



SWISSAIR Flugzeuge im Verkehrshaus Luzern

Douglas DC-3 HB-IRN

Geschichte der Firma Douglas:

Donald Wills Douglas gründete 1921 die Douglas Company in Long Beach (Kalifornien). Anfänglich wurden nur Militärflugzeuge gebaut. Am 1. Juli 1931 flog der Prototyp DC-1. Es wurde nur 1 Exemplar gebaut, aber ab 1934 erfolgte sofort die Weiterentwicklung zur DC-2. 1935 kam die DC-3 auf die Fließbänder; es wurden weltweit über 16'000 Flugzeuge gebaut. Damals wurden in der Sowjetunion 4'937 und in Japan 487 Li-2 (DC-3) in Lizenz gebaut. Douglas produzierte von 1942 bis 1945 fast 30'000 Flugzeuge (z.B. Bomber A-20, A-26 Invader, Dauntless und DC-4). Nach dem Krieg war eine Restrukturierung nötig, aber Douglas baute weiterhin Flugzeuge. Im zivilen Bereich folgten 1946 die DC-6, 1953 die DC-7. 1963 fusionierten die Firmen Mc Donnell und Douglas. 1997 wurde die Mc Donnell Douglas von Boeing übernommen.

DC-3 bei SWISSAIR

Im April 1936 kaufte die Swissair ihre erste DC-2, und es folgten noch weitere 6 Flugzeuge dieses Typs. Ab 1937 begann die lange und erfolgreiche Einsatzzeit der DC-3 bei der Swissair. Von 1937 bis 1963 flogen 29 DC-3 in den Farben der Swissair. Während des Krieges 1939-1945 war der Flugbetrieb teilweise eingestellt, aber es wurde eine Luftbrücke ab Locarno nach Genua und Barcelona, Belgrad, auch Lissabon errichtet. Nach dem 2. Weltkrieg fand ein grosser Aufschwung des Luftverkehrs statt. Das Einsatzgebiet der DC-3 war Europa, wo alle grossen Städte regelmässig bedient wurden: Amsterdam, Berlin, London, Paris, Wien, Stuttgart, Leipzig usw. 1964 wurde der Liniendienst mit DC-3 eingestellt, aber drei Maschinen (HB-IRX, HB-IRC, HB-IRN) wurden der Schweizerischen Luftverkehrsschule zur Pilotenausbildung überlassen. 1969 wurden zwei Flugzeuge verkauft und die HB-IRN sollte ins Verkehrshaus kommen.

DC-3 im Verkehrshaus

Der Ueberflug von Kloten nach Stans erfolgte im Juni 1969; er wurde von den beiden Flugkapitänen Manfred Reist und Hansueli „Brienztig“ Mäder durchgeführt. Die HB-IRN stand während fast zwei Jahren auf dem Flugplatz in Stans, dann wurden die Flügel demontiert und auf einem Ponton-Floss erfolgte der Transport zum Lido Luzern. Auf dem Ausstellungsplatz wurde das Flugzeug wieder montiert.

Auf dem Gelände des Verkehrshauses musste der Standort drei Mal gewechselt werden. Während all den Jahren besorgte das Fokker Team den Unterhalt, die Reinigung und das Konservieren der Motoren.

Bis 2001 wurden diese Arbeiten durch die SWISSAIR finanziert, seither wird das Fokker Team für die Spesen durch das Verkehrshaus entschädigt.

Capt. Henry Saladin
SWR Fokker Team