

Ausgabe 2/2018



PHILATELIE

UND

LUFTPOST



*Sondermarken
Schweizer Jass
gültig ab 06.09.2018*

Gemeinschaftsausgabe
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischen Aerophilatelisten-Verein SAV



ERSTFLUG
BORDEAUX - ZÜRICH
BOMBARDIER CS 100



Philatelisten-Club Swissair
Postlagernd
8060 Zürich - Flughafen
Schweiz

26.03.2018 Bordeaux - Zürich
Gesellschafts-Erstflug der Swiss mit Bombardier CS 100 HB-JCE

Erstflug der Sichuan Airlines mit Airbus A330 B-5923
23. Juni 2018 Chengdu - Zürich

Gesellschafts-Erstflug Chengdu - Prag - Zürich



Philatelisten-Club Swissair
Postlagernd
8060 Zürich - Flughafen
Schweiz

Inhaltsverzeichnis

Redaktionsschluss	Seite 3
Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 6
Liebe Mitglieder <i>Rolf Rötheli, Peter Beer</i>	Seite 7
PCS- und SAV-, sowie andere interessante Daten	Seite 8
Durchführung des Jubiläums 100 Jahre Flugpost und der Tage der Aerophilatelie 2019	Seite 9
70 Jahre Flughafen Zürich <i>Peter Beer, Konrad Korsunsky</i>	Seite 10
Der Abschuss der Focke Wulf FW 200 Condor <i>Roland Herzog</i>	Seite 14
Flugpostverbindung Schweiz-Südamerika der BSAA <i>Werner Liechti</i>	Seite 21
Zweiter Weltkrieg. Stalins Himmelsstürmerinnen <i>Walter Kalt</i>	Seite 39
Diese Pilotin öffnete Frauen den Himmel <i>Walter Kalt</i>	Seite 45
Der besondere Beleg. Zu spät <i>Marcel Waespi</i>	Seite 47

**Redaktionsschluss für das Heft 1/2019
ist der 20. Februar 2018
Gerne erwarte ich Ihren Beitrag
Senden Sie diesen an: kawa@vtxmail.ch
oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8302 Bassersdorf**



Besuchen
Sie den neuen
Online-Shop
www.aerophil.de

Ihre Vorteile:

Große Auswahl

- Jede Woche mehrere Hundert neue Lose!
- Mehr als 20.000 Lose aus allen Sammelgebieten der Aerophilatelie mit allen Spezialteilen im Angebot

Suchfunktionen

- Einfache Stichwortsuche (Begriff eingeben)
- Erweiterte Suche mit speziellen Filtern
- Logische Gliederung und Struktur der Angebote

Übersichtliche Darstellung

- Jedes Los ist abgebildet (Vorschau- und Großbild)
- Aussagestarke Beschreibungen
- Schnelle Funktionen zum Blättern und Bestellen

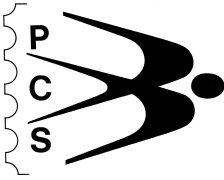
Spezialauktionen mit gedruckten Katalogen finden auch künftig für ausgefallene Einzelstücke und Sammlungen der Aerophilatelie statt. Fordern Sie Ihr persönliches Exemplar kostenlos an!

Sammeln mit Niveau!

AEROPHILATELIE
JOHANNES E. PALMER

Falkenweg 3
D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg
Tel. +49 (0)7302 92 38 56 · Fax +49 (0)7302 92 38 57
Mobil: +49 (0)177 73 56 289
www.aerophil.de · Mail mail@aerophil.de





Philatelisten-Club Swissair Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

**Präsident,
Mitgliederdienst,
Aktionen**

Peter Beer Birchwilerstrasse 7 8303 Bassersdorf
Tel. 044 860 89 48
E-Mail: peterbeer@gmx.ch

**Vizepräsident,
EDV Informationsverwaltung**

Peter Ehrat Chliweg 20 8424 Embrach
Tel. 044 865 20 61
E-Mail: pehrat@gmx.ch

Ehrenpräsident

Albert Rusterholz Hofwiesenstr. 262 8050 Zürich
Tel. 044 312 49 82
E-Mail: arusterh@bluewin.ch

Protokoll

Iris Erne Blattenstrasse 12 8603 Schwerzenbach
Tel. 044 825 19 15
E-Mail: iris.erne@bluemail.ch

Finanzen

Liechti Werner Postfach 742 2501 Biel/Bienne
Tel. 032/365 90 80
E-Mail: liechti.werner@bluewin.ch

**Korrespondenz,
Neuheitendienst,
Nachversand**

Lise Däppen Kasernenstrasse 24 8180 Bülach
Tel. 044 860 27 73
E-Mail: baslertuebli@yahoo.com

**Grafik,
Philatelie und Luftpost,
Homepage, Versand**

Walter Kalt Opfikonerstrasse 3 8303 Bassersdorf
Tel. 044 837 15 60
E-Mail: kawa@vtxmail.ch

Clubabende

Marcel Waespi Chappelistrasse 13 8604 Hegnau
Tel. 044 945 38 81
E-Mail marcel.waespi@sunrise.ch

Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair Postfach 8058 Zürich
www.philclub-swissair.ch

Druck: Kopierbüro Schmidt, www.kopierschmidt.de, angebot@kopierschmidt.de



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV ab GV 2018

Präsident:	Rolf Rötheli Sihlwaldstr. 9 8135 Langnau a. Albis Tel: 079 230 93 89 Email: rolf.roetheli@gmail.com
Vizepräsident, Leiter, Katalogstelle, Tag der Aerophilatelie:	René Koller Engelstrasse 3 8004 Zürich Tel: 044 241 77 88 Email: r.koller@gmx.net
Sekretär:	vakant Tel. Email:
Finanzen:	Edi Schwarz im Gräfli 8 Postfach 256 8808 Pfäffikon Tel: 079 605 55 13 Email: eduard.schwarz@gmx.net
Rundsendedienst:	Alex Berg Appitalstrasse 24 8804 Au Tel: 044 781 11 87 Email: alex.berg@hispeed.ch
Neuheitendienst:	vakant Tel. Email:
Auktionator, Webmaster:	Manuel Kaufmann Tel: 079 750 63 39 Email: sav.auktionen@gmx.ch
Jugendstelle:	Adelheid Gubser Hintergasse 18 8640 Rapperswil Tel: 055 210 91 53 Email: adelheid.gubser@hispeed.ch
Weitere Funktionen:	
Ehrenpräsident:	Tony A. Roth Haldenstrasse 13 8302 Kloten Tel: 044 814 11 68 Email: tony.roth@swissonline.ch
Delegierter FISA:	Peter Beer Birchwilerstr. 7 8303 Bassersdorf Tel: 079 517 46 92 Email: peterbeer@gmx.ch

**Vereinsadresse: Rolf Rötheli Präsident SAV Sihlwaldstr. 9,
CH-8135 Langnau
www.sav-aerophilatelie.ch**

Liebe Mitglieder des SAV und PCS

Ein weiteres Jahr ist bald vorbei. Was waren die Höhepunkte?

Ein tolles Mitglieder-Event des PCS zum 60sten Jubiläum mit einem treffenden Besuch des Oldtimer Museums, absolut grossartig.

Dann war da doch noch die NABA, ein Event, das uns Philatelisten und Freunde der Themen wie Aerophilatelie und weitere vereinigen soll, eine Möglichkeit, unserem Thema zu mehr Publizität zu verhelfen. Die Möglichkeit, sich zu präsentieren, die eigene Sammlung auszustellen.

Doch da sind diese Reglemente. Reglemente, die gemacht sind, um alle gleich zu bewerten; Kriterien, die für alle Themen, auch für unsere gleich gelten sollen. Leider sieht die Realität der Bewertung ganz anders aus! Sammlungen, die von Experten als qualitativ besser als an der letzten NABA beurteilt werden, fallen durch. Mitglieder von uns werden abqualifiziert, andere haben Glück. Die Bewertungen zu den einzelnen Themen sind wie immer auch subjektiv, Geschmacksache. Was wir als Präsidenten aber nicht akzeptieren können, sind Qualifikationen der fehlenden Kenntnisse in unserem Themenbereich.

Nun gut, sowohl in der Schweiz wie im internationalen Verband sollen die Reglemente überarbeitet werden. Wir geben unseren Feedback und hoffen, dass sich Verbesserungen einstellen. Wir hoffen, dass die Institutionen, die Vereine, die wirklich unsere Themen ausmachen, auch gehört werden, dass nicht Verbandsorgane ihren eigenen Bedürfnissen Genüge tun, sondern die Basis repräsentieren, was eigentlich ihre Aufgabe wäre.

Dies mag wohl ketzerisch tönen, aber wir müssen uns wieder mehr Gehör verschaffen, noch mehr für unsere Themen einstehen, sonst geht am Schluss alles zugrunde.

Eine weitere Hiobsbotschaft war natürlich der Absturz der Ju-52. Wie viele von uns sind schon an solchen Anlässen mitgeflogen! Und niemand weiss, was wirklich passiert ist. Wir werden trotzdem weiterfliegen, wir werden weitersammeln, unserem Hobby frönen. Wir werden viele schöne gemeinsame Momente geniessen und feiern.

Dann fanden die Tage der Aerophilatelie in Näfels statt. Ein schöner Event über zwei Tage mit weit über 100 Ausstellungsrahmen. Verschiedene Sonderflüge mit Mitfluggelegenheiten, Ballonfahrten, die zu sensationell günstigen Preisen angeboten wurden, leider aber nicht allzu viel Zuspruch erhalten haben. Solche Flüge sind für unsere Vereine immer auch ein finanzielles Risiko. Hoffen wir, dass wir das auch in Zukunft finanzieren können.

Nächstes Jahr steht wieder ein Grossevent bevor: 1919-2019, 100 Jahre Luftpost, 100 Jahre Passagierbeförderung. Weitere etwas kleinere Jubiläen werden folgen. Unter Federführung des SAV versuchen wir das Event zusammen mit der Pro Aero und dem Militär zu stemmen, Helfer sind gesucht. Der Hauptanlass soll Ende April stattfinden, als vor 100 Jahren die Postlinie Dübendorf-Bern Kirchlindach-Lausanne mit der späteren

Erweiterung nach Genf eröffnet wurde. Natürlich werden wir das mit einem Sonderflug nachvollziehen. Eine Sondermarke der Pro Aero soll es auch geben, mit Ersttag-Stempel im März. Der Anlass wird in Kombination und hoffentlich mit einer gebührenden Flugshow in Dübendorf zusammen mit den Tagen der Aerophilatelie durchgeführt. Bitte merkt euch dieses Datum. Ein Grossaufmarsch wird unserem Thema Nachhaltigkeit erbringen. In diesem Sinn wünschen wir allen einen frohen Ausklang des Jahres mit viel Freude im persönlichen Kreis.

Ihre Präsidenten Rolf Rötheli und Peter Beer

PCS-Clubabend Daten im Rest. Landhus in Zürich-Seebach, 19.00 Uhr
2018 05. Nov. 03. Dez. Chlausabend

2019 07. Jan., 04. Feb., 04. März, 01. April, 06. Mai, 03. Juni
01. Juli, 02. Sep., 07. Okt., 04. Nov., 02. Dez. Chlausabend

Generalversammlung 2019

22. März 2019 Restaurant Landhus in Zürich-Seebach

Daten vom SAV im Restaurant Werdguet, Zürich-Wiedikon, 18.30 Uhr
2018 Mittwoch-Höcks
10. Okt. 14. Nov. 12. Dez.

Sonntag, 11. November 2018, SAV Herbstversammlung in Zürich-Wiedikon mit Auktion am Morgen und Vortrag am Nachmittag
Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung.

2019: 09. Jan., 13. Febr., 13. März, 10. April, 08. Mai, 12. Juni,
10. Juli, 14. Aug., 11. Sep., 09. Okt., 13. Nov., 11. Dez.

Sonntag, 14. April 2019, SAV Generalversammlung in Zürich-Wiedikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Hauptversammlung, die Ende März 2019 versendet wird. Im Anschluss an die Auktion findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt.

Die **Tage der Aerophilatelie 2019** finden am **27./28. April 2019 auf dem Flugplatz Dübendorf** statt. Der Anlass wird in Zusammenarbeit mit der Pro Aero und dem Militär im Rahmen der 100-Jahr Flugpost Feierlichkeiten durchgeführt. Weitere Informationen folgen so bald als möglich.

Sonntag, 10. November 2019, SAV Herbstversammlung in Zürich-Wiedikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung, die im Oktober 2019 versendet wird.

Durchführung des Jubiläums 100 Jahre Flugpost und der Tage der Aerophilatelie 2019

Am **30. 4.1919** fand der **offizielle Post-Erstflug** (Zürich–Bern (**Kirchlindach**)–Lausanne (–Genf ab 1.9.19), mit dem Flugzeug Häfeli DH 3 statt. Zuvor führte die Luftwaffe der Schweizer Armee vom 1.1.–31.3.1919 Probe-Postflüge in Verbindung mit dem obligatorischen Monatsfliegertraining und Kurierdienst zwischen dem Flugplatz Dübendorf und Bern (Kirchlindach = ehemaliges Flugfeld) für die Generalstabsabteilung durch. Für diese Flüge wurde eine spezielle Luftpostmarke "Sitzende Helvetia 50 Rp. grün mit rotem Propeller-Aufdruck verwendet.

Aus diesem Anlass ist der SAV daran, zusammen mit der Pro Aero und dem Militär **2019 Jubiläumsflüge 100 Jahre Schweizer Luftpost** (Dübendorf Zürich-Kirchlindach Bern-Lausanne-Dübendorf Zürich) zu organisieren.

Dazu ist folgendes Rahmenprogramm geplant:

–Durchführungsdatum am Wochenende

Samstag/Sonntag, 27./28.04. 2019

–Durchführungsort

Flugplatz Dübendorf mit Ausstellungs- und Festhalle

–Beteiligte Instanzen: **Post, Luftwaffe Schweizer Armee und Schweiz. Aerophilatelisten-Verein**

–**Aerophilatelistische Sonderbriefmarke 100 Jahre Luftpost** in Form eines **Blocks (Pro Aero)**

–**Sonderstempel 100 Jahre Luftpost, Tage der Aerophilatelie und Ankunftstempel Dübendorf**

–**Sonderflug mit Militärflugzeug Dübendorf ZH-Kirchlindach BE-Lausanne VD-Dübendorf ZH** (ehemaliges Flugfeld bei Kirchlindach ist bekannt und müsste mit dem Landbesitzer abgesprochen werden)

–**Festschrift**

Der Ersttag der neuen Sonderbriefmarke wird im März sein, wir hoffen, dass es gleichzeitig auch noch eine Sonder-Postkarte geben wird mit dem gleichen Sujet.

Der Festanlass wird zusammen mit den Tagen der Aerophilatelie durchgeführt. Er soll in der ursprünglichen Halle auf dem Flugplatz Dübendorf stattfinden. Wir versuchen auch, eine Ausstellung mit historischen Flugzeugen zu organisieren. Also wiederum ein Grossanlass mit Ausstellung, Börse und einer Flugshow.

Helfer sind gesucht, bitte meldet euch beim Vorstand, wir erachten es als grosse Chance, unserem Thema viel Publizität zu verschaffen.!

Rolf Rötheli

70 Jahre Flughafen Zürich

Am 1./2. September 2018 feierte der Flughafen sein 70 jähriges Bestehen. Dies mit einer statischen Ausstellung von verschiedenen Flugzeugen (leider ohne die angekündigte Super Constellation von Breitling, die blieb wegen Reparaturen am Fahrwerk im Hangar) sowie einer Flugshow der Patrouille Suisse (Samstag) und des PC-7 Flugteams (Sonntag). Dazu konnte man für 5.00 CHF die Zuschauerterrasse auf dem Fingerdock B und E besuchen. Es gab diverse kulinarische Aussenstände sowie ein reichhaltiges musikalisches Angebot u.a. mit Marc Sway und der SWISS Band. Einzig philatelistisch gab es nichts zu berichten. Das heisst fast nichts! Der PCS kreierte zu diesem Anlass ein Sonderkuvert und liess dieses am Samstag mit dem „eigenen“ Stempel des Flughafens abstempeln.



Sonderkuvert: 70. Jubiläumsjahr des Flughafen Zürich - Kloten

Etwas anders sah es noch vor 20 Jahren aus. Auch da gab es eine statische Ausstellung von verschiedenen Flugzeugen, allerdings stand dazu die ganze Piste 16 zur Verfügung! Beim heutigen Stand der Starts und Landungen ein Ding der Unmöglichkeit. Damals konnte man ganz aus der Nähe die Ju-52, DC-3, DC-4, DC-6, DC-8, DC-9-51, Airbus Beluga, A-330, A-340, Constellation, Electra, Convair 580, Dove, Heron, Cargo Jumbo, Mustang, Mitchell, Helikopter usw. sehen. Es gab auch einen Sonderstempel, welcher den neuen Kontrollturm zeigte und die Post war mit einem Sonderpostauto auf dem Flughafengelände, genauso wie der PCS!



Sonderkuvert: 50 Jahre Flughafen Zürich - Kloten

Und dann gelang den Verantwortlichen noch ein besonderer Coup: die **Concorde** durfte nach Zürich kommen! Das damals lauteste Flugzeug in Zürich? Die Organisatoren hatten dies eigentlich nicht geplant. Es gab regelmässige Sitzungen, bei denen auch die 21 Behörden der Anwohnergemeinden teilnahmen. Und ausgerechnet aus diesen Kreisen tauchte die Frage auf, ob denn die Concorde nicht auch „einzuladen“ sei. Eine anschliessende Abstimmung votierte deutlich für ein Ja. Auch das BAZL hatte keine Einwände und so musste „nur“ noch eine Concorde der Air France oder British Airways für einen 24-stündigen Besuch organisiert werden. Schliesslich wurde man mit Air France einig und AF konnte für 1948 CHF (Geburtsjahr des Flughafens) Tickets von und nach Paris verkaufen. In diesem Tarif war ein zweistündiger Flug inkl. Überschallgeschwindigkeit und Champagner mit Kaviar-Service inbegriffen. Allerdings musste die Route wegen dem Überschallknall Richtung Atlantik oder Mittelmeer führen. Jedenfalls kam der Verkehr auf der Autobahn von Kloten nach Bülach während der Landung fast zum Erliegen, so gross war das Interesse! Und auch der Start zurück nach Paris wurde von Tausenden von Zuschauern mit Spannung verfolgt. Und das grösste für die Aerophilatelisten: es gab auch Belege, welche von Paris nach Zürich und retour geflogen sind!





Oben: Concorde-Flug von Paris - zum Flughafenfest in Zürich.
 Unten: Die Concorde fliegt nach Paris zurück.



Die erste Landung einer Concorde erfolgte aber bereits 1976 in Genf. Es gab zwar keine offizielle Postbeförderung, aber privat an Bord mitgeführte Belege bezeugen diesen Flug. Der Flug führte von Paris über Genf nach Casablanca.

Der zweite Besuch einer Concorde erfolgte in Basel/Mulhouse anlässlich der Eröffnung der neu verlängerten Piste am 28. April 1979. Briefe, welche in der Bordtasche befördert wurden, gab es nur vom Retourflug Basel-Paris.



Genf-Casablanca mit grünem privatem Zusatzstempel. Ankunftsstempel von Casablanca vom 31.8.1976 auf der Rückseite.



Basel-Paris vom 28.4.1979 mit Sonderstempel zur Pistenverlängerung in Basel, einem kleinen roten Zusatzstempel „Transporté à bord“. Auf der Rückseite wurde der Stempel der Air France von Paris Charles de Gaulle, ebenfalls vom 18.4.1979, als Ankunftsstempel angebracht.

Peter Beer, Konrad Korsunsky

Der Abschuss der Focke Wulf FW 200 Condor „Friesland“ am 29.11.1944 und die abenteuerliche Reise einer Postkarte aus der Schweiz nach Algerien

Am 27. Juli 1937 fand der erste Probeflug der Focke Wulf FW 200 Condor in Bremen statt. Nach erfolgreichen Tests wurden 10 Vorserienmaschinen gebaut. Die FW 200 war als Verkehrsflugzeug für eine Besatzung von 4 Mann und 26 Passagieren vorgesehen. Nach weiteren positiven Tests kam schnell der Wunsch nach Langstreckentauglichkeit auf. Die ersten Maschinen wurden bereits bei der Lufthansa im Streckenerprobungsverkehr eingesetzt, und beim Stammwerk in Bremen arbeitete man bereits an der Fertigstellung des ersten Serienflugzeugs.



Focke Wulf FW 200 Condor „FRIESLAND“

Ernst Udet, der neue Generalluftzeugmeister der Luftwaffe, tauchte immer häufiger in Bremen und in Berlin-Staaken auf, um die Fortschritte der Entwicklung der FW 200 zu beobachten. Niemand dachte in dieser Zeit daran, dass dieses Flugzeug im Krieg eine erhebliche Rolle spielen würde.

Die Probeflugphase erbrachte immer mehr überzeugende Ergebnisse, so dass alsbald die Maschine mit Zusatztanks ausgerüstet wurde, um damit Interkontinentalflüge nach New York und Tokio zu absolvieren.

Am 10.8.1938 startete Kapitän Henke mit der Maschine von Berlin-Staaken zu ihrem 6370 km langen Non-Stop-Flug über Hamburg, Glasgow, Neufundland und Halifax nach New York. Das Ziel wurde bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 255 km/h nach 24 Std. und 56

Min. erreicht. Der Rückflug am 13. 8.1938 dauerte sogar nur 19 Std. und 55 Min. Als die Maschine in Berlin-Tempelhof eintraf, wurde sie von einer begeisterten Menschenmenge empfangen. Bereits am 28. November flog die gleiche Besatzung in 34 Stunden nach Hanoi. Der Weiterflug nach Tokio bedeutete eine weitere Rekordleistung, so wurde die japanische Hauptstadt in nur 46 Std. und 18 Min. angefliegen. Nach diesen guten Erfolgen der FW 200 wurden die Maschinen auch von der Luftwaffe bestellt und in Dienst gesetzt.

Der Typ FW 200 Condor „Friesland“ D-ARHW, von dem dieser Artikel handelt, wurde Mitte 1939 in die Flotte der Deutschen Lufthansa aufgenommen und bis zum Kriegsbeginn auf verschiedenen Routen eingesetzt. Später wurde sie der Luftwaffe überstellt und nach entsprechender Umrüstung als Transporter in Norwegen eingesetzt. Im Juli 1944 wurde die FW 200 „Friesland“ wieder der Lufthansa zurückgegeben, wo sie im Liniendienst auf der Spanienstrecke unterwegs war. Ab Ende Oktober wurde die „Friesland“ auf der Linie zwischen Berlin-Tempelhof und Stockholm-Bromma eingesetzt.

Die abgebildete Bildpostkarte wurde am 12. November 1944 in Zürich als Luftpostkarte aufgegeben mit dem Ziel Monsieur et Madame André Delorme in Algier, Algerien. Die Karte konnte nicht direkt von Zürich aus mit Luftpost abgeleitet werden und wurde mit der Bahn nach Berlin gesandt. In Berlin wurde die Karte durch die Auslandsbriefprüfstelle zensiert, bevor sie mit der Luftpost weiter nach Schweden transportiert werden konnte.



1944 (12.11.) Zürich, Luftpostkarte nach Algier, Algerien. Leitweg via Schweden. Die Postkarte wurde durch die ABP Berlin und in London zensiert. Hinweisstempel der schwedischen Post: „**Damaged through an air / plane accident in cours of conveyance**“ und britischer Stempel O.A.T. (Onward Air transmission).

Es war ein nasskalter Tag, dieser 29. November 1944 am Flughafen Berlin-Tempelhof, wo die Focke Wulf FW 200 Condor „Friesland“ für ihren Flug nach Stockholm bereitgemacht wurde. Die besagte Karte wurde in einem von 60 Postsäcken, die hauptsächlich Feldpost beinhalteten, im Heck der Maschine verstaut. An Bord der Maschine befanden sich nebst den vier Besatzungsmitgliedern, den Flugkapitänen Gutschmid und Breitenbach, dem Maschinist Brauner und dem Funker Lenz, drei deutsche, zwei schwedische und ein japanischer Passagier. Die Maschine startete pünktlich von Berlin-Tempelhof und meldete sich ca. eine Stunde später von der Leitstelle Stettin ab und in der Leitstelle Malmö an. Es war geplant, dass die „Friesland“ um ca. 23.00 Uhr in Malmö zwischenlandet. Kurz nach der letzten Funkpeilung brach der Kontakt mit der Maschine ab.

Kapitän Gutschmid entschied sich aufgrund des zunehmend schlechten Wetters kurz vor der Zwischenlandung in Malmö, die Maschine unter die Wolkendecke in tiefe Höhe (ca. 200 Meter) zu drücken und so den Anflug auf Malmö über den Sund einzuleiten. (Über die folgenden Ereignisse gibt es verschiedene Theorien, wovon keine zu 100 % belegt ist. Meine Version entspricht der Quintessenz dieser verschiedenen Theorien und nimmt nicht in Anspruch, die einzig Richtige zu sein.) Unter der Maschine lag in einem Fjord der deutsche Dampfer „Nordsturm“ der zur Sicherung der Aussengrenze des deutschen Reichs mit Flak-Geschützen bestückt worden war. Diese Vorpostenboote hatten den Auftrag, von den fast ungehindert eindringenden alliierten Bomberverbänden, die sich nach Abwurf der Bomben über den deutschen Städten über den nordischen Ländern sammelten und den Heimweg antraten, so viele wie möglich abzuschiesse.

Als die Geschützmannschaften an Deck der „Nordsturm“ die Motorengeräusche hörten, und weil die ihnen entgegenkommende Maschine mit ihren 4 Motoren sehr an einen englischen Liberator Bomber erinnert, eröffneten sie sofort das Feuer auf die „Friesland“.

Die Maschine fing sofort Feuer und stürzte, einen feurigen Schweif hinter sich her ziehend, nach nur kurzer Zeit südlich von Maklappen ins Meer. Augenzeugen, die das Geschehen vom naheliegenden Leuchtturm von Falsterbö beobachteten, alarmierten sofort die Seerettung und andere Marineeinheiten. Mehrere Patrouillenboote, Trawler und Yachten liefen aus Trellerborg und Skanor in den Falsterbö-Kanal aus, um nach Überlebenden zu suchen. Eine F10 der Luftaufklärung fand das Wrack südlich von Maklappen noch schwimmend im Meer. Alle Besatzungsmitglieder und Passagiere fanden beim Absturz den Tod. Der Fischer Arthur Berggren war der erste an der Absturzstelle. Er fand nebst ein paar Stühlen und anderen persönlichen Habseligkeiten auch mehrere Postsäcke. Die aufgefundenen Gegenstände wurden an das Auswärtige Amt in Stockholm weitergeleitet.

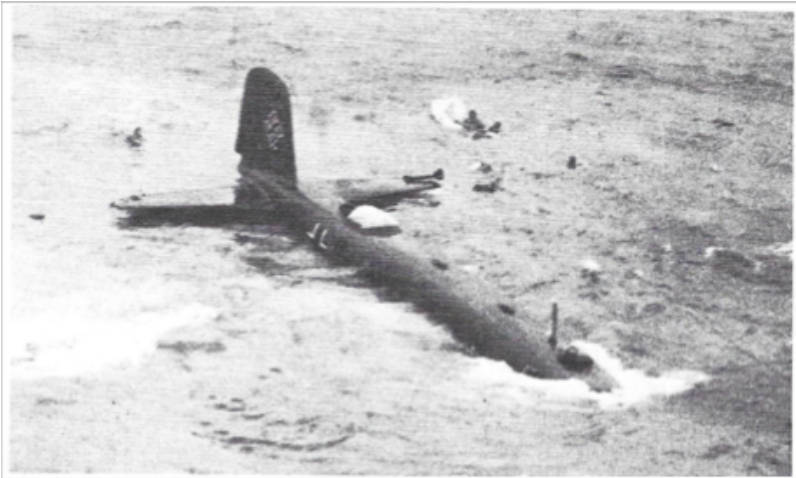
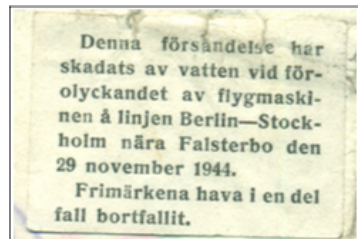
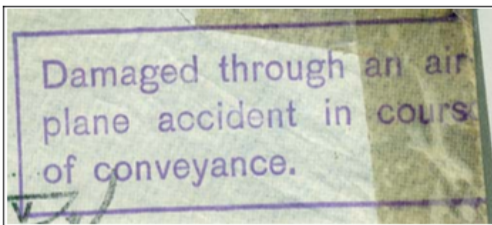


Bild einer abgestürzten Focke Wulf FW 200 „Condor“

Die Schweden bargen bis zum 4. Dezember 1944 zwei Leichen, 29 Postsäcke, 10 Schwimmwesten, eine Fahrwerkshälfte und sonstige Teile des Wracks. Bei der Untersuchung der Wrackteile fanden sie Splitter und Geschosspuren von 20mm-Leuchtschmuckmunition. Das Wrack der FW 200 „Friesland“ wurde bis heute nie gefunden. Die deutsche Besatzung des Dampfers „Nordsturm“ hat wohl nie vermutet, ein eigenes Flugzeug über Falsterbö abgeschossen zu haben.

Die geretteten Postsäcke, 29 an der Zahl, wurden im Auswärtigen Amt in Stockholm getrocknet und sortiert. Post, die nach Schweden adressiert war erhielt einen achtzeiligen, in Schwedisch geschriebenen Verschlusszettel mit dem Hinweis auf den Absturz. Post ins weitere Ausland wurde mit einem rechteckigen violetten Stempel mit der Inschrift „Damaged through an airplane accident in course of conveyance“ versehen. Dieser Stempel wurde bereits im gleichen Jahr bei dem Flugzeugunfall vom Kinnekulleberg verwendet. Und erlangte so einen zweiten traurigen Einsatz.



Die schwedische Post brachte für Transitpost einen Hinweisstempel in englischer Sprache und für Post nach Schweden einen Aufkleber in schwedischer Sprache auf den aufgefundenen und beschädigten Belegen an.

Unsere voran beschriebene Bildpostkarte nach Algerien befand sich ebenfalls in einem der geretteten Postsäcke. Die Karte wurde mit dem violetten Kastenstempel „Damaged through an air / plane accident in cours / of conveyance.“ versehen und mit einiger Verspätung Richtung England auf die Weiterreise geschickt.

In London angekommen, wurde die Karte noch einmal zensuriert und hatte das Glück, die oberste in einem Briefbündel von ca. 60 Briefen und Karten zu sein, welche alle Richtung Algerien, mittels Flugzeug, weitergeleitet werden sollten. Diesem Umstand verdankt unsere Karte den O.A.T. Stempel Typ 1 (Onward Air Transmission) in rot, welcher nur auf den obersten Brief oder die oberste Postkarte des Bündels gestempelt wurde. Der zweite grosse Zufall, dass unserer Karte nach dem Abschuss und dem glücklichen Auffinden auch noch diesen Stempel abgeschlagen bekam.

Wann genau unsere Karte in Algerien angekommen ist, bleibt leider mangels Ankunftsvermerken dahingestellt. Durch diesen Beleg wird deutlich, dass auch die neutrale Schweiz als „Insel“ im Weltkriegsgeschehen bezüglich der schriftlichen Kommunikation mit dem Ausland erheblichen Problemen ausgesetzt war.

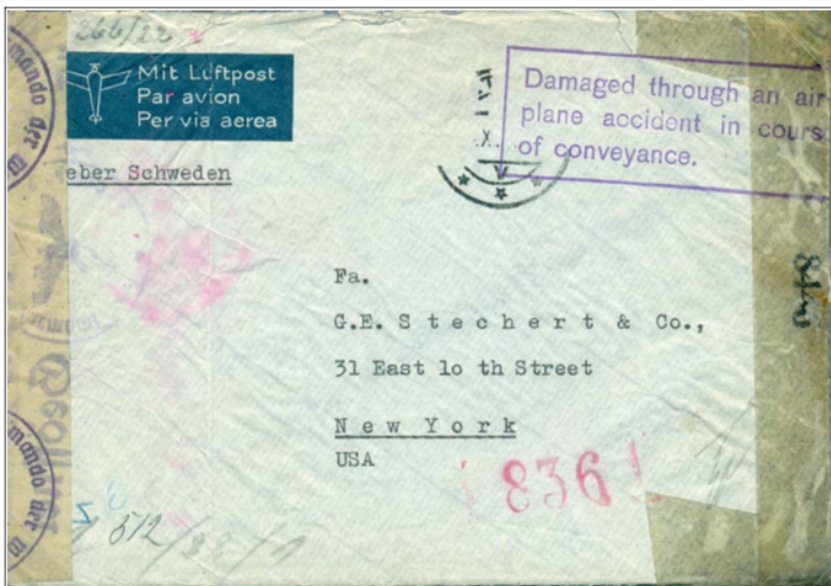


1944, Luftpostbrief nach Stockholm, Schweden. Der Brief wurde mit der Bahn über München (Zensur) nach Berlin spediert. In Berlin wurde der Brief mit dem Nachtflug Berlin - Stockholm befördert, welcher am 29.11.1944 in der Nähe von Falsterbo abgeschossen wurde.

Aufkleber der schwedischen Post: „Denna försändelse har / skadets av vatten vid för- / olyckandet av flygmaski- / nen a linjen Berlin -.Stock- / holm nara Falsterbo den / 29. November 1944. / Frimärkena vava i en die / fall bortfallit.“

Die genauen Flugdaten der „Friesland“ sind leider nicht mehr zu eruieren. Der letzte Flugplan der Deutschen Lufthansa wurde am 21.9.1944 herausgegeben. Eine direkte Linie Berlin – Stockholm ist eingezeichnet, und offensichtlich war bei diesem Schicksalsflug der „Friesland“ eine Zwischenlandung in Malmö vorgesehen. Seit 1942 hatte man in den Flugplänen der Lufthansa keine Abflugzeiten mehr angegeben, um den feindlichen Jägern keine Anhaltspunkte zum Abschuss zu liefern. Es kam leider während des ganzen II. Weltkriegs zu zahlreichen Abschüssen von Zivilflugzeugen auf allen Seiten.

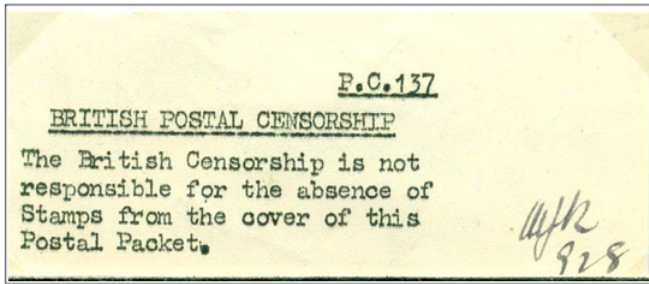
Unter den Passagieren an Bord der abgeschossenen „Friesland“ taucht der Name von Vikar Erik Perwe auf. Durch diesen Namen erhält die Geschichte der FW200 „Friesland“ noch eine zusätzliche, tiefgründigere Bedeutung. Erik Perwe war Pfarrer der schwedischen Viktoriagemeinde in Berlin. In seiner Funktion half er Juden, ausser Landes zu kommen. In dem Buch von Maria Gräfin von Maltzan „Schlag die Trommel und fürchte dich nicht“ schrieb sie: Erik Perwe, der im Herbst 1944 einen grösseren Transport von Juden nach Schweden vorbereitete, flog, um Pässe und Geld zu besorgen, von Tempelhof aus Richtung Heimat. Über der Ostsee wurde die Maschine jedoch abgeschossen. Es ist klar, dass es sich hierbei um den Flug der FW 200 „Friesland“ handelt.



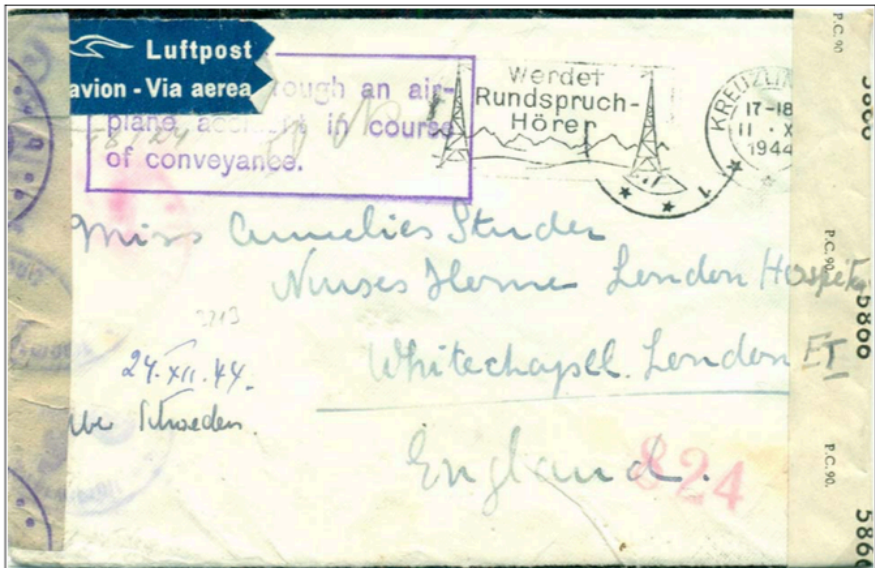
1944 (?..10.) Olten, Luftpostbrief nach New York, USA. Leitweg via Schweden. Der Brief wurde durch die ABP Berlin und in New York zensiert.

Hinweisstempel der schwedischen Post:

„Damaged through an air / plane accident in cours of conveyance“.



Einlagezettel der britischen Zensur



1944 (11.10.) Kreuzlingen, Luftpostbrief nach London, Grossbritannien. Leitweg via Schweden. Der Brief wurde durch die ABP Berlin und in London ([Einlagezettel P.C. 137](#), [Die britische Zensur ist nicht verantwortlich für das Fehlen der Marken auf dem Umschlag](#)) zensiert. Hinweisstempel der schwedischen Post: „[Damaged through an air / plane accident in cours of conveyance](#)“.

Roland Herzog, Kilchberg

Quellen:

Heinz J. Nowarra, Focke Wulf FW 200 „Condor“, Bernard & Graefle 1993
 Hans-Ulrich Schulz, Berlin, Das Ende der FW 200 Condor D-AHRW Friesland, Bulletin der Forschungsgemeinschaft Berlin e.V.

Internetrecherche:

Skanska Dagbladet
 Forum Marinearchiv
 Wikipedia

Flugpostverbindung Schweiz-Südamerika VV via London 1946-49 Kurzgeschichte der BSAA British South American Airways

Das Schweizerische Luftposthandbuch 2018 ist im März erschienen. Nicht nur seine Aufmachung ist neu, auch der Inhalt wurde auf den neuesten Stand gebracht und alte Einträge sind ergänzt oder korrigiert worden. Der beste Beweis, dass die Flugpost nach wie vor als spannendes und noch nicht abgeschlossenes Sammelgebiet bezeichnet werden darf. So zu sagen als kleines Muster davon, stellen wir die Flugpostverbindung Schweiz- Südamerika in den Nachkriegsjahren vor. Hauptakteurin dabei ist die *British South American Airways* (BSAA) und Hauptinformanten sind *Richard Beith*¹ und die *Postverbindungen mit dem Ausland* aus dem PTT-Archiv⁵.

1. Ausgangslage

Der Ausbruch des 2. Weltkriegs hat die damaligen interkontinentalen Flugpostverbindungen abrupt eingeschränkt oder gar unterbunden. So auch die Verbindungen von Europa nach Südamerika. Der letzte Flug dorthin der Deutschen Lufthansa startete am 24.8.1939, jener der Air France am 25.6.1940, während die LATI ihre Flüge im Dezember 1941 einstellte. Schon 1944 machten sich die britischen Reedereien (!) Gedanken über eine Flugverbindung nach Buenos Aires, als Ergänzung zu ihrem Angebot nach Südamerika. Zu diesem Zweck sollte nebst den staatlichen BOAC (1939 aus der Fusion der Imperial Airways und damaligen British Airways hervorgegangen) und BEA eine dritte Fluggesellschaft - auf privater Basis - gegründet werden. So wurde die *British Latin-American Air Lines Ltd* ins Leben gerufen. Im Oktober 1945 wurde der Name in *British South American Airways Limited* geändert. Per 1. August 1946 wurde die Airline durch die Labour-Regierung nationalisiert und firmierte von da an unter dem Namen *British South American Airways Corporation*. Nach dem unerklärten Verschwinden zweier Tudor IV am 29.1.1948 und 17.1.1949 wurde über alle zivilen Tudors ein Flugverbot verfügt. Die BSAA führte den Flugbetrieb so gut wie möglich weiter, doch mit den zusätzlichen Schwierigkeiten ihrer Tochtergesellschaft *British West Indian Airways* (BWIA) – wovon sie im September 1947 eine Mehrheitsbeteiligung übernommen hatte - war das Ende der Airline absehbar. Am 30.7.1949 wurde die BSAA operativ in die BOAC aufgelöst und per 1.1.1950 völlig integriert.

2. Flugzeugflotte

Die BSAA betrieb eine Flotte von nur britischen Flugzeugen:

- 4 Avro 683 **Lancaster** dienten – als umgebaute Langstreckenbomber - im ersten Betriebsjahr als Frachter.

- 12 Avro 685 **York** C Mk 1 wurden 1946 bestellt, dazu wurden 5 weitere Maschinen dieses Typs während der Luftbrücke von Berlin eingesetzt.
- 8 Avro 688 **Tudor I** und **IV** standen zu verschiedenen Zeiten im Einsatz.
- 5 Avro 689 **Tudor II** wurden als Tanker in den Farben der BSAA während der Luftbrücke von Berlin eingesetzt, nachdem dieser für die BOAC entwickelte Typ von dieser als ungeeignet abgelehnt worden war.
- 11 Avro 691 **Lancastrian** Mk 2s, 3s und 4s.
- 1 Avro Anson XIX diente der Ausbildung der Besatzungen.
- 4 Kleinflugzeuge - eine Airspeed Oxford 1, zwei Airspeed Consul und eine Percival Proctor 3 - dienten als Trainings- und Verbindungsflugzeuge.



Die Avro 683 Lancaster G-AGUM *Star Ward* der ersten Stunden auf dem Flughafen Bourget-Dugny. Im Einsatz während eines Jahres als Frachter.

3. Flugnetz

Das Flugnetz, ausgehend von London, hatte eine tropfförmige Struktur mit Buenos Aires und Santiago de Chile als südlichste Destinationen. Die ersten Flugverbindungen führten über Lissabon (Portugal), Bathurst (heute Banjul, Gambia), Natal und Rio de Janeiro (Brasilien), Montevideo (Uruguay) nach Buenos Aires (Argentinien).

In kurzen Zeitabschnitten wurden verschiedentliche Änderungen vorgenommen, z.B. wurde die Linie nach Santiago verlängert, Bathurst durch Dakar (Senegal) ersetzt, neue Zwischenstationen (Sao Paulo) hinzugefügt und diverse Kurse mit unterschiedlichen Enddestinationen definiert.



Aus einem Werbeflyer 1948.
Quelle: boacmarque auf ebay

Die der südlichen Ostküste Südamerikas entlang verlaufende Linie wurde durch eine der Westküste entlang ergänzt. Diese führte ab London über Santa Maria (Azoren), Hamilton (Bermuda), Kingston (Jamaika), Barranquilla (Kolumbien) zuerst nach Lima (Peru), und später bis nach Santiago. Diese Linie wurde zeitweise sogar über Island und Gander geführt, um die günstigen Windströmungen auszunutzen. In der Karibik wurden Zubringerlinien nach den Bahamas und Kuba befliegen. Die Übernahme der BWIA sollte die Anschlusslinien in dieser Region - auch Mexico war geplant - sichern.



Briefmarke von 1983 und das Vorlagebild auf einer Airline-Postkarte

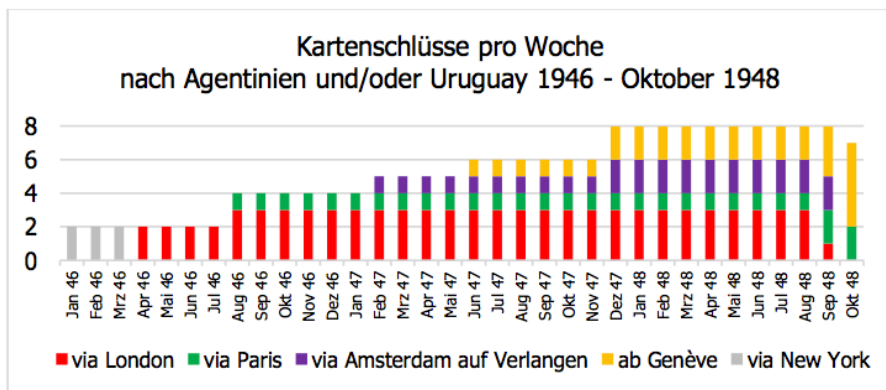


Die Avro Tudor IV G-AHNK *Star Lion*. Die Tudor IV konnte 28 oder 32 Passagiere fassen. Flugverbot nach 2 Abstürzen je im Januar 1948 u. 1949. Die Flugzeuge der BSAA trugen einen Sternennamen (daher „Starliner“).

4. Flugpostverbindung Schweiz-Südamerika und VV

Nach Ende des 2. Weltkriegs bis Ende März 1946 reiste die Flugpost *Schweiz-Südamerika* via London über New York^{4,5}. Von dort aus beherrschten die amerikanischen Fluggesellschaften den Flugverkehr nach Südamerika. Die Bemühungen der Briten, eine direkte Flugverbindung England-Südamerika aufzubauen stiess deshalb auch in Lateinamerika auf Sympathie. Nebst der BSAA richteten aber auch Air France, KLM, SAS und Swissair ihr Auge auf das nach dem Kriege aufstrebende Südamerika, und in der Gegenrichtung warteten die argentinische FAMA und die brasilianische Panair do Brasil auf.

Ab April 1946 wurde die Flugpost *Schweiz-Südamerika* über London mit der BSAA befördert. Die Flugpostzuschlagstaxen nach Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Paraguay und Uruguay wurden von 150 auf 100 Rp. je 5 g ermässigt. Ab August war der Leitweg auch über Paris möglich, ab April 1947 - auf Verlangen - via Amsterdam mit der KLM und ab Juni ab Genève mit der SAS. Folglich lässt sich sagen, dass die Flugpost ab Schweiz nur von **April bis und mit Juli 1946** den Weg dorthin zwingend über London machte⁵. Die Graphik der Kartenschlüsse ab Schweiz gibt einen groben Überblick über das wechselnde Angebot zur Flugpostbeförderung nach Südamerika (Bemerkung: die Anzahl Kartenschlüsse entspricht nicht jener der Flüge)⁵:



Im Gegensatz zu den Flugpostbriefen aus der Schweiz trugen jene in der Richtung *Südamerika-Schweiz* sehr oft und über längere Zeit einen Leitvermerk, zuerst handschriftlich oder mit der Schreibmaschine, dann auch mit Stempeln oder Flugpostetiketten angebracht oder sogar vordruckt. Diese Leitvermerke sind aber kein Beweis für die Beförderung mit der BSAA¹. Nur die Analyse des Datums zusammen mit den Flugplänen erlaubt es (vielleicht) zu sagen, ob der Flugbrief effektiv mit der BSAA geflogen ist oder nicht. Bei der Bestimmung des Leitweges fehlen leider meistens ein Ankunststempel und Informationen zu Flugverspätungen

oder –ausfällen. Dafür fällt die Vielfalt von Leitvermerken auf und gefallen die abwechslungsreichen Frankaturen - trotz der oft unlesbaren Tagesstempeln.

5. Auf- und Ausbau der Fluglinien der BSAA

Ein Erkundungsflug (survey flight) wurde vom 9.10.-3.11.1945 mit der Lancastrian G-AGMG der BOAC von London bis Santiago und Lima, dann zurück durchgeführt. An Bord waren nebst der Besatzung sechs Vertreter von BOAC, BSAA und des Luftfahrtministeriums. Danach führte die BSAA in eigener Regie folgende Trainings- und Probeflüge aus, bevor sie dann ab **15.3.1946** den regelmässigen Liniendienst aufnahm:

- 1.1.1946 von London nach Buenos Aires mit Ankunft am 6.1.1946.

Diesem Trainingsflug folgten sechs Probeflüge (proving flights), auf welchen gelegentlich auch Flugpost mitgeführt worden ist:

- 21. und 25. Januar / 5. und 18. Februar / 9. und 11. März 1946.

Es folgt nun eine kurze Chronik der Fluglinien auf der Ost- und der West-Routen nach Brasilien, Argentinien, Uruguay, Chile und in die Karibik. Darin werden - chronologisch eingereiht - Flugpostbedarfsbelege aus der Schweiz und aus den südamerikanischen Ländern in die Schweiz mit ergänzenden Informationen abgebildet.

Vorab noch eine Bemerkung zu den Linien, die in Rio de Janeiro, Sao Paulo, Montevideo oder Buenos Aires endeten. Es ist davon auszugehen, dass die Flugpostbriefe für ein weiteres Ziel (z.B. Buenos Aires, wenn der Flug in Montevideo endete) dort auf eine andere Airline umgeladen wurden, sofern damit ein Zeitgewinn zum nächsten Flug ausgehend von London herausgeholt werden konnte. Dies konnte leider nicht abschliessend geklärt werden.

Etwas blasse Werbeaktion von BSAA für Frachtgut Ende 1948 / Anfang 1949 im Journal de Genève. Vertretung: u.a. Swissair. Bild: Archives historiques Le Temps.

★ A TOUS CEUX QUI EXPORTENT EN AMÉRIQUE DU SUD

Savez-vous que l'Avion peut être plus avantageux ?



Beaucoup de fabricants évitent encore de livrer à l'étranger par avion parce qu'ils craignent de s'exposer à des frais trop élevés. Tout au contraire, l'expédition par voie aérienne peut même abaisser les frais de transport et de vente. Sur les marchés sudaméricains, par exemple, la livraison rapide et la fraîcheur des marchandises ont une importance décisive. La sûreté et la fréquence des vols des « British South American Airways » vous permettent de les acheminer à destination en temps utile et en parfait état

Economies substantielles grâce à la construction par avion

RAPIDITÉ. Vous pouvez ainsi profiter de circonstances locales imprévues, de brusques changements de mode et de commandes spéciales.

ASSURANCE. Les primes perçues pour les transports aériens sont plus basses et la période à couvrir est plus courte. Plus la marchandise est précieuse, plus grande sera l'économie que vous réaliserez.

FRAIS D'EMBALLAGE. Des emballages de carton suffisent pour la plupart des marchandises.

Pertes et Avaries. Des transbordements moins nombreux et la livraison plus rapide diminuent les risques de vol et de dommages.

FRAIS D'ENTREPOT. Inutile de constituer de gros stocks sur chaque marché sudaméricain ! Une collection suffit à vos représentants, et les commandes peuvent être exécutées par avion dans un délai de quelques jours, à peine les articles sont-ils sortis de la fabrique.

ENVOIS URGENTS. Livraison immédiate, par exemple, de pièces mécaniques de rechange réclamées d'urgence.

Les messageries aériennes BSAA desservent entre autres directement Rio de Janeiro, São Paulo, Buenos-Aires, Natal et Montevideo.

Pour tous renseignements, s'adresser aux maisons d'expédition et à la « Swissair »

Transports aériens — par les BSAA

**BRITISH SOUTH AMERICAN
AIRWAYS**

> **BRASILIEN** (Ost-Route / vgl. Chronologie unter ARGENTINIEN)

Auf der Reise nach Südamerika ist Brasilien das erste Land, das dort von der BSAA angefliegen wurde. Briefe aus Brasilien werden von Beith kaum erwähnt oder gezeigt, weil diese schwieriger zu finden sind. Möglicher Grund: die Panair do Brasil hat ab 26.4.1946 den regelmässigen Linienflug Rio de Janeiro-Dakar-Lissabon-Paris-London mit der Lockheed 049 aufgenommen...

- Ab September 1946 ein wöchentlicher York-Kurs nach Rio de Janeiro.
- 12.1948: Kurs verlängert bis Sao Paulo, unterbrochen Januar-März 1949.



- 24.5.1946 (Freitag): das Datum allein belegt, dass dieser Flugbrief über London (Abflug Di 29.5.) mit der BSAA nach Brasilien (Ankunft Do 31.5.) geflogen ist. Porto Brief Ausland 30 Rp. + Luftpostzuschlag 3 x 100 Rp

> **ARGENTINIEN** (Ost-Route)

Argentinien mit Buenos Aires und Uruguay mit Montevideo waren eigentlich die ursprünglichen Ziele der BSAA-Linie.

In die Kartenschlüsse nach Buenos Aires wurden aus der Schweiz auch die Flugpostsendungen nach Bolivien und Paraguay eingeschlossen. Auf diese beiden Bestimmungsländer gehen wir in diesem Artikel jedoch nicht näher ein. Ebenso fehlen nähere Angaben für die Flugpost aus Peru und Venezuela auf der West-Route (vgl. Abschnitt JAMAICA).

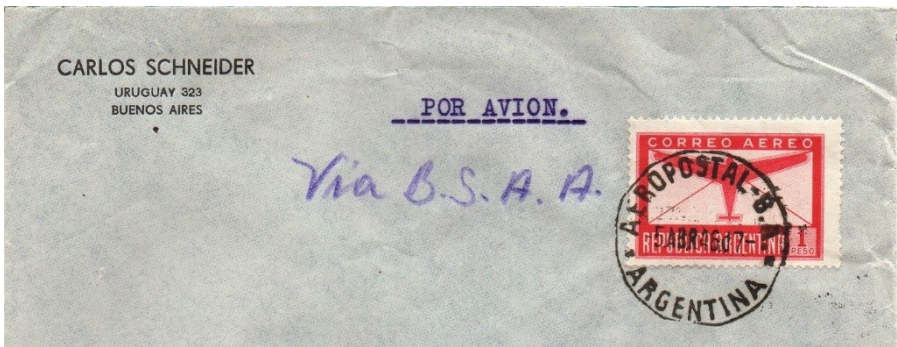


• 8.2.1946: Der Monat ist nicht gut lesbar, aber der etwas sonderbare Leitvermerk „Avion ingles“ lässt dessen Richtigkeit vermuten. Brief wahrscheinlich mit dem Rückflug des 3. Probefluges der BSAA befördert.



• 6.3.1946: Leitvermerk „Via Londres“ mit Schreibmaschine, und „Via Inglaterra“ von Hand ergänzt, so dass es ganz eindeutig verständlich war. Brief wahrscheinlich mit dem Rückflug des 5. Probefluges befördert. (*)

- 15.3.1946: erster regelmässiger Flug nach Buenos Aires (Di und Fr).
- 5.4.1946: der nächtliche Zwischenhalt in Bathurst fällt weg, was die Reisezeit London-Montevideo auf 56 Stunden verkürzt.



- 5.4.1946: Zu Beginn waren die handschriftlichen oder maschinellen Leitvermerke die Regel. Nebst den neutralen „Via Londres“ und „Avion ingles“ - wie weiter oben - wurde der Vermerk mit „Via B.S.A.A.“ konkreter. Porto Brief Ausland 20 c + Luftpostzuschlag 2 x 40 c (je 5 g) = Total 1 Peso. (*)



- 23.5.1946 (Donnerstag) Pro Aero-Sonderflug Locarno-Lausanne. Leitweg aufgrund des Datums: Basel 2, Kartenschluss Mo 27.5. 7:40 h, 10:15 h Abflug mit Swissair ab Dübendorf nach London, Abflug London Di 28.5., Ankunft Buenos Aires Fr 31.5. Porto Sonderflug 150 Rp. (Inland und Ausland) + Einschreiben 30 Rp. + zusätzlich zur Pro Aero-Marke Flugpostzuschlag 100 Rp = Total 280 Rp.

- Ab Juni 1946 stehen die beiden Flugzeugtypen *Avro Lancasterian* und *Avro York* auf der Strecke nach Buenos Aires im Einsatz.



- 29.7.1946 (Montag): Das Datum und der vom Absender angebrachte Leitvermerk „Por avion B.S.A.A.“ bestätigen die Beförderung mit der BSAA. Zürich ab Do 1.8., London ab Fr 2.8., Buenos Aires an So 4.8.1946. Porto Brief Ausland 30 Rp. + Flugpostzuschlag 2 x 100 Rp. = Total 230 Rp.

- Ab August 1946 fliegt die BSAA dienstags, donnerstags (neu) und freitags, und neu die Air France sonntags ab Paris (vorübergehend bis Santiago de Chile).

- 22.9.1946: Es gibt u.a. Ersttagkuverts der Briefmarkenausgabe zur Luftfahrtausstellung in Buenos Aires mit nebenstehendem Kasten-Stempel. Dieser Zusatzstempel könnte einerseits auf die Teilnahme der BSAA an diesem Anlass hindeuten und/oder andererseits als Leitvermerkstempel angebracht worden sein.



Bildquelle: Werk von Richard Beith?

- 24.9.1946: Dakar wird erstmals anstelle von Bathurst angefliegen.
- Ab Oktober 1946 fliegt die BSAA dienstags, mittwochs (anstatt donnerstags), freitags und neu samstags (bis Rio de Janeiro).
- Ab Dezember 1946 fliegt die Air France ab Paris dienstags (bis Dakar), donnerstags (bis Rio de Janeiro) und sonntags (bis Buenos Aires)).
- Ab Februar 1947 können die Flugpostbriefe – neu und auf Verlangen - via Amsterdam mit der KLM reisen (mittwochs, bis Montevideo)



- 31.3.1947: Leitvermerk mit Flugpostetikette E1 der Airline. Der Speedman war das Logo der BSAA. Eine gewisse Ähnlichkeit mit Merkur auf der 50 c-Flugpostmarke lässt sich nicht verleugnen, ist aber eher Zufall. (*)
- Ab Mai 1947 wechselt die KLM ihren Kurs von Mittwoch auf Dienstag und BSAA fliegt die Linie London-Lissabon-Dakar–Rio de Janeiro–Buenos Aires–Montevideo 2mal in der Woche mit Avro Yorks.
- Ab 17.5.1947 fliegt die SAS nicht mehr via Paris nach Südamerika, sondern via Genève (samstags).
- Ab Juni 1947 stehen offiziell vier Fluggesellschaften in Konkurrenz für die Beförderung der Flugpostbriefe aus der Schweiz: BSAA (ab London am Di und Fr bis Buenos Aires; Mi bis Santiago; Sa bis Rio de Janeiro), Air France (ab Paris am So bis Buenos Aires), KLM (auf Verlangen, ab Amsterdam am Di und Sa bis Montevideo) und SAS (ab Genève am Sa bis Montevideo).

Bemerkung zu den Flugplänen:

Die Angaben stammen vom PTT-Handbuch⁵. Sie sind nicht vollständig und allenfalls auch nicht aktuell (worauf die PTT selber hinweisen). Bild⁵ April 1947.

122. London–Buenos Aires (BSAA)	
London . . . ab	Di, Mi, Fr, Sa 10 ²⁵
Dakar . . . an	Mi, Do, Sa, So
Natal . . . »	» » » »
Rio de Janeiro »	» » » »
Montevideo »	Do, So, —
Buenos Aires »	↓ » Fr » —



• 16.6.1947 (Montag): BSAA, Air France, KLM oder SAS? Der Stempel vom 23.6. auf der Rückseite hilft weiter: SAS kann ausgeschlossen werden (Sammelstelle = Genève 1), ebenso KLM (kein Leitvermerk) und Air France (gem. Flugplan Ankunft am 24.6.). Es bleibt also BSAA, wobei der Mittwoch-Kurs am Fr 20.6. in Buenos Aires hätte sein sollen. Ein neues Rätsel! Porto Brief Ausland 30 + 20 Rp. + Flugpostzuschlag 5 x 80 Rp. (ab 1.1.1947, dann ab 1.12.1947 60 Rp.) = Total 450 Rp. (*)



• 4.8.1948: Leitvermerk mit Flugpostetikette E2 der Airline mit Text in kursiv. Porto Brief Ausland 20 c + Einschreiben 25 c + Flugpostzuschlag 50 c (ab 1.5.1948) = Total 95 c.

- Im Oktober 1948 und ab 1949 wird London bzw. die BSAA für Flugbriefe aus der Schweiz in den „Postverbindungen mit dem Ausland“ nicht mehr aufgeführt^{4,5}. In der Gegenrichtung dagegen ändert sich nichts.
- Ab Ende November 1948 wird Argentinien auch via West-Route bedient.

> **URUGUAY** (vgl. Chronologie unter ARGENTINIEN)



- 3.5.1946: Maschineller Leitvermerk „Via B.S.A.A.“ annulliert mit rotem Stempel, welcher eigentlich nur in London verwendet wurde. Vermutlich wurde das Briefbündel nicht mit der BSAA befördert (wichtig für die Abrechnung)⁷. Porto vgl. nächsten Beleg.



- 12.12.1946: Leitvermerkstempel S2. Porto Brief Ausland 12 c + Flugpostzuschlag⁸ 15 c (?) = Total 27 c, gleich wie der Brief oben. (*)

> **CHILE** (Ost- und West-Routen)

- 27.6.1946: erster regelmässiger Flug nach Santiago de Chile (Ost-Route).



- 19.8.1946 (Montag): Zürich ab Do 22.8., London ab Fr 23.8., Buenos Aires an So 25.8.1946. Auf Rückseite: Transitstempel Santiago 27.8. (*)



- 23.12.1946: Leitvermerkstempel S10 mit Kürzel der Airline. Porto Brief Ausland \$ 2.50 + Flugpostzuschlag \$ 5.00 = Total \$ 7.50. (*)

• 25.1.1947: die Karibik-Linie wird ab Lima nach Santiago verlängert. Die Flugpost ab Chile nach Europa kann nun via West- oder Ost-Route mit der BSAA befördert werden. Auf Briefen aus Chile sind folglich auch Leitvermerke wie „Via Buenos Aires“ oder „Via Los Andes y Buenos Aires“ anzutreffen, aber oftmals leider ohne weiteren Vermerk der Fluggesellschaft.

- Ende November 1948: vgl. ARGENTINIEN

> JAMAICA (Karibik- und West-Route)

- 17.7.1946: Trainingsflug ab London über die Azoren, Bermuda, Nassau, Mexico, Belize, Panama, Kingston, Trinidad und zurück nach London.
- 2.9.1946: erster regelmässiger Flug nach Jamaika, Caracas und Lima.
- 25.1.1947: Verlängerung der Linie ab Lima nach Santiago de Chile.

- Die Flugpost ab Schweiz für die Länder auf dieser Route wird dagegen immer **über Paris und/oder New York** geleitet⁵.



- 31.8.1947: Leitvermerk mit Flugpostetikette E6.

6. Flugunfälle und Flugunfallpost

Die BSAA führte ihr Personal mit harter Hand, was in der Untersuchungen nach einem Flugunfall zu Tage gebracht wurde. Auch die Rekrutierung war sehr selektiv. So wurden z.B. nur Piloten angestellt, die auch als Navigator Erfahrung hatten. Im überschüssigen Fliegerpersonal aus der Kriegszeit war sowas möglich, denn viele hatten sich bei der RAF oder in der Armee das nötige „andere Wissen“ angeeignet. So hat sich eine Hostess auf einem Flug nach Südamerika um die Reparatur des Funkgeräts erfolgreich bemüht. Denkbar möglich, da die Dame zuvor als Mechanikerin im Militär gedient hatte. In ihrer kurzen Lebenszeit erlitt die BSAA zehn Unfälle mit Totalschaden, wovon sechs mit fatalem Ausgang:

30.8.1946: Die Lancastrian G-AGWJ *Star Glow* verunfallt beim Start in Bathurst. Insassen und Flugpost wohlauf.

7.9.1946: Auf dem Weg nach Südamerika stürzt die Avro York G-AHEW *Star Leader* nach dem Start in Bathurst ab. Die 4 Besatzungsmitglieder und 20 Passagieren kommen ums Leben. Ein Teil der Flugpost wird geborgen.

13.4.1947: Auch auf dem Weg nach Südamerika stürzt die Avro York G-AHEZ *Star Speed* vor der Landung in Dakar bei schlechter Sicht ab. 7 Passagiere werden getötet, 2 weitere und 2 Besatzungsmitglieder verletzt. Die Flugpost kann geborgen werden und wird mit der nächsten Maschine weitergeleitet.

2.8.1947: Die Avro Lancastrian G-AGWH *Star Dust* der Linie Buenos Aires-Santiago verschwindet mit 6 Passagieren und 5 Besatzungsmitgliedern beim Überflug der Anden. Erst im Januar 2000 entdecken Bergsteiger Teile des verunfallten Flugzeugs am Fuss des Gletschers Mount Tupungato. Das



Avro 693 Lancastrian mit Namen
Star Dust (Sternenstaub)

Flugzeug wurde offensichtlich bei schlechter Sicht direkt in den Berghang gesteuert. Notmeldungen gab es keine. Der Gegenwind soll die Maschine zu stark gebremst haben, was die Besatzung wegen der fehlenden Bodensicht nicht sehen konnte und folglich den Sinkflug zu früh einleitete. Kurz vor dem Absturz, um 17:33 h hat der Bordfunker als geschätzte Ankunftszeit (ETA) 17:45 h mitgeteilt. Dann um 17:41 h die letzte Nachricht: „ETA Santiago 1745 hrs STENDEC“. Die Bedeutung des letzten Worts

konnte bis heute nicht geklärt werden⁶. Der Grossteil der Überreste des verunfallten Flugzeugs ist immer noch im Gletscher verschollen. Auch die mitgeführte Flugpost.

5.9.1947: Die Lancastrian G-AGWK *Star Trail* verunfallt bei der Landung bei einem Sturm auf Bermuda. Insassen und Post wohlauf.

23.10.1947: Die Lancastrian G-AGUL *Star Watch* verunfallt auf dem Flughafen London.

13.11.1947: Die Lancastrian G-AGWG *Star Light* macht mit drei Motoren bei Nacht eine Bruchlandung auf Bermuda. Insassen und Post wohlauf.

29.1.1948: Die Avro Tudor IV G-AHNP *Star Tiger* mit 6 Besatzungsmitgliedern und 25 Passagieren verschwindet spurlos zwischen den Azoren und Bermuda.

5.1.1949: Die Avro York G-AHEK *Star Venture* stürzt nach einem Motorenbrand bei Caravellas (Brasilien) ab und brennt aus. 3 Insassen verlieren dabei ihr Leben. Die Flugpost ging offenbar verloren.

17.1.1949: Als zweite Avro Tudor IV verschwindet auch spurlos die G-AGRE *Star Ariel* mit 7 Besatzungsmitgliedern und 13 Passagieren im berühmt berüchtigten Bermuda-Dreieck. Dieser Unfall führte dann zum Grounding der zivilen Tudor-Flugzeuge und leitete das Ende der BSAA ein.





Die bei den Unfällen geborgene Flugpost wurde nicht gekennzeichnet und ist somit nur schwer auffindig zu machen. Dass auch Flugpost aus der Schweiz mit dabei sein konnte ist nicht ganz auszuschliessen. Die Daten ihrerseits können zur Erklärung von Verspätungen herangezogen werden.



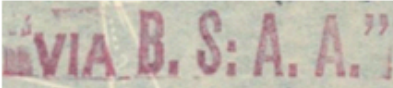

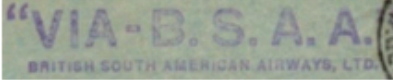
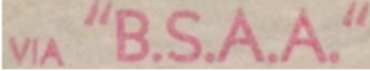

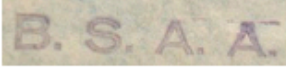
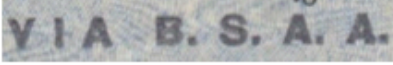

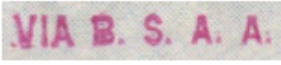
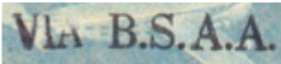
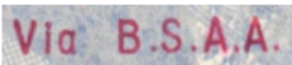
7. Flugpostetiketten und Leitvermerkstempel

In seinem Katalog² listet Günter Mair unter Argentinien sechs verschiedene Flugpostetiketten auf, wovon eine für die Paketpost. Etiketten sind jedoch auch auf Briefen aus Chile, Paraguay und Jamaika anzutreffen. Aufgrund kleiner Druckunterschiede geht Richard Beith davon aus, dass diese in den entsprechenden Ländern gedruckt wurden. Die Etiketten sind entweder gezähnt oder durchstochen. In Jamaika kommt ein Sticker vor.

Richard Beith zeigt in seinem Werk neun Leitvermerkstempel ab Argentinien, vier ab Chile, einen ab Peru und vier ab Uruguay. Er geht davon aus, dass diese Stempel durch Firmen zubereitet worden sind, um die Abfertigung ihrer Post zu beschleunigen. Ob die BSAA selber diese Stempel zur Verfügung gestellt hat, ist aber auch möglich. Dafür spricht die Tatsache, dass auf den von uns gesichteten Briefen Stempel vorkommen, die gemäss Beith in einem anderen Land verwendet wurden.

In der folgenden Übersicht sind die Flugpostetiketten, Leitvermerkstempel und Vordrucke aufgeführt, die wir bislang auf Flugbriefen aus Südamerika nach der Schweiz mit Bezug zur BSAA gesehen haben:

Nr.	Flugpostetiketten (E), Leitvermerkstempel (S) und Vordrucke (V)	Masse in mm Besonderes	Auf Brief gesehen aus
E1		21 x 42 22 x 43 23 x 43 Zählung 11	Argentinien 12.1946- 01.1948
E2		22 x 43 durchstochen Schrift kursiv	Argentinien 07.1948
E3		16 x 43 unten geschnitten?	Argentinien 11.1948
E4		23 x 43 19 x 43	Chile 03.1948- 01.1949
E5		19 x 42 durchstochen	Uruguay 01.1948

Nr.	Flugpostetiketten (E), Leitvermerkstempel (S) und Vordrucke (V)	Masse in mm Besonderes	Auf Brief gesehen aus
E6		16 x 75	Jamaika 08.1947
S1		10 x 57 10 x 58 11 x 57	Argentinien 10.1946- 05.1950 (!)
S2		10 x 58 9 x 57 Doppelpunkt	Argentinien 03.1946 Uruguay 12.1946
S3		5 x 49	Argentinien 11.1946
S4		13 x 81	Argentinien 01.1947
S5		9 x 63	Argentinien 05.1947
S6		9 x 50	Argentinien
S7		5 x 36	Argentinien 02.1948
S8		4 x 53	Argentinien 09.1948
S9		7 x 58	Argentinien 12.1948
S10		4 x 35	Chile 12.46-07.47
S11		5 x 41	Chile 07.1947
S12		5 x 36	Chile 01.1948

Nr.	Flugpostetiketten (E), Leitvermerkstempel (S) und Vordrucke (V)	Masse in mm Besonderes	Auf Brief gesehen aus
S13		5 x 92	Uruguay
S14		10 x 46	Uruguay 08.1946
S15		4 x 59 Bez. „Airlines“	Uruguay 08.1947
V1		Jean Hug & C. St. Gallen	Argentinien, überklebt

N.B. Die Nummern sind einzig für den Zweck dieses Artikels vergeben worden.

8. Fazit

Die Flugpost Schweiz-Südamerika bietet in Zusammenhang mit der britischen BSAA ein noch nicht durchwegs erforschtes Sammelgebiet. Es gibt unseres Wissens nur wenige grössere Sammlungen im Ausland, die vor allem auf England bezogen sind. In den meisten anderen Ländern Europas, die diese Linie benutzten, scheint dieses Gebiet kaum Interesse zu finden. Die Dienste der BSAA-Linien in Anspruch genommen haben: Belgien, Dänemark, Deutschland (Besatzungszonen der Alliierten), Frankreich, Irland, Italien, die Tschechoslowakei, die Niederlande, Österreich, Schweden und die Schweiz.

Sonder- oder Zusatzstempel von Erstflügen gibt es kaum oder gar keine, weil die britische Post erst spät über die Eröffnung von neuen Fluglinien informierte und die BSAA in Sachen Flugpost-Marketing nachlässig war!

Im Luftpost-Handbuch werden die Erstflüge der BSAA im Kapitel „Fremde Flüge“ nicht erwähnt. Da Flugpost aus der Schweiz grundsätzlich damit befördert werden konnte, sind also Neuentdeckungen möglich.

Und wenn es kein Erstflug - z.B. Santiago 27.6.1946 - ist, dann könnte es wenigstens ein Frühdatum sein.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Bemerkung zu den Abbildungen: Massstab unterschiedlich.

(*) = Brief unten gekürzt abgebildet

Quellennachweis/Vermerke: 1. British South American Airways 1946-1949, Richard Beith (2004), ISBN 0-9520675-4-4 | 2. Catalogue of Airmail Labels, Günter Mair, Postal Label Study Group of Los Angeles, U.S.A. (1991); als Quelle in 1 aufgelistet | 3. Schweizerisches Luftpost-Handbuch 2018, Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 4. Die Schweizerischen Flugpost-Zuschlagstaxen ab 1919, Roland F. Kohl, Postgeschichte-Verlag (1997) | 5. Postverbindungen mit dem Ausland, PTT-Archiv, P39-1 | 6. Wikipedia | 7. Interview M. Sprenger | 8. Beith gibt als Flugpostzuschlag 14 c an.
Die beiden abgebildeten Briefe weisen jedoch auf 15 c hin.

Zweiter Weltkrieg. Stalins Himmelsstürmerinnen

Frauen als Kampfpilotinnen? Da zögerte selbst Stalin. Dann gab der sowjetische Diktator doch sein Okay: Ab 1942 verbreiteten fliegende "Nachthexen" Angst und Schrecken unter deutschen Soldaten - heute sind ihre waghalsigen Einsätze weitgehend vergessen.

Plötzlich landete da dieses Flugzeug mitten auf dem Dorfplatz. Antonina Bondarewa, damals, im Sommer 1936, noch Siebtklässlerin, war Feuer und Flamme "Jungen und Mädchen, meistert das Flugzeug!", lautete die Weisung Stalins an die russische Jugend - und Tausende gingen für den Aufbau des Sozialismus in die Luft. Unter ihnen auch die junge Komsomolzin Antonina.

Nur fünf Jahre später überfielen Hitlers Truppen die Sowjetunion. Noch im gleichen Jahr, Ende 1941, fiel Antoninas Ehemann, ein Pilot, vor Moskau. Es war der Moment, als die Mutter einer dreijährigen Tochter Rache schwor und beschloss, selbst bis zum bitteren Ende gegen die Deutschen zu kämpfen - aus der Luft, wie ihr Mann.

Viele Frauen taten es Antonina gleich. Natalia, Katia, Tamara, Anna hiessen diese oft kaum volljährigen Mädchen die sich im Zweiten Weltkrieg zum Dienst an der Waffe meldeten, um ihre Heimat gegen die deutschen Aggressoren zu verteidigen, insgesamt 800.000 bis eine Million Sowjetbürgerinnen. Und sie dienten keineswegs nur als Krankenschwestern oder Flakhelferinnen, sondern als Panzerfahrerinnen, **Scharfschützinnen** und Fallschirmjägerinnen. Oder als Kampfpilotinnen.



Ljudmila Michailowna Pawlitschenko war eine sowjetische Scharfschützin. Mit 309 bestätigten Treffern zählt sie zu den effizientesten Scharfschützen des Zweiten Weltkrieges und gilt als erfolgreichster weiblicher Scharfschütze aller Zeiten

Eine Frau setzt sich gegen Stalin durch

Die Sowjetunion war die erste Nation, die es Frauen erlaubte, Kampfbomber zu fliegen, aus der Luft zu töten. Drei weibliche Fliegerregimenter gab es innerhalb der Sowjetarmee, am berühmtesten wurden die "Nachthexen" des 588. Fliegerregiments, die sich einen mörderischen Ruf erflogen. Sie schlugen zu, sobald die Dunkelheit hereinbrach, präzise, gnadenlos, aus dem Nichts kommend.

Einfach war es nicht, den obersten Kriegsherrn Josef Stalin davon zu überzeugen, auch Frauen in den Luftkampf zu schicken. Doch Marina



Raskowa liess nicht locker. Der passionierten Fliegerin war nach Kriegsausbruch der Eintritt in die sowjetischen Luftstreitkräfte zunächst verboten worden. Doch die 29-jährige Russin hatte sich nicht einfach abwimmeln lassen - und um mundtot gemacht zu werden, war die Pilotin einfach zu prominent.

Nicht nur das 588. Nachtbomberregiment der Sowjets, die gefürchteten "Nachthexen", war eine reine Frauentruppe. Auch das 586. Jagdfliegerregiment unter Kommandantin Tamara Kasarinowa und das 587. Bomberregiment unter dem

*Kommando von **Marina Raskowa** bestand ausschliesslich aus Frauen. Flugzeug im Hintergrund die Tupolew ANT-37*



*Orden
Held der
Sowjetunion*

Im September 1938 war Raskowa gemeinsam mit zwei weiteren Frauen einen Weltrekord von knapp 6000 Kilometern in einer Tupolew ANT-37 „Rodina“ geflogen. Als der Sprit ausging, sprang Raskowa auf Geheiss ihrer Kommandantin über Sibirien mit dem Fallschirm ab. Anschliessend kämpfte sie sich zehn Tage lang durch die Ödnis der Taiga, bis sie auf Menschen stiess. Es war eine Glanzleistung, für die Raskowa und ihre Crew mit dem Titel "**Heldin der Sowjetunion**" belohnt wurden - als erste Frauen in der Geschichte des Sowjetstaates überhaupt.

Wenn "Stalins Falken" zuschlagen

Angesichts des Vormarsches der Hitler-Truppen liess der Diktator auch die weiblichen Reserven für den "Grossen Vaterländischen Krieg" mobilisieren: Sein Befehl Nr. 0099 autorisierte Raskowa, drei, nur aus Frauen bestehende Fliegerregimenter auf die Beine zu stellen: das 586. Jagdfliegerregiment, das 587. Bomberregiment - und eben jenes vom Gegner bald besonders gefürchtete 588. Nachtbomberregiment, später umbenannt in 46. Garderegiment.

"Nachthexen", so taufen die Deutschen die fliegenden Frauen, die am liebsten nachts zuschlugen; in der sowjetischen Heimat hiessen sie "Stalins Falken", denen ihre Gegner übernatürliche Fähigkeiten zusprachen: Chemische Substanzen habe man diesen Hexen gespritzt, damit sie auch in der pechschwarzen Nacht genau so gut sehen wie am helllichten Tag, lautete eine der zahlreichen Mythen rund um jene Fliegerinnen, die meist regelrecht über Nacht von normalen Frauen zu Kriegerinnen wurden.

Zöpfe ab, Männerunterhemden an - und los ging's: In gerade einmal sechs Monaten lernten die Fliegerinnen alles, was notwendig war, um den Feind aus der Luft zu treffen - und dabei möglichst nicht selbst abgeschossen zu werden. "Hitler hat hölzerne Soldaten, hölzerne Panzer, hölzerne Flugzeuge", hiess er zwar in einem der patriotischen Kriegslieder, "Stalin hat eiserne Soldaten, eiserne Panzer, eiserne Flugzeuge." Tatsächlich war es zumindest anfangs eher umgekehrt - die Maschinen der "Nachthexen", rund 30 Doppeldecker vom Typ **Polikarkow Po-2**, waren mit Stoff bespannte Sperrholzkonstruktionen.



Die Polikarpow Po-2 ist ein bis 1944 unter der Bezeichnung Polikarpow U-2 erscheinener sowjetischer Doppeldecker und war mit etwa 40.000 über 26 Jahre lang produzierten Exemplaren eines der meistgebauten Flugzeuge der Welt.

Ein Haufen Mädchen mit "Nähmaschinen"

Das eigentlich zur Ausbildung und zu landwirtschaftlichen Zwecken gebaute, leichte und maximal 150 Kilometer pro Stunde schnelle



Die Polikarpow Po-2 wurde für landwirtschaftliche Zwecke, hier für die Agrarversion mit Sprühanlage für Insektizide

Flugzeug taugte nur bedingt zum Bombenflugzeug; ein Sturm konnte es ebenso problemlos vom Himmel pusten wie ein feindliches Flakgeschütz. Doch die Langsamkeit hatte auch ihre Vorteile: Die deutschen Jäger mussten wegen ihrer hohen Grundgeschwindigkeit viel zu grosse Angriffskurven fliegen, um die wendigen kleinen Sowjetbomber ins Visier zu bekommen.

Als die wegen ihres surrenden Motors von den Deutschen "Nähmaschinen" getauften Po-2-Bomber der "Nachthexen" im Juni 1942 erstmals abhoben, lachten die

männlichen Fliegerkameraden nur. Ein General, so wird berichtet, habe sich bitter über den "Mädchen-Haufen" beschwert, deren Stimmen so glockenhell waren, dass er sich fühlte wie im "Kindergarten". Doch das Lachen blieb den Herren Fliegern im Hals stecken: Gleich bei ihrem ersten Angriff am 8. Juni 1942 zerstörten die "Nachthexen" die Kommandostelle einer Wehrmachtsdivision.

Denn die Tod bringenden Fliegerinnen waren in der Schwärze der Nacht nicht nur unsichtbar, sondern auch nahezu lautlos: Tief über dem Boden glitten die leichten Po-2-Maschinen dahin, drosselten beim Anflug auf den Feind noch den Motor - und gaben erst wieder Gas, wenn sie ihre Bombenlast ausgeklinkt hatten. Wenn die deutschen Soldaten das Surren der "Nähmaschinen" hörten, war es schon zu spät. Wieder einmal hatten die "Nachthexen" zugeschlagen.

Frontmatratzen, Feldhuren, Rabenmütter

Der Psychoterror, den die "Nachthexen" so unter den Deutschen verbreiteten, war beträchtlich. Von den Pilotinnen verlangte diese Art von Einsatz aber ebenso erheblichen Durchhaltewillen: Ohne Fallschirm, ohne Funk und im offenem Cockpit flogen sie bis zu 18 Angriffe pro Nacht. Sie flogen selbst noch, wenn ihre männlichen Kameraden am Boden blieben, weil es ihnen zu nebelig, zu trübe, zu regnerisch war. Viele von ihnen hatten die stärkste denkbare Motivation überhaupt: Rache für ihre toten Männer zu nehmen - und es den lebenden Männern zu zeigen.

Ihre letzten Bomben warfen die „Nachthexen“ im Frühjahr 1945 über deutschem Reichsgebiet ab - Danzig, Stettin, Köslin und der Hafen Swinemünde waren nun die Ziele. Nach dreieinhalb Jahren Kriegseinsatz mit 23.672 Einsätzen und mehr als 100.000 ausgeklinkten Bomben wurde das Regiment im November 1945, ein halbes Jahr nach der deutschen



Kapitulation, aufgelöst. Nicht alle kamen auch durch: Mehr als ein halbes Hundert "Nachthexen" erlebten den ersehnten Sieg nicht mehr, sie wurden von den Deutschen abgeschossen und starben.

Und die Überlebenden sahen sich nun plötzlich unerwarteten Schmähungen ausgesetzt. Als "Frontmatratzen" und "Feldhuren" wurden sie nach dem Krieg in der Heimat beschimpft. Ihnen sei es weniger um die Verteidigung des Vaterlandes gegangen, als um die Jagd nach Männern. Nicht selten wurde den zurückkehrenden Soldatinnen die Rückgabe ihrer Kinder verweigert. "Ich sei eine Rabenmutter, weil ich das Kind im Stich gelassen hätte, um in den Krieg zu ziehen", erinnert sich Antonina Bondarewa, die bei den "Nachthexen" bis zum Gardeleutnant aufgestiegen war.

Mit Orden überhäuft - und vergessen



Für ihre Verdienste als Kampfpilotin wurde die „Nachthexe“ Natalia Meklin mit dem Orden "Held der Sowjetunion" (Orden siehe Seite 39), neben dem Lenin-Orden der höchste Ehrentitel, der in der UdSSR vergeben wurde.

*Rechts abgebildet:
Der höchste Ehrentitel,
der Lenin-Orden.*



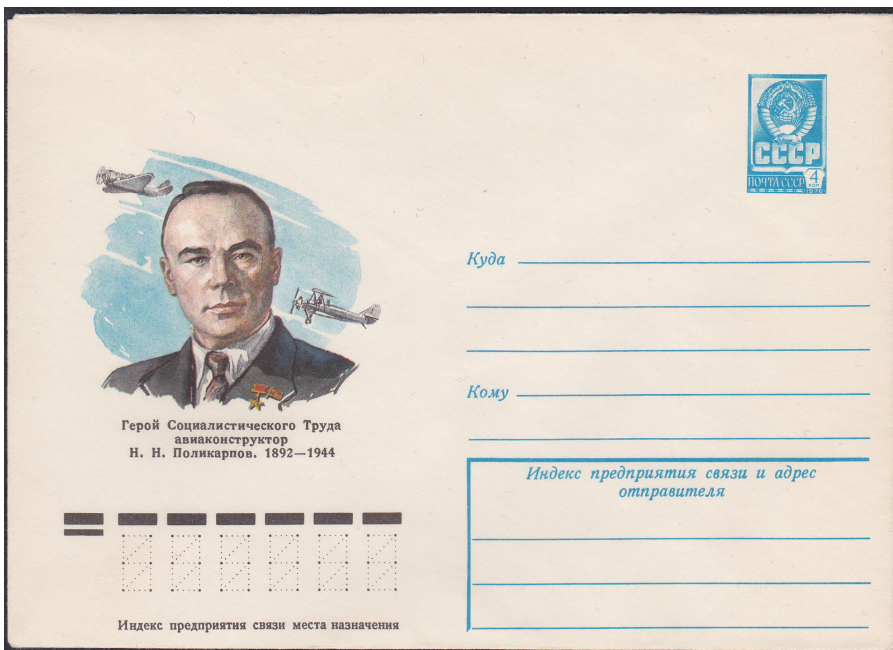
Der ersehnte Frieden brachte auch die Rückkehr eines eher traditionellen Frauenbildes, in dem wagemutige Pilotinnen, die sich am russischen Himmel Luftkämpfe mit Männern lieferten, keinen rechten Platz hatten. Kaum jemand wollte ihre Kriegsgeschichten hören, und die meisten blieben allein mit ihren Narben - den körperlichen wie den seelischen. Da half es nicht viel, dass der Staat sie mit Orden überhäufte: 23 "Nachthexen" wurden im Zweiten Weltkrieg mit dem Titel "Heldin der Sowjetunion" ausgezeichnet, das 46. Garderegiment war die am höchsten dekorierte Einheit der sowjetischen Luftwaffe.

Einmal im Jahr, am 2. Mai - jenem Tag, an dem das berühmte Foto eines jungen russischen Soldaten mit dem roten Banner auf dem Reichstag in Berlin entstand - versammeln sich die "Nachthexen" bis heute zum Wiedersehen. Vor dem Bolschoi-Theater in Moskau stehen dann die Waffenschwestern von einst, heute längst Grossmütter und Urgrossmütter, und tauschen Erinnerungen aus. Würdige, alte Damen in Festtagsroben, mit rotgeschminkten Lippen und Falten im Gesicht, hochdekoriert - und dennoch vergessen von der Geschichte.



Putin und die Hexe: Ministerpräsident Wladimir Putin unterhält sich auf einem Kriegsveteranentreffen am 8. Mai 2006 im Kreml mit Nadeshda Popowa, die für ihre fliegerischen Leistungen den Orden "Held der Sowjetunion" erhielt.

Von den 29 Frauen, denen im Zweiten Weltkrieg dieser Titel verliehen wurde, waren 23 Angehörige der "Nachthexen".



Ganzsache mit Abbildung des sowjetischer Flugzeugkonstruktors Nikolai Nikolajewitsch Polikarpow und dem Doppeldecker PO-2. (rechts)

Walter Kalt

Quelle: <http://www.spiegel.de>

Diese Pilotin öffnete Frauen den Himmel



*Bessie Coleman
geboren am
26. Januar 1892*

Bessie Coleman ging 1920 nach Frankreich, um als erste Farbige den Pilotenschein und als erste Frau überhaupt den internationalen Pilotenschein zu machen. Damit wurde sie zum grossen Vorbild.

Ihr Glaubensbekenntnis war einfach: „Du hast nicht gelebt, bevor Du geflogen bist!“ Bessie Coleman, vor 126 Jahren geboren, war eine Pionierin besonderer Art: die erste Pilotin mit afroamerikanischen Wurzeln und zugleich die erste Amerikanerin überhaupt, die eine internationale Fluglizenz hatte.

Zugleich war sie sich stets bewusst über die Schranken, die dunkelhäutigen Menschen ihrer Zeit auferlegt waren: „Ich will den Neger für das Fliegen interessieren und auf diese Weise, für die ich am besten geeignet bin, zum Aufstieg der schwarzen Rasse beitragen.“

Politisch korrekt war das Anfang der 1920er-Jahre so wenig wie heute – wenngleich aus unterschiedlichen Gründen. Bessie Coleman störte sich daran nicht. 1892 geboren im früheren Sklavenstaat Texas, in dem Rassentrennung Alltag war, wurde sie eine sehr gute Schülerin, konnte aber aus Mangel an Geld nicht studieren. Sie ging nach Chicago und arbeitete in einem Nagelstudio.



Bessie Coleman (1892-1926) mit ihrer Maschine Curtiss JN-4 im Jahr 1922

Nicht die richtige Beschäftigung für die hochintelligente, unternehmungslustige und zielstrebige junge Frau. 1920 lernte sie Französisch, um in Europa eine Ausbildung zur Pilotin absolvieren zu können. Sie brauchte dazu nicht einmal ein Jahr, dann kam sie im September 1921 zurück in die USA.

Hier wurde die junge Frau zum Star. Fliegen galt noch als hochriskante, spektakuläre Beschäftigung, und Pilotinnen gab es so gut wie gar nicht – ausser Bessie. Sie unterhielt auf Flugshows das Publikum und überlebte dabei mehrere Abstürze.

Eine afroamerikanische Filmgesellschaft wollte unter dem Titel „Shadow and Sunshine“ ihr Leben in einem (Stumm-)Film verewigen, doch Bessie Coleman beendete das Projekt, weil ihr das Drehbuch zu klischeehaft war: „So opportunistisch sie in Bezug auf ihre Karriere als Fliegerin war, so wenig war sie es im Hinblick auf ihre Herkunft“, schrieb ihre Biografin Doris L. Rich.

Das Fliegen war Bessies Leben – und es brachte ihr den Tod: Sie hatte sich ein eigenes Flugzeug gekauft, einen elf Jahre alten Doppeldecker in schlechtem Zustand. Ihr Mechaniker William D. Willis überführte die **Curtis JN-4 Jenny** nach Florida. Mit ihm am Steuer unternahm Bessie einen Probeflug, um das Gelände für einen geplanten Fallschirmsprung zu sichten. Doch dann geriet die JN-4 ins Trudeln und stürzte ab. Mit 34 Jahren starb die Flugpionierin.



Die berühmteste Briefmarke der USA zeigt die auf dem Kopfstehende Curtiss JN-4 Jenny



Die Curtiss JN-4 Jenny wurde als Ausbildungsflugzeug für WW I Piloten gebaut.

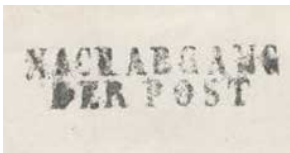
Walter Kalt
Quelle: www.welt.de

Der besondere Beleg. Zu spät.

Es existieren Briefe mit dem postalischen Vermerk „zu spät“ oder „N. Abg.“ bzw. Nach **Abgang** der Post.



Alle 3 Vermerke sind ein Hinweis auf die späte Anlieferung bei der örtlichen Post, so dass die Weiterbeförderung erst mit einer späteren Post(kutsche) möglich war und so eine späte Ankunft beim Empfänger erklärt werden sollte.



Die Ausgaben der Rayon Marken

Poste Locale		
Orts Post	1.5.1850 (Kreispostdirektion 7 hat eine Lieferung 4000Stk. Ortspost bekommen.)	
	10.5.1850 (2 Lieferug u.a StG...).	(3. 31.5.1850 bezog Bern die Marken)
Rayon I d.bl.	1.10.1850	
Rayon II gl.	1.10.1850	
Rayon I h.bl.	30.03.1851	
Rayon III kl. Rp.	01.01.1852	
Rayon III kl. Cts.	01.01.1852	erste bekannte Brief am Freitag 2. Jan. 1852 (möglicher Erstagsbrief aber ohne Erstagtemepel)
Rayon III gr. Rp.	unbekannt	erste bekannt ab Bern 27.04.1852 (3 Briefe)

Die letzten Rayon Briefmarken wurden am 30.09.1854 verwendet.

Tarife Rayon Marken

Zone	Markenverwendung	Wegstunden	Kilometer	Gebühr
1. OrtsPost/ PosteLocale	(Innerorts/Gemeinde)	--	--	2.5 Rappen
2. Rayon RayonI	(0-10 Wegstunden)	bis 9.6 Km		5 Rappen
3. Rayon RayonII	(10-25 Wegstunden)	bis 50 Km		10 Rappen
4. Rayon Mehrf. Mischfr.	(25-40 Wegstunden)	bis 200 Km		15 Rappen
5. Rayon Mehrf. Mischfr.	(40- Wegstunden)	ab 200 Km		20 Rappen

Die Wegstunde entsprach einer Meile, resp, 4,8Km.

Entwertet wurde der Brief in BASEL am 4. März 1852 NACHMITTAG.

Der Brief ist wie folgt frankiert:

gelbe Rayon II gültig ab 01.10.1850 10Rp.

h'blaue Rayon I gültig ab 30.03.1851 5Rp.

mit diesen 15 Rp. Mischfrankatur wurde eine Gebühr für eine Strecke von bis zu 200 Km bezahlt.

Marcel Waespi



Messieurs

Joseph Schlegel fils

Schmid

C. Bern