 25. August 1964, die im Eigentum des SAS stehenden Caravelle SE-210 HB-ICW, -ICX, -ICY und -ICZ in das schweizerische Luftfahrzeugregister einzutragen – nur gerade sieben Monate bevor Swissair die vier Flugzeuge vom SAS käuflich übernahm! Übrigens hatte SAS schon am 31. Oktober 1962 die Kennzeichen SE-XBK, -XBL, -XBM und -XBN reserviert, um einer missbräuchlichen Verwendung dieser Flugzeuge unter Schweizerflagge vorzubeugen, falls hohe internationale Spannungen deren rasche Eingliederung in die SAS-Flotte bedingen würden.

Der letzte Linienflug einer Caravelle (HB-ICS) fand am 23. März 1971 auf der Strecke Wien-Zürich statt. Der Flugzeugtyp stand damit während rund elf Jahren im Dienst der Swissair, wobei pro Flugzeug ein Total von zwischen 20'000 und 25'000 Flugstunden geleistet wurde.

Meilensteine 1960 – 1962

1960: Im Europaverkehr wurde am 21. Mai erstmals die am 2. Mai gelieferte Caravelle mit

dem Kennzeichen HB-ICW zwischen Zürich und London-Heathrow eingesetzt. Weiter kamen die Caravelles nach Düsseldorf, Kopenhagen und Stockholm zum Einsatz. Warschau wurde im Flugplan der Swissair aufgenommen. Da die Langstreckenpropellerflugzeuge DC-6B und DC-7C wegen der Inbetriebnahme der Jets von ihren Stammstrecken langsam abgezogen werden konnten, kamen diese vermehrt im Europaverkehr zum Einsatz. Der Verwaltungsrat beschloss noch 1960, vier Douglas DC-6B durch vier weitere Caravelles zu ersetzen.

Erstmals wurden Autobusse in Zürich-Kloten für den reibungslosen Passagiertransfer zwischen den Terminals und den parkierten Flugzeugen eingesetzt. Um den anstehenden Finanzbedarf bei der Swissair decken zu können, wurden weitere Obligationenanleihen ausgegeben.

1961: Das Streckennetz wurde weiter ausgebaut. Die Linie Köln-Bonn wurde nach Rot-

terdam verlängert. Rom wurde nun mit der Caravelle bedient. Der Personalbestand stieg erstmals über 7500 Angestellte. Im Ausland war Swissair mit 84 Vertretungen präsent. Die West- und Blindlandepisten des Zürcher Flughafens wurden auf 2500 Meter und 3700 Meter verlängert. Am 25. April war das neue Cateringgebäude bezugsbereit.

1962: Im Laufe des Jahres konnte Swissair die Umstellung auf Strahlflugzeuge abschliessen, nachdem die letzten DC-6B und DC-7C Flugzeuge verkauft worden waren. Somit verfügte die Swissair über eine der modernsten Flotten weltweit. Einzig wo sich der Einsatz von Strahlflugzeugen wegen kurzer Distanzen und bescheidenem Verkehrsaufkommen nicht lohnte, wurden weiterhin die zuverlässigen CV-440 eingesetzt. Bern wurde noch mit DC-3 bedient.

Das Geschäftsjahr 1962 konnte mit einem Reingewinn von 7,6 Millionen Franken abgeschlossen werden. +



Foto Archiv Daniel Ruhler

Die HB-ICX wurde im März 1971 an Catair verkauft (hier bereits in entsprechender Bemalung), bei welcher sie als F-BSRD unterwegs war. Später flog sie bei der taiwanesischen China Air Lines, die 1971 schon zwei ehemalige Swissair-Caravelles übernommen hatte.