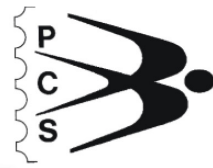


Ausgabe 2/2023



PHILATELIE UND LUFTPOST



100 Jahren Centovalli-Bahn
gültig ab 07.09.2023

Gemeinschaftsausgabe
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein SAV

75 Jahre
FLUGHAFENZÜRICH



Philatelisten-Club Swissair
London Heathrow Airport
FGCX+2V Hounslow
United Kingdom

**Jubiläumsflug Zürich - London 14. Juni 2023
anlässlich 75 Jahre Flughafen Zürich-Kloten.**

Tag der Aerophilatelie 2023 Triengen



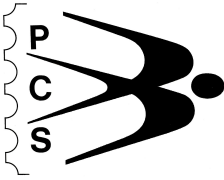
Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein SAV
Société Aérophilatelique Suisse SAS
Società Aerofilatelica Svizzera SAS
Swiss Aero-Philatelic Society SAS



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein
Engelstrasse 3
8004 Zürich

Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
PCS-Daten, Redaktionsschluss	Seite 6
Vorwort. Liebe Mitglieder	
<i>Markus T. Stäuble</i> Präsident PCS	Seite 7
<i>René Koller</i> Präsident SAV d/f	Seite 8
Nachschlagewerk: SWISSAIR - A day by day documentation <i>Werner Liechti</i>	Seite 10
Rückblick zum Tag der Aerophilatelie und zur Aviatikbörse <i>Markus T. Stäuble</i>	Seite 12
Korrektur <i>Hansruedi Dubler</i>	Seite 14
Swissair auf dem langen Weg nach Südafrika 1947-1968 (Teil 1) <i>Werner Liechti</i>	Seite 15
Wenn Briefe sprechen könnten... Aufgabe am 31.7.1947 in FL <i>Werner Liechti</i>	Seite 33
Swissair ab Locarno 1940/41, kein Flug nach Rom am 2.1.1941 <i>Werner Liechti</i>	Seite 37
Berühmte Fliegerinnen. Beate Uhse, Pilotin und Unternehmerin <i>Walter Kalt</i>	Seite 42
Karl Bickel (1886-1982) <i>Walter Kalt</i>	Seite 47
Verrückter Rekordversuch. Weltumrundung mit Rutan Voyager <i>Walter Kalt</i>	Seite 52
Wussten Sie schon... "Messerschmitt Kabinenroller" <i>Walter Kalt</i>	Seite 59
Internationale Erfolge unserer Mitglieder <i>Markus T. Stäuble</i>	Seite 61
Der besondere Beleg. St.Gallen 10. September 1940 <i>Peter Beer</i>	Seite 61/64



Philatelisten-Club Swissair **Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche**

**Präsident,
Mitgliederdienst,
Aktionen**

Stäuble Markus T. Irchelstrasse 49 8400 Winterthur
Tel. +41 52 212 25 22
E-Mail: mstaueble@swissmail.com

**Ehrenpräsident &
Vizepräsident**

Beer Peter Breite 9 5623 Boswil
Tel. +41 44 860 89 48
E-Mail: peterbeer@gmx.ch

Ehrenpräsident

Rusterholz Albert Hofwiesenstr. 262 8050 Zürich
Tel. +41 44 312 49 82
E-Mail: arusterh@bluewin.ch

**Korrespondenz,
Neuheitendienst,
Nachversand**

Däppen Lise Kasernenstrasse 24 8180 Bülach
Tel. +41 44 860 27 73
E-Mail: baslertuebli@yahoo.com

EDV Informationsverwaltung

Ehrat Peter Chliweg 20 8424 Embrach
Tel. +41 44 865 20 61
E-Mail: pehrat@gmx.ch

Protokoll

Erne Iris Blattenstrasse 12 8603 Schwerzenbach
Tel. +41 44 825 19 15
E-Mail: iris.erne@bluemail.ch

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

Kalt Walter Opfikonerstrasse 3 8303 Bassersdorf
Tel. +41 44 837 15 60
E-Mail: kawa@vtxmail.ch

Finanzen

Liechti Werner Postfach 742 2501 Biel/Bienne
Tel. +41 32 365 90 80
E-Mail: liechti.werner@bluewin.ch

Clubabende

Waespi Marcel Chappelistrasse 13 8604 Hegnau
Tel. +41 44 945 38 81
E-Mail marcel.waespi@sunrise.ch

Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair
Markus T. Stäuble, Präsident, Irchelstrasse 49, 8400 Winterthur
www.philclub-swissair.ch



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV

Präsident:
Luftposthandbuch SAV
Tag der Aerophilatelie
Homepage, Mitgliederkontrolle,
Neuheitendienst, Archiv

René Koller Engelstrasse 3 8004 Zürich
Tel: +41 79 400 41 14
Email: r.koller@gmx.net

Aktuarin, Jugendstelle,
Tag der Aerophilatelie
Nachwuchsförderung, Archiv

Adelheid Gubser Hintergasse 18 8640 Rapperswil
Tel: +41 55 210 91 53
Email: adelheid.gubser@hispeed.ch

Finanzen,
Tag der Aerophilatelie,
Neuheitendienst

G. Gorgerat Schöninggrundstr. 13 8600 Dübendorf
Tel: +41 79 317 88 69
Email: gerald.gorgerat@ggorgerat.ch

Rundsendedienst:

Alex Berg Appitalstrasse 24 8804 Au
Tel: +41 44 781 11 87
Email: alex.berg@hispeed.ch

Auktionen

Johannes E. Palmer Falkenweg 3
D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg Deutschland
Tel: +49 7302 92 38 56
Email: mail@aerophil.de

Ehrenpräsident:

Tony A. Roth Ifangstrasse 23 8153 Rümlang
Tel: +41 44 814 11 68
Email: tony.roth@swissonline.ch

Vereinsadresse:

Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein
Engelstrasse 3
8004 Zürich

www.sav-aerophilatelie.ch

Der **PCS-Clubabend** findet jeden 1. Montag des Monats im Rest. Landhus in Zürich-Seebach, um 19.00 Uhr statt.

2023 02. Okt. 06. Nov. Vortrag 04. Dez. Chlausabend.

2024 08. Jan. 05. Feb. Vortrag 04. März 08. April
06. Mai 03. Juni 01. Juli 02. Sept.
07. Okt. 04. Nov. 02. Dez. Chlausabend.

Vorträge

06.11.2023 Chris Schmid "Lifting Bodies", Rumpfauftriebs-Flugkörper.
05.02.2024 Jürg Roth

Generalversammlung 23. März 2024 12.00 Uhr in Winterthur

Alle Daten und vieles mehr auf www.philclub-swissair.ch

**Redaktionsschluss für das Heft 1/2024
ist der 01. Februar 2024
Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.
Senden Sie diesen an: kawa@vtxmail.ch
oder an Walter Kalt, Opfikerstrasse 3, 8302 Bassersdorf**



Druck: Ideenwerk Radeburg,

www.iw-radeburg.de,

info@iw-radeburg.de

Liebe Mitglieder des PCS, liebe Leser

Das Jahr 2023 hat uns bereits mit vielfältigen Themen und Ereignissen konfrontiert, die unser Vereinsleben auf unterschiedliche Weise beeinflussen. In diesem Editorial möchten ich einen Blick auf zwei bedeutende Aspekte werfen: den Geschäftsgang der Swiss Intl. Airlines und die grosse Landesausstellung LUNABA 2023.

Die Swiss hat in diesem Jahr eine bemerkenswerte Entwicklung durchlaufen. Als Philatelisten sind wir stets mit einem wachsamem Auge auf die Welt um uns herum und ihre Veränderungen gerichtet, und unsere Erstflugbelege sind oftmals Spiegel gesellschaftlicher, kultureller und wirtschaftlicher Entwicklungen. Die Swiss Intl. Airlines hat ihren Geschäftsgang angesichts der globalen Herausforderungen und der Pandemie-Auswirkungen erfolgreich adaptiert und bewiesen, dass Flexibilität und Innovation unverzichtbar sind, um in stürmischen Zeiten den Kurs zu halten. Als Sammler können wir stolz sein, Briefmarken zu besitzen, die das Erbe dieser renommierten Fluggesellschaft (Swissair/SWISS) in ihren verschiedenen Etappen dokumentieren.

Ein weiteres Highlight dieses Jahres ist zweifellos die grosse Landesausstellung Lunaba 2023. Lunaba steht für "Nationale Briefmarkenausstellung Luzern", und diese bedeutende Veranstaltung wird wiederum ein Schatzkästchen für Philatelisten sein. Das OK wird eine grosse Anzahl Sammlungen von Briefmarken und philatelistischen Schätzen präsentieren. Als Philatelisten haben wir eine weitere Gelegenheit, unser Wissen zu erweitern, neue Kontakte zu knüpfen und unsere Leidenschaft für das Sammeln von Briefmarken zu teilen. Wir ermutigen jeden von Ihnen, die Lunaba 2023 zu besuchen und sich von der Schönheit und Geschichte unserer geliebten Briefmarken inspirieren zu lassen.

Zu guter Letzt: haben Sie sich auch schon dabei ertappt, wie Sie für ein gewisses Thema ChatGPT zu Hilfe genommen haben? Ich möchte Sie darüber informieren, dass dieses Editorial unter Zuhilfenahme von ChatGPT erstellt wurde, einer fortschrittlichen KI-Plattform für natürliche Sprachverarbeitung. ChatGPT ermöglicht es uns, Ideen und Inhalte auf neue Weise zu strukturieren und zu formulieren. Insgesamt eröffnen uns die kommenden Monate als Philatelisten eine Vielzahl von Möglichkeiten, um unsere Liebe zur Briefmarkenkunst zu zelebrieren und die Gemeinschaft zu stärken. Lassen Sie uns gemeinsam an den Clubabenden unsere Leidenschaft für Briefmarken zum Ausdruck bringen und besuchen Sie die verschiedenen Ausstellungen und Börsen.

In diesem Sinne mit philatelistischen Grüssen,
Markus T. Stäubli, ihr Präsident PCS.

Liebe Vereinsmitglieder

Das Jahr 2023 geht im Flug vorbei, wie sich das für die Aerophilatelisten gehört!

Es wurde ein interessantes Vereinsjahr geplant, das voll durchgezogen werden konnte. Verschiedenste **Aktivitäten** wurden den Mitgliedern angeboten.

Um immer aktuell informiert zu bleiben, steht die **Homepage SAV** www.sav-aerophilatelie.ch zur Verfügung. Hier gibt es auf den ersten Blick auf der Titelseite einen Überblick der wichtigsten Vereinsaktivitäten. Detaillierter findet man eine Fülle von Informationen in den verschiedenen links aufgeführten Kapiteln des **Inhaltsverzeichnisses**.

Der **Neuheitendienst** ist dieses Jahr sehr aktiv. Gérald Gorgerat und ich waren bemüht, Ihnen 10 neue Sonderflugbelege der verschiedensten Anlässe und Jubiläen anzubieten. Der einzige Wermutstropfen ist, dass diese Neuheiten bei den Mitgliedern wenig Beachtung finden, obwohl sie sehr sammelwürdig sind, nur Kleinstauflagen in hervorragender Qualität gemacht werden und alle Belege geflogen sind. Klicken Sie das Kapitel Neuheitendienst an, Sie werden überrascht sein.

An der **GV** und der **Vereinsauktion** nahmen lediglich 16 Personen teil. Der SAV hat 123 Mitglieder. Es liegt mir fern, ständig zu jammern und den Teufel an die Wand malen. Aber ich erhoffe mir für die Zukunft schon etwas mehr Interesse und Beteiligung an den Vereinsaktivitäten.

An den **Vereinshöcks** gibt es ein paar wenige regelmässige Teilnehmer. Es wären für mehr Teilnehmer Plätze vorhanden...

Der **Tag der Aerophilatelie in Triengen LU** mit der Flugshow des Kunstflugweltmeisters Bruno Müller war sehr interessant. Peter Huber, Vereinsmitglied, hat uns die Durchführung dieses Anlasses ermöglicht. Leider war trotz grossem Aufwand die Beteiligung mässig. Auf der HP SAV ist auch ein Bericht abrufbar.

Der **Einbruch der Mitgliederbeiträge** stellt den Verein vor grössere Probleme. Hier muss an der nächsten GV über eine **Beitragserhöhung** entschieden werden. Ein Verein kann nicht ohne Geld geführt werden. Problematisch sind die Mitglieder, die jedes Jahr mehrmals für die Bezahlung des Mitgliederbeitrags gemahnt werden müssen.

Aktivitäten 2023/24

- SAV Herbsttreffen / Auktion, So, 05. November 2023, 08:30-16:00 Uhr
- SAV GV / Auktion, So, 21. April 2024, 09:00-16:00 Uhr
- Tag der Aerophilatelie La Caquerelle JU, Sa, 31. August 2024
- SAV-Höcks, jeden 2. Mittwoch des Monats

René Koller, Präsident SAV / Oktober 2023

Chers membres de l'association

L'année 2023 passe à toute vitesse, comme il se doit pour les aérophilatélistes!

Une année intéressante a été planifiée et a pu être menée à bien. Les **activités** les plus diverses ont été proposées aux membres.

Pour être toujours informé, le **site Internet** de la SAS www.sav-aerophilatelie.ch est à disposition. La première page donne un aperçu des principales activités de l'association. Une foule d'informations plus détaillées est disponible dans les différents chapitres de **la table des matières** figurant à gauche.

Le service des nouveautés est très actif cette année. Gérald Gorgerat et moi-même nous sommes efforcés de vous proposer 10 nouveaux documents de vol spéciaux pour les événements et anniversaires les plus divers. Le seul bémol est que ces nouveautés ne retiennent guère l'attention des membres, bien qu'elles soient très dignes d'être collectionnées, que seuls des petits tirages d'excellente qualité soient réalisés et que tous les documents aient volé. Cliquez sur le chapitre Service des nouveautés, vous serez surpris.

Seules 16 personnes ont participé à l'AG et à la vente aux enchères de l'association. La SAS compte 123 membres. Loin de moi l'idée de me plaindre sans cesse et de peindre le diable sur la muraille. Mais j'espère qu'à l'avenir, les activités de l'association susciteront un peu plus d'intérêt et de participation.

Il y a peu de participants réguliers aux **rencontres** de l'association. Il y aurait des places pour plus de participants...

La journée de l'aérophilatélie à Triengen LU avec le show aérien du champion du monde de voltige Bruno Müller était très intéressante. Peter Huber, membre de l'association, nous a permis d'organiser cet événement. Malheureusement, malgré un grand effort, la participation a été modérée. Un rapport est également disponible sur le site de la SAS.

L'effondrement des **cotisations des membres** pose de gros problèmes à l'association. Il faudra décider d'une augmentation des cotisations lors de la prochaine AG. Une association ne peut pas être gérée sans argent. Les membres qui doivent être rappelés plusieurs fois chaque année pour le paiement de leur cotisation sont problématiques.

Activités 2023/24

- Rencontre d'automne de la SAS / Vente aux enchères, dim. 05 novembre 2023, 08h30-16h00
- AG SAS / Vente aux enchères, dim. 21 avril 2024, 09:00-16:00
- Journée de l'aérophilatélie La Caquerelle JU, Sa, 31 août 2024
- Réunions SAS, chaque 2e mercredi du mois

René Koller, Président SAS / octobre 2023

Nachschlagewerk: SWISSAIR - A day by day documentation

Rezensionen schreiben liegt uns persönlich nicht. Aufgrund eigener Erfahrungen sehen wir uns aber gerne veranlasst, auf ein Werk aufmerksam zu machen, welches offenbar noch nicht allen bekannt ist. Dennoch kann es für die Aerophilatelie von sehr grossem Nutzen sein.

Der Autor Fredy Peter, Luftfahrtexperte, als Stationsleiter jahrzehntelang im Dienste der Swissair vor allem im Mittleren Osten, Korea, Japan, dann als Chief Operation Officer für die Abfertigungsgesellschaft Swissport in Österreich tätig, hat abertausende Fakten in Schrift und Bild festgehalten. Das Werk ist chronologisch aufgebaut und erlaubt so, die Geschichte der Swissair Tag für Tag nachzuschlagen.



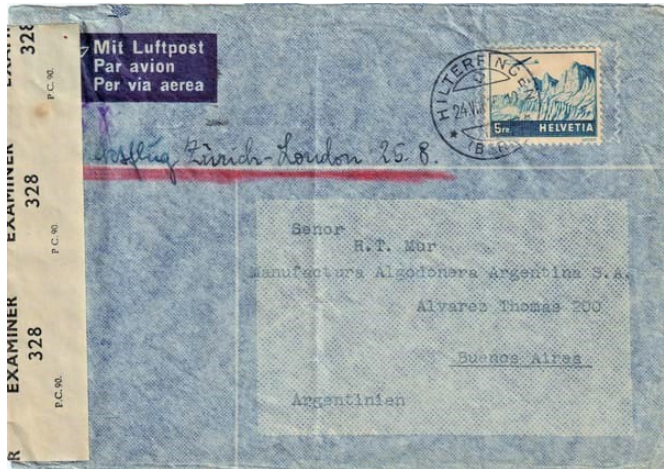
Der herausgebende AS Verlag schrieb zur Buchpräsentation:

„Das Unternehmenstagebuch der Swissair - ein unbestechliches Dokument und die Grundlage jeder künftigen Beschäftigung mit der Geschichte des Schweizer National Carriers von der Gründung bis zum Grounding. Alle wichtigen Unternehmensentscheide, viele, bislang kaum bekannte Hintergrundinformationen, alle Vorkommnisse im Flugbetrieb, alle Strecken, alle Länder, alle Flugzeugtypen, kurz: alles, was die Geschichte der legendären Airline ausmacht. [...] Das neue Standardwerk [...] hält akribisch genau fest, was für das Unternehmen Swissair in den über 70 Jahren seines Bestehens wichtig war. Von 1931 bis 2002, Tag für Tag, werden alle Vorkommnisse lückenlos erfasst. Das Buch urteilt und verurteilt nie, hält aber unbestechlich an den Daten und Fakten fest, die von der Gründung bis zum Grounding belegen, was die Menschen in Cockpit und Kabine, in Marketing und Technik, im Inland und im Ausland für «ihre» Swissair geleistet haben.“

Das Buch, im Format A4 mit 768 Seiten und 2028 Abbildungen, eignet sich mit seinen 3,3 kg nicht gut als Strandlektüre. Es sollte aber in der Bibliothek aller Aerophilatelisten/innen mit Schwerpunkt Flugpost Schweiz stehen. Ein Beispiel zeigt warum: Folgender Brief wurde an der Frühjahrsauktion 2023 des SAV (Schweiz. Aerophilatelisten-Verein, Herausgeber des Luftposthandbuchs SLH) angeboten. Beschreibung: „1945-08-25: SWISSAIR DC-3 Erstflugbrief Zürich > London ab Hilterfingen mit Zensur und weiter via New York nach Buenos Aires. Portugerechte Einzelfrankatur

5 Fr. Flugpost-
marke (30 Rp.
Brief + 20 Rp.
Flugpost bis
ENGLAND sowie
3 x 1,50 Fr. Flug-
postporto nach
ARGENTINIEN).
Nie angeboten!!“

Ein Blick in die
SWISSAIR - A
day by day docu-
mentation zeigt
unter 25.8.1945:



“Special flight, Dübendorf-London-Dübendorf, with Douglas DC-3 HB-IRI.”
Wer in Peters Chronik weiter zurückschaut, entdeckt, dass es nach dem 2.
WK auch schon vorher mehrere Sonderflüge nach London gegeben hatte:

2.5.1945: London-Basel mit der Douglas DC-3 HB-IRA (Messeflug)

19.7.1945: Dübendorf-London-Dübendorf mit der HB-IRI

(Transport der englischen Fussballmannschaft in die Schweiz)

11.8.1945: Dübendorf-London-Dübendorf mit der HB-IRI, wie auch am 20.
und 25.8.1945 (abgebildeter Brief). Es folgten dann noch acht weitere
Sonderflüge u.a. auch mit der HB-IRE, bis dann der regelmässige
Liniendienst gemäss SLH am 29.9.1945 wieder aufgenommen worden ist.

Diese Auflistung zeigt die wertvollen Informationen, welche das Werk für
die Aerophilatelie liefern kann. Darin wird nicht gesagt, ob, wann oder wie
Flugpost mitbefördert wurde. Aber in Kenntnis dieser Flugdaten lassen sich
weitere Erst- und Sonderflüge entdecken und/oder bestätigen. Woher sonst
die Angaben über einen möglichen Flug - wie auf dem Brief oben vermerkt
- holen? Ein Briefumschlag sagt vieles, aber nicht alles. Dies ist das
spannende Wirkungsfeld jener Aerophilatelisten/innen, die gelegentlich
über die Grenzen des Luftposthandbuchs und anderer Kataloge hinweg
schauen wollen. Und wo die *SWISSAIR - A day by day documentation* als
Nachschlagewerk ein Hilfsmittel von unschätzbarem Wert sein kann.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Das Buch: Einband, gebunden, 2019, in leicht verständlicher englischer Sprache,
AS Verlag, 8866 Ziegelbrücke, ISBN 978-3-906055-89-3. Im Buchhandel oder über
Internet beim Verlag www.asverlag.lesestoff.ch bestellbar.
Preis, Stand 08.2023: 98 Fr.

Rückblick zum Tag der Aerophilatelie und zur Aviatikbörse.

Bei mässigem Flugwetter fand am 13. Mai 2023 in Triengen der Tag der Aerophilatelie mit einer kleinen Börse statt. Neben ein paar Händlern und Philatelievereinen glänzte der Cheffluglehrer und mehrfache Kunstflug-Schweizermeister Bruno Müller mit seiner Sukhoi 26 M2 und einem 40-minütigen Display. Die dargebotene Übung zeigte einiges aus seinem Wettbewerbsprogramm unter erschwerten meteorologischen Bedingungen. Die tiefhängende Wolkenuntergrenze war zwischen durch mit ein paar Löchern durchbrochen und somit konnte er sein Programm doch noch interessant gestalten. Die wenigen Zuschauer dankten es ihm mit grossem Applaus.

An PCS-Stand fanden sich nicht nur ein paar Interessierte ein, sondern auch altbekannte Gesichter besuchten uns. Der Tag der Aerophilatelie ist ein jährlich wiederkehrender Event, der mit abnehmenden Besucherzahlen zu kämpfen hat. Man wünscht sich, dass trotz verschiedener Veranstaltungsorte mehr Interessierte jeweils den Weg dorthin suchen und finden. Das nächste Mal findet er am 31. August 2024 im Jura statt. Vielleicht kann man dies wieder einmal mit einem Ausflug in den französischen Teil unserer Schweiz verbinden.



*Kunstflug-Pilot
Bruno Müller übergibt die
geflogenen Brief dem
SAV Präsidenten
René Koller
Abb. des Briefes
siehe Seite 2*



*Bruno Müller
im Cockpit
seiner Sukhoi 26 M2*

*In einer Halle der
Flying Ranch in Triengen
präsentiert der PCS-Stand
seine Kostbarkeiten.*



Zum ersten Mal fand dieses Jahr eine Aviatikbörse im Mittelland statt. Das bewährte Prinzip, das jedes Jahr im November in Bassersdorf zu Menschenaufläufen führt, musste auch in Langenthal funktionieren. In einer Halle der Firma Daetwyler auf dem Flugplatz Bleienbach wurden die Besucher mit einschlägigen "Artefakten" aus der Fliegerei geködert. Und so machten auch wir uns Ende April auf den Weg in der Hoffnung, dass es im Mittelland für einmal ein anderes Publikum gibt, als wir dies in Bassersdorf antreffen.

Der Event war gut besucht und viele Trophäen wechselten den Besitzer. Wir haben zwar keine neuen Abonnenten gewonnen, aber es wurde doch ein kleiner Gewinn erwirtschaftet. Das Highlight des Tages war jedoch eine persönliche Führung durch das kleine Museum der Firma Daetwyler. Neben der Firmengeschichte findet man so einiges zum Thema Fliegerei wie zB.

Bilder und Flugzeuge aus der Zeit von Bider und Rech, Mirage-Teile aus der Produktion Daetwyler, eine Comte AC-4, HB-IKO der Swissair, den Yeti-Pilatusporter usw. Auch ein LINK-Trainer steht in der Ausstellung - es kamen Erinnerungen an die Pilotenselektion auf.



Interessierte Besucher erhalten einen Einblick mit Erklärung in die Jumbo-Sammlung vom PCS Präsidenten Markus T. Stäubli



Die gut besuchte Halle der Firma Daetwyler auf dem Flugplatz Bleienbach.



Markus T. Stäubli, Winterthur



Tour de Suisse
Alpen Nordseite
29.-31. Juli 2023

Rückseite

www.sav-aerophilatelie.ch



Korrektur

In «Philatelie und Luftpost 1/2023» habe ich im Artikel «Fremde Flugzeuge in der Schweiz 1914-1919» geschrieben, dass nach der Evaluation um ein Schweizer Militärflugzeug die Wahl auf das Aviatik Flugzeug fiel.

(Seite 27, Abschnitt 2).

Dies ist natürlich falsch, die Wahl fiel auf das LVG Flugzeug (Luftverkehrsgesellschaft) in Berlin deren Chefkonstrukteur Franz Schneider, ein Schweizer Bürger, war.

Wegen dem inzwischen ausgebrochenem Kriegsausbruch wurden die 6 bestellten Flugzeuge nicht mehr abgeliefert da Deutschland diese selbst benötigte.

Hansruedi Dubler, Illnau

Swissair auf dem langen Weg nach Südafrika 1947-1968 (Teil 1)

Kairo diente der Swissair nur ein- oder zweimal als Zwischenstation für einen via Ost-Afrika geführten Sonderflug nach Südafrika. Insgesamt 25 (oder 24) Sonderflüge sollen von 1947 bis Anfang 1949 ab Genève ausgeführt worden sein: drei im Jahr 1947, 20 (oder 19) im 1948 und zwei im 1949¹. Auf allen Flügen stand eine der vier Douglas DC-4 im Einsatz. Bereits ab dem zweiten Flug wurde die Linie über die sog. Sahara-Route via Léopoldville geführt. Ab April 1949 musste aber die Bedienung der Linie nach Johannesburg der Konkurrenz überlassen werden. Nach einem Unterbruch von acht Jahren wurde Südafrika 1957 von den beiden Mittelholzer-Gedenkflügen - eigentlich Charterflüge - mit einer DC-6B angefliegen. Swissair führte ihren ersten regelmässigen Flug dorthin erst 1968 mit einer DC-8 aus. Dieser Beitrag beschreibt diesen 20 Jahre langen Weg zwischen dem ersten Sonderflug und der Aufnahme des regelmässigen Liniendienstes nach Südafrika. Er ist in zwei Teilen aufgeteilt, wobei der vorliegende Teil 1 (Kap. 1-8) die Periode 1947/49 umfasst.

1. Löchrige Informationslage zu den (Sonder)Flügen 1947/49

Die Swissair-Flüge 1947/49 nach Südafrika sind in der Literatur relativ schlecht dokumentiert und die Flugdaten mit Widersprüchen behaftet. Einzig bei der Anzahl Flüge herrscht (fast) Einigkeit - sofern der Flug vom 29.12.1947, welcher über die Jahreswende 1947/48 stattfand, zu 1948 gezählt wird. Dann gilt es hinsichtlich des Datums abzuwägen, welcher Quelle mehr Vertrauen geschenkt werden soll. So listet das SLH² 22 Flüge auf, die Datenquelle ist leider nicht bekannt. Der Genfer Aviatikhistoriker Jean-Claude Cailliez⁴ hat zwar 25 Flüge aufgestellt (wovon zwei mit unbekanntem Datum sind), weicht aber in zwei Fällen vom Datum des SLH ab. Aus den Flugplänen der Swissair können die Daten zum Teil auch entnommen werden, es fehlt jedoch die Bestätigung, dass die Flüge tatsächlich ausgeführt worden sind. Roland F. Kohl⁵ führt nur 12 Flüge im Jahr 1948 und zwei im 1949 auf. Chefpilot Ernst Nyffenegger berichtet lediglich über vier Flüge und die vorhandenen Bordbücher über deren zwei.³ Dafür stammen diese Informationen aus erster Hand. Die fortschreitende Digitalisierung der Zeitungsarchive hat zeitgenössische Informationsquellen greifbar gemacht, die mit einem Bericht über den einen oder anderen Flug helfen können⁶. Leider aber verkam die Fliegerei schon Ende 1940er zunehmend zur Banalität und so wurde nicht mehr über jede Flugbewegung berichtet... Zuletzt steht seit 2019 das Nachschlagewerk *Swissair - A day-by-day documentation*⁷ von Fredy Peter zur Verfügung. Darin werden aber aus den Jahren 1947/49 nur gerade sieben Flüge erwähnt. Spannend ist, dass zwei dieser Flüge nirgendwo anders erwähnt werden, und zwei weitere, die mit einem Fragezeichen behaftet sind. Nur Fredy Peter erwähnt einen *Survey-Flight* (Rekognoszierungsflug), welcher am 8.3.1947 gestartet sein soll. Gemäss ihm fand am 11.8.1947 ein zusätzlicher Sonderflug statt (vgl. * auf Seite 20). Dies ist aber schwer

vorstellbar, da an diesem Tag die HB-ILO auf dem Rückflug vom Sonderflug vom 3.8.1947 aus Johannesburg unterwegs war. Oder besser gesagt, hätte sein sollen (s. Kap. 2.1). Beim Flug vom 14.1.1949 dagegen dürfte eindeutig ein Fehler beim Tag vorliegen.

Von allen Flügen 1947/49 sind vor allem die Flugpostbelege des Sonderflugs vom 3.8.1947 bekannt. Das überrascht nicht, zeigt aber auch wie schwierig es ist, die übrigen Sonderflüge - ohne Sonderstempel versehen - mit Bedarfsflugpost zu dokumentieren. Die *Postverbindungen mit dem Ausland* helfen da nur beschränkt weiter. Der folgende Flugpostbrief aus Südafrika - wie auch Beleg Abb. 12 - stehen stellvertretend als Beispiel eines solchen Puzzleteils:



Abb. 1 | Johannesburg 30.9.1948. Handschriftlicher Leitvermerk, rot eingerahmt mit wichtiger Datumangabe, deutet auf die Beförderung mit dem Rückflug des Swissair-Sonderflugs vom 26.9.1948 (Ankunft Johannesburg 28.9., Start zum Rückflug 1.10.) hin. Ob aber die Tinte die gleiche ist wie jene der Anschrift?

Alle diese aus diversen Quellen zusammengetragenen Informationen sind in den Tabellen Abb. 2 und 16 dargestellt. Ganz zuletzt ergänzt mit Erkenntnissen aus dem PTT-Archiv, welche in Bezug auf die richtigen und effektiven Flugdaten eine gewichtige Rolle spielen. Trotzdem konnten so nur 24 Flüge nachgewiesen werden!

Die Tabelle Abb. 2 listet die Flugdaten der Flüge auf, so wie sie aus den erwähnten Quellen gewonnen werden konnten. Die Relevanz der Daten nimmt von links nach rechts ab. Im Idealfall sollten neun „x“ auf einer Zeile stehen. Aber schon nur ein einziges „x“ mag als Beweis reichen, wie z.B. beim Flug Nr. (1) vom 29.12.1947, welcher auf dem Rückflug wegen Nebels in Cointrin nach Kloten umgeleitet worden ist, so ein wertvoller Hinweis aus dem JdG.^{6c}

Die Swissair-Flüge nach Südafrika 1947/49 aus Sicht diverser Quellen

Lauf-Nr.	Abflugort / Datum	Bordbuch ³	Nyffenegger ³	PTT Archiv ¹⁰	Flugpläne Swissair*	Pionnair-GE ⁴	Presse ^{6,6}	Kohl ⁵	SLH ²	Fredy Peter ⁷
5	GVA 08.03.1947									x
1	GVA 03.08.1947			x		x	x		x	x
	JOH 12.08.1947						x		11.08.	
?	GVA 11.08.1947									x
2	GVA 21.11.1947	x		x		x	x		x	x
	JOH 26.11.1947	x								
3	GVA 15.12.1947			x	x	x	x			
	JOH 20.12.1947						19.12.			
(1)	GVA 29.12.1947			x					x	x
	an ZCH 04.01.1948						x			
2	GVA 15.01.1948			x	x	x	x		x	
3	GVA 29.01.1948			x		x	x		x	
	JOH 03.02.1948						x			
4	GVA 15.02.1948			x	x	x			x	
5	GVA 29.02.1948			x		x	x		x	
	an GVA 07.03.1948						x			
6	GVA 15.03.1948			x	x	x	x		x	x
7	GVA 29.03.1948		x	x	x	x			x	
	JOH 03.04.1948		x							
8	GVA 11.04.1948			x	x	x		x	x	
9	GVA 25.04.1948			x	x	x		x	x	
	an GVA 02.05.1948						x			
10	GVA 09.05.1948		x	x	x	x		x	x	
	JOH 14.05.1948		x							
11	GVA 23.05.1948			x	x	x		x	x	
12	GVA 06.06.1948			x	x	x		x	x	
13	GVA 11.07.1948		x	x	x	x		x	x	
	JOH 16.07.1948		x							
14	GVA 01.08.1948			x	x	x		x	x	
15	GVA 05.09.1948			x	x	x		x	x	
16	GVA 26.09.1948			x	x	x	x	x	x	
	JOH 01.10.1948									
17	GVA 10.10.1948			x	x	x		x	x	
18	GVA 24.10.1948			x	x	x		x	x	
?	GVA 13.11.1948								x	
19	GVA 11.12.1948				Nr. 8: "auf Anfrage"	x	x	x		
	GVA 13.12.1948			x			x	11.12.		
?	GVA 14.01.1949									x
1	GVA 24.01.1949	x	x	x		x	x	x	x	
	JOH 28.01.1949	x	x							
2	GVA 14.03.1949			x		x		x		
Total Sonderflüge (erwähnte oder dokumentierte)		2	4	24	16	23+2 o.D.	12	14	22	7, davon 1xS + 2x?
		gem. H.W. Hautle+GB ¹ Total = 25 Flüge: 3 im Jahr 1947, 20 im 1948, 2 im 1949								

Abb./Tab. 2 | Grüne Felder: Hinflug ab GVA=Genève / Gelbe Felder, sofern etwas bekannt ist: Rückflug ab JOH=Johannesburg / S=Survey-Flight / ? = vermutlich kein Flug / ZCH=Kloten / o.D.=ohne Datum / * gem. Nr. 2-8 / Datum fett = nachgewiesen, inkl. Flug

Die 24 postalisch nachgewiesenen Sonderflüge wurden nicht alle in den *Postverbindungen mit dem Ausland* (PTT-Archiv P 39-1) angekündigt, beförderten jedoch auch Post (nach Tunis erstmals am 11.7.1948; keine Post nach Kano und Léopoldville). Nebst den Bordbüchern und dem

Notizheft von Chefpilot Nyffenegger, gilt auch die *Statistik der PTT über die Luftpostladegewichte* gem. Abb. 3 als absolutes Beweisstück. Wo diese nicht vorhanden waren, halfen vereinzelt, von der Swissair an die GD PTT gestellten Rechnungen die Lücken zu füllen. Die Statistiken und die Rechnungen konnten ja nur nach erfolgtem Flug erstellt worden sein, was für die Richtigkeit der angegebenen Flugdaten bürgt (gelbe Pfeile). Nur einer der im 1948 durchgeführten 20 Flüge (so auch im Geschäftsbericht der Swissair) wurde nicht gefunden. Vielleicht ein Flug ohne Postbeförderung?

Luftpostladegewichte 1948 (Januar bis Juni) und 1949 (Januar bis März):

Luftpostladegewichte im Jahre 1948							
Brief-Kartenschlüsse für	Januar kg	Februar kg	März kg	April kg	Mai kg	Juni kg	
Sonderflug 562 Genève-Johannesburg (Swissair)	(15.,29.)	(15.,29.)	(15.,29.)	(11.,25.)	(9.,23.)	(6.)	←
Johannesburg	59,050	30,350	14,390	27,600	50,600	15,800	
<i>15 315</i> <i>24 521</i> <i>44 621</i> Total	59,050	30,350	14,390	27,600	50,600	15,800	
Durchschnittsgewicht	29,525	15,175	7,195	13,800	25,300	-	↓
Höchstgewicht	34,750	24,050	8,690	15,950	29,500	-	
Mindestgewicht	24,300	6,300	5,700	11,650	21,100	-	

Luftpostlinie und Briefkartenschlüsse	Januar		Februar		März		Total	
	Anzahl Flüge	Gewicht kg	Anzahl Flüge	Gewicht kg	Anzahl Flüge	Gewicht kg	Anzahl Flüge	Gewicht kg
Sonderflug 562 Genève-Johannesburg (Swissair)		(24.)			(14.)			←
Johannesburg		11,700		-		5,500		
Tunis		1,100		-		0,700		
Total	1	12,800	-	-	1	6,200	2	19,000
Durchschnittsgewicht								9,500

Abb. 3a/b | Quelle beider Abbildungen: PTT-Archiv P-00 C LA 22-12-04.

2.1 Erster und einziger Sonderflug über die Ost-Route Afrikas

Unter Vorbehalt der Angaben von Fredy Peter wurde von allen 24 oder 25 Sonderflügen nach Johannesburg nur der Erste vom **3.8.1947** über die Ost-Route via Kairo-Khartum-Nairobi-Elisabethville ausgeführt. Vor dem Abflug in Genève war die HB-IL0 aus London zurückgekommen, mit 43 Passagieren (davon 31 nach Südafrika) und 60 kg Post an Bord.^{6a}

Im SLH² wird Elisabethville (seit 1966 Lubumbashi, Dem. Republik Kongo) als Zwischenstation nicht erwähnt. Die Presseberichte^{8a} meldeten jedoch, dass die Zwischenlandung dort am 6.8.1947 um 9:03 Uhr Schweizer Zeit und die Ankunft in Johannesburg um 15:20 Uhr erfolgt sind. Auch im Amtsblatt der PTT (PTA) war diese Zwischenlandung angegeben. Erklärung: Zwischenlandung ja, aber kein Kartenschluss nach Elisabethville, wie auch nicht nach Khartum und Nairobi, nach Kairo nur für gewöhnliche Flugpost.

N.B. Bei den aufgeführten Flügen ist es ungewiss, ob es die Zulu-, GMT- oder Lokalzeit⁹ ist. Nur so viel: Südafrika hatte 1 Std. Vorsprung auf die Schweizer Zeit.



Abb. 4 | 3.8.1947, SLH SF 47.7a, Porto Postkarte Ausland 20 Rp. + Einschreiben 30 Rp. + Flugpostzuschlag 80 Rp. = Total 130 Rp. (10 Rp. überfrankiert). Kein Ankunftsstempel. Beförderte Sendungen nach Südafrika: 350 eingeschriebene und rund 750 gewöhnliche.¹⁰ Unterschriften der Piloten Franz Zimmermann und Otto Heitmanek. Auch dabei waren der Pilot Hellmuth Erni, der Navigator R.E. Pittis, die Funker Ch. Schaaf und J. Guyer, die Bordmechaniker Ferd. Keller und E. Wehri, der Chefsteward F. Meier, der Steward A. Renner und die Stewardess H. Hofmann.¹⁶

Beim Rückflug fällt auf, dass das Flugzeug gemäss Ankündigung am 12. August zurück sein sollte. Der Ankunftsstempel in Genève datiert jedoch vom 14. August (Abb. 7). Die Erklärung zu dieser doch grossen Abweichung liefern ein Brief der Generaldirektion der PTT (GD PTT) und ein Rapport der Sammelstelle (SST) Genève 1: Weil sich die Piloten wegen des strengen Winters in Südafrika Erkältungen zugezogen hatten, musste der Rückflug um zwei Tage verschoben werden.

11. Vol de retour

L'appareil HB ILO est rentré à Genève le 14 août à 15h42, soit 2 jours plus tard que prévu. Ce retard est dû à une indisposition des pilotes. Les 2 sacs composant la dépêche philatélique nous ont été remis par les soins de la Cie Swissair en parfait état. La réexpédition a été faite le 15 au matin. Chaque envoi a reçu au verso l'oblitération de Genève 1, poste aérienne avec la date du 14.VIII.47 à 16h. Il a été formé 15 dépêches spéciales qui ont été réexpédiées par

Abb. 5a | Aus dem ausführlichen Rapport der Sammelstelle Genève 1.
Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 22-11-02.

Steht der von Fredy Peter am 11.8.1947 (vgl. * auf Seite 15) erwähnte Flug in Zusammenhang mit diesem Erkältungsvorfall? Wollte die Einsatzleitung der Swissair eine Ersatzcrew nach Johannesburg einfliegen? Weder der Brief der GD PTT noch der Rapport der SST Genève 1, welche diesen Vorfall erwähnen, lassen eine Schlussfolgerung zu.

Die Piloten scheinen sich aber zum Glück rasch erholt zu haben. Der Rückflug mit Abflug in Johannesburg am 12. statt 10. August erfolgte auf jeden Fall mit der gleichen Besatzung und dem gleichen Flugzeug.

Die philatelistischen Sendungen in die Schweiz und ausseruropäischen Länder wurden in zwei Säcken auf dem Hin- und Rückflug befördert. Jene nach Südafrika wie Abb. 4 wurden in den normalen Kartenschluss gelegt. Für die Beförderung der Post stellte die Swissair der PTT eine Rechnung über Fr. 4'029.55 für die philatelistischen Sendungen (31,950 kg, hin und zurück) und Fr. 2'118.05 für die gewöhnliche Flugpost nach Kairo (5,500 kg), Lydda (2,050 kg) und Johannesburg (21,300 kg). Beigelegt waren die effektiven Flugzeiten (hier vom Rückflug am 12.8.1947):

12.	<u>Johannesburg</u>	<u>Nairobi</u>	<u>Nairobi</u>	<u>Khartoum</u>
12.	0220	1131	13. 0427	1045
	<u>Khartoum</u>	<u>Cairo</u>	<u>Cairo</u>	<u>Genf</u>
13.	1151	1800	0550	1542

Abb. 6 | Aus der Rechnungsbeilage der Swissair. Abflug in Johannesburg um 02:20 Uhr. Nachtstopps in Nairobi und Kairo. Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 22-11-02.

Dieser Sonderflug - der bisher längste Flug der Swissair mit zudem erster Überquerung des Äquators¹⁶ - wurde aerophilatelistisch unterschiedlich begleitet. Nachfolgend stellen wir kurz zwei Besonderheiten vor.

Im oben erwähnten Rapport der SST steht auch folgender brisanter Hinweis:

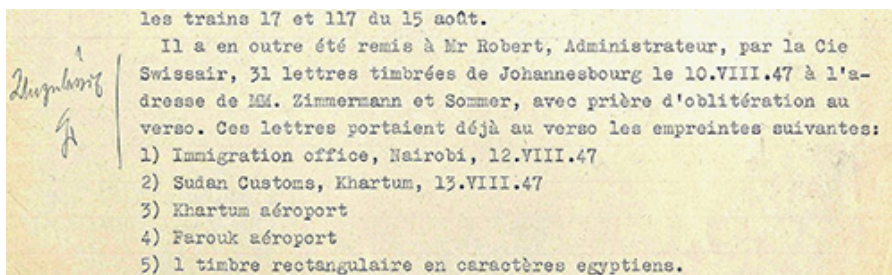


Abb. 5b | Der genannte Mr. Robert war der Postverwalter. Quelle vgl. Abb. 5a.

Auf diesem offiziellen ersten Sonderflug waren also eifrige Philateliehasen am Werk. Da die südafrikanische Post keine Post für den Rückflug abgefertigt hatte, haben eingeweihte Begleiter versucht, diesen Rückflug auf ihre Art „postalisch“ zu dokumentieren. Aus dem Rapport der SST ist zu entnehmen, dass man ihrem Begehren nach einer Abstempelung auf der Rückseite ihrer Belege nachgekommen ist, was von der GD PTT danach im Blattrand mit „unzulässig“ vermerkt wurde (Abb. 5b, links im Rand). Es waren, so der Rapport, 31 an „MM. Zimmermann et Sommer“ adressierte Briefe. Aufgrund der Namen und der Aussage „été remis à Mr Robert par la Cie Swissair“, muss es sich bei diesen beiden um den Flugkapitän und, wie Abb. 7 zeigt, den Vertreter der Direktion der Swissair^{6a} gehandelt haben.

Diese 31 Briefe können nur jene 20 beförderten Sendungen sein, welche im SLH als SF 47.7c (mit Datum 11.8.) verzeichnet sind und wie folgt aussehen:



Abb. 7 | Johannesburg 10.8.1947, SLH SF 47.7c, Vor- und Rückseiten. Von den fünf Merkmalen gem. Abb. 5b sind hier deren drei (1, 2, 5) vorhanden (vielleicht abhängig vom „Postmaster“, hier Sommer). Es ist eine Art Bordpost, welche der „Postmaster“ (vgl. Teil 2, Kap. 9), in diesem Fall also Flugkapitän Zimmermann oder Hermann Sommer, an den Zwischenstationen von nicht postalischen Stellen wie z.B. dem an erster Stelle erwähnten Immigration Office Nairobi, abstempeln liess. Der in diesem Fall als „unzulässig“ bezeichnete Ankunftsstempel Genève 1 entspricht jenem, welcher auf allen philatelistischen Sendungen zu finden ist.

Zu bemerken ist ferner, dass der Adressat Hermann Sommer ein Prokurist der Swissair war (Swissair-Geschäftsberichte 1947+1948). Er erschoss zudem das Bild der Zwischenlandung in Khartum, welches Flugkapitän Zimmermann zeigt (aus Swissair Journal Juli 1948).



Als besondere Kuriosität gilt der folgende „Bassin“-Erstflugbeleg, wovon es mehrere gibt. Eine Art Insider-Anfertigung durch einen Mitarbeiter der GD PTT, die für den Rückflug vom 9.8.1947 (so der Leitvermerk auf dem Kuvert!) vorbereitet worden war. Leider wurde der Brief schon am 13. August gegen 10 Uhr in Bern zugestellt. Da befand sich die HB-ILO aber noch im Flug über Afrika irgendwo zwischen Nairobi und Kairo (s. Abb. 6)!



Abb. 8 | Erstflugbrief, der keiner ist. Da die Post der Südafrikanischen Union keine Post für den Rückflug des SF der Swissair abgefertigt hat, konnte dieser Brief nicht mit dem Swissair-Flug befördert werden. Unbestechlich, der Ausgabestempel!

2.2 Erster aller Sonderflüge über die Sahara-Route

Bereits ab dem zweiten Sonderflug vom **21.11.1947** (SLH SF 47.7d) führte die Flugroute auf dem direkteren und rund 3-4 Std. kürzeren Weg quer durch Afrika via Tunis, Kano (Nigeria) und Léopoldville (Belgisch Kongo, seit 1966 Kinshasa, Demokratische Republik Kongo). Dies ist aus dem Bordbuch der HB-ILI zu erfahren (Abb. 10). Auf dieser Route stand Elisabethville im Flugplan nur auf dem Rückflug als „fakultative Zwischenlandung je nach Ladung ab Johannesburg“ (Abb. 9a). Diese mögliche Zwischenlandung fand bei diesem Flug nicht statt und sie erschien spätestens ab Mai 1948 auch nicht mehr in den Flugplänen.

Aus den Flugplänen der Swissair

GENÈVE-AFRIQUE DU SUD					
Sonderflüge Vois spéciaux		SWISSAIR		Douglas DC-4 ✕	
Vorgesehene Abflüge: De Genève: 15/12, 15/1, 15/2, 15/3. Départs prévus: De Johannesburg: 20/12, 20/1, 20/2, 20/3.					
Durchführung unter Vorbehalt der Bewilligungserteilung. Flugabschluss von und nach London gesichert. — Vols effectués sous réserve de l'octroi des autorisations. Service aérien communicant de et à destin. de Londres assuré.					
G.M.T.	Lokalzeiten Heures loc.			Lokalzeiten Heures loc.	G.M.T.
		11			
13.30	14.30	dép. Genève-Cornavin	arr.	11.00	10.00
15.00	16.00	dép. GENÈVE-Cointrin	arr.	09.30	08.30
18.50	19.50	arr. TUNIS-EI Aouina	dép.	05.10	04.10
21.00	22.00	dép. TUNIS-EI Aouina	arr.	03.30	02.30
06.00	07.00	arr. KANO	dép.	18.30	17.30
08.00	09.00	dép. KANO	arr.	17.00	16.00
15.00	16.00	arr. LÉOPOLDVILLE-N'dolo	dép.	10.00	09.00
06.00	07.00	dép. LÉOPOLDVILLE-N'dolo	arr.	18.00	17.00
		arr. ELISABETHVILLE*	dép.	12.50*	10.50*
		dép. ELISABETHVILLE*	arr.	11.50*	09.50*
15.00	17.00	arr. JOHANNESBURG- Palmitfontein	dép.	07.30	05.30
17.00	19.00	arr. Johannesburg, Maritime House	dép.	05.30	03.30
*) Fakultative Zwischenlandung je nach Ladung ab Johannesburg. — Escale facultative, suivant le chargement dès Johannesburg.					

Abb. 9a | Nr. 4^D gültig ab 1.12.1947.
In der Ausgabe Nr. 3 gültig ab 6.10.1947
war Südafrika noch nicht enthalten.

GENEVA-SOUTH AFRICA			
Special flights		SWISSAIR	
Douglas DC-4 ✕			
Next proposed departures: From Geneva: 23/5, 6/6, 11/7, 1/8, 5, 26 9., 10/10. From Johannesburg: 28/5., 11/6., 16/7., 6/8., 10/9., 1.16/10.			
The operation of these flights is reserved, depending on permit being granted. Connection to and from London assured.			
SW 562			SW 563
Local times			Local times
15.30 (p)	dép. Geneva, 16 Place Cornavin	arr.	08.20
17.00 (p)	dép. GENEVA-Cointrin	arr.	07.20 (p) +
20.50	arr. TUNIS-EI Aouina	dép.	03.00
22.20	dép. TUNIS-EI Aouina	arr.	01.00
07.20	arr. KANO	dép.	16.00
09.00 (p)	dép. KANO	arr.	14.30 (p) +
16.00	arr. LÉOPOLDVILLE-N'dolo	dép.	07.30
07.00	dép. LÉOPOLDVILLE-N'dolo	arr.	15.00
17.15 (p)	arr. JOHANNESBURG-Palmitfontein	dép.	07.00 (p) +
19.15	arr. Johannesburg, Maritime House	dép.	15.00
+) Fortnightly until 6.6. For further flights see above, under "Next proposed departures".			

Abb. 9b | Nr. 6^E gültig ab 25.5.1948.

Dieser Flug hat auch seine Besonderheit, da er ab Lyon und nicht ab Cointrin gestartet ist. Die DC-4 HB-ILI kam von London mit Passagieren nach Südafrika an Bord. Diese hätten in Genève auf den Swissair-Flug nach Johannesburg umsteigen oder mit dieser Maschine, aber anderer Besatzung weiterfliegen sollen. Da aber Cointrin wegen Nebels geschlossen war, hat man offenbar kurzerhand die Besatzung – ggf. auch die Passagiere ab Genève - nach Lyon gebracht, wo diese in die aus London und Paris (?) angekommene HB-ILI von Capt. Nyffenegger umgestiegen sind (Abb. 10).

Dem Pressebericht^{6b}, wonach die HB-ILI von Genève nach Lyon geflogen ist, muss aufgrund des Eintrags im Bordbuch widersprochen werden (N.B. dies erklärt auch, warum die Spalte „Presse“ in Abb. 2 nicht ganz links steht – Unklarheiten und Enten gab es schon damals). Es darf davon ausgegangen werden, dass die Besatzung und die Passagiere für den Flug Genève-Südafrika nach Lyon geführt oder sogar geflogen wurden. Starten bei Nebel ist ggf. möglich, auch wenn es für eine Landung nicht reicht.

Die Besatzung, welche die HB-ILI in Lyon übernommen hat, bestand aus den Piloten Franz Zimmermann und Hans Ernst, den Navigatoren Ris und Robert E. Pittis, den Funkern Christian Schaaf und Max Ruedlinger, den Bordmechanikern Franz Weydknecht und R. Gfeller, dem Steward Hans Gurtner sowie den Stewardessen Lengenhager und Gloor (Abb. 10).

Sonderflug vom 21.-28.11.1947, Details gemäss Bordbuch der HB-ILI

Lufthausbuch Abflug						
Datum	Ziel	Fluggesellschaft	Witz	Abflugort	Landungsplatz	Flugzeug
Date	Destin.	Compagnie	Witz	Lieu de départ	Lieu d'atterrissage	Route
21.11.47	Genève			GENEVE		1476
					LONDON	
21.11.47				LONDON PARIS	PARIS LYON	1476
21.11.47 11:05 22:15	200			LYON	TUNIS	
21.11.47 22:15 07:55	174			TUNIS	KANO	
22.11.47 07:55 12:00	161			KANO	LEOPOLDBURG	

Flugnummer	Bestimmung	Bemerkungen	Flugzeug
Numéro de vol	Destination	Observations	Appareil
1476	NIFFENEGGER LÉOPOLDBURG	SEPT. 21 1947 NOTRE DAME L'ASSOMPT SANTÉ, MULLER	
	DEP ARRIV GÄRTNER VORWALL MUNTERMANN HALLER WINDLER	21 NOV 1947 R.M. COSTONIS & FROST 21 NOV 1947	
1476	PARIS		
1476	TUNIS		
1476	KANO		
1476	LEOPOLDBURG		

Abb. 10 | 21.11.1947 Flug Genève-London-Paris (Grund dieser Zwischenlandung unbekannt; vielleicht Zollformalitäten?)-Lyon mit Nyffenegger, dann weiter mit neuer, von Cointrin hergebrachter Besatzung nach Tunis-Kano (Nachtflug) und Léopoldville (Nachtstopp). Nach der Ankunft am 23.11. in Johannesburg fand noch ein 70 minütiger Flug statt, Grund unbekannt, bevor am 26.11.1947 zum Rückflug gestartet wurde. Quelle: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VHS-24394.

3. Intensivierung der Flüge nach Südafrika, eine mögliche Erklärung

Ab November 1947 wurde, in verdächtiger Regelmässigkeit, zuerst monatlich und dann praktisch alle zwei Wochen ein Flug Genève-Johannesburg über die Sahara-Routen angeboten. Die Flüge konnten nur mit entsprechender Genehmigung der südafrikanischen Behörden erfolgen und sie mussten zwingend, so Cailliez, an den bewilligten Tagen durchgeführt werden. Im September 1948 erschien in der Tageszeitung *Die Tat* der Artikel „Gedanken über den Anschluss der Schweiz an den Weltluftverkehr“ eines Ing. Willy Stäubli. Ein Auszug davon bringt uns den Zeitgeist von damals näher:^{8b}

„Wenn man von der Nordatlantikstrecke als «wirtschaftlich uninteressant» absieht und diese nur in der Hochsaison, dem jeweiligen Bedarf entsprechend, ausnützt, glaube ich, dass es im Interesse unserer Volkswirtschaft wäre, die drei andern Strecken Schweiz – Südamerika / Schweiz – Südafrika / Schweiz - Indien (später Australien) wöchentlich mindestens einmal in beiden Richtungen zu befliegen. Natürlich wird eine geraume Zeit vergehen, bis eine schweizerische Fluggesellschaft [Stäubli schlug die Schaffung einer „Swiss Overseas Airways“ vor] in allen Belangen den Stand der alteingesessenen Unternehmungen erreicht

haben wird, die schon über Vorkriegserfahrungen und Beziehungen verfügen. Das Risiko ist derart gross, dass sich kaum Geldgeber finden lassen [...] ohne dass der Staat als Garant auftreten wird [...]. Da sich eine Übersee-Fluggesellschaft kaum auf eine einzige von den drei in Vorschlag gebrachten Linien stützen kann, müsste gleich von Anfang an mit wenigstens zwei dieser Gross-Strecken gerechnet werden. Es ist einleuchtend, dass das Reservematerial bei der Durchführung von mehreren Linien die einzelne Strecke weniger belastet, als wenn nur eine Linie geflogen wird. Der Einsatz der einzelnen Flugzeuge kann dadurch auf ein Maximum gesteigert werden, ohne dass die Sicherheit darunter leidet.“

Die ab Ende 1947 regelmässige Durchführung der Südafrika-Linie hatte also möglicherweise System mit Zukunftsabsichten. Vielleicht wurden deswegen die Kurse in den gesichteten Bordbüchern meistens als „Traffic“ und nicht als „Special“ - wie in den Flugplänen bezeichnet (Abb. 9) - geführt.

Bemerkung: Offenbar bestand damals ein Drang nach dem Süden (so Stäubli in seinem Artikel). Der Weg dorthin sollte u.a. über das Drehkreuz Kairo führen. Chronologisch betrachtet ist es so, dass ein Versuch westwärts nach Südamerika schon im Oktober 1947 erfolgte, ein Versuchsflug nach Australien bereits am 23.1.1948 (!) hätte stattfinden sollen und die Flüge nach Indien via Basra gleich im Mai/Juni 1949 erfolgten. Da passen die Flüge nach Südafrika 1947/49 gut ins Konzept, wie von Stäubli dargelegt. Wären da nicht die behördlichen Hürden gewesen. Erstaunlicherweise geht Robert Fretz in seinem Buch auf diese Südafrika-Flüge gar nicht ein.¹¹

4. Die Sonderflüge mit Nyffenegger (29.3., 9.5., 11.7.1948 / 24.1.1949)

Chefpilot Ernst Nyffenegger war, wie es aus seinem Notizheft zu erfahren ist, auf vier der 24 oder 25 Flüge dabei. Hiernach werden drei kleine Auszüge von Flug Nr. 7 im Jahr 1948 gem. Tabelle Abb. 2 abgebildet. Die wichtigsten Daten aller vier Flüge sind in Abb. 13 und 14 zusammengetragen bzw. ersichtlich. Der erste dieser vier Flüge verlief nicht wie üblich via Tunis, sondern via Tripolis. Er wurde mit der HB-ILA absolviert. Ein fast ganz gewöhnlicher Flug, wenn da nicht die doch seltsame Bemerkung betr. „Besatzung für ILO“ (gelber Pfeil) wäre. Dies müssen wir uns für Kap. 6 vormerken.

39. März 48. ILA, Of-Tripolis-Kairo-Respothville -
 Solarbeschleunigung. / Hauptack / Chef / Rudlinger / Fahr
 milati / Walsmann / Gloor.
 Besatzung für ILO, Börner / Ris K. / Gloor / Thomas /
 Vögeli / Gurtner / Keller Uetha.
 1750 g a & HEW (36 Pass, ^{+3 Kinder} 3000 Gal., 68000 lbs. 36%)

22:52 g a a Tripoli. (Castel Benito)
 = 5 Std 2' für 1630 km = 328 km/h ♂
 30. März 48
 01:03 g a a Tripoli, Castel Benito,
 (36 Pass. 15 Passagier, 2800 Cbl. 72800 lbs. 26%)

Abb. 11a | Notizheftauszug zur Strecke Genève-Tripolis (Start HEW=Genève 29.3.1948 17:50 h, Landung 22:52 h und Weiterflug 30.3.1948 01:03 h).

31. März 48,
 0705 g a d Léopoldville (31 Pass. 2800 Cbl. 79200 lbs. 35%)
 g a d 9500 ft. Victoria-Fälle. Kurs 149°
 0842 ~~Frankfurt~~ ~~Frankfurt~~ ~~Cumango~~ Kurs 151°
 = g t h 10 km E Comussato
 0900 d t h 4 km E Rukelo = 580 km in 19055 = 300 km/h ♂
 0913 g t h 100 km E Rujo (Nalukinic) Kurs 156
 1257 d t h Victoria-Fälle. Kurs 180°
 1600 g a a Johanneburg.
 = 8 Std 55' für 2800 km = 315 km/h ♂

Abb. 11b | Strecke Léopoldville-Joh'burg (Start 31.3.1948 07:05 h, Landung 16:00 h).



Abb. 12 | Wie das Notizheft den Leitweg eines Briefes bestimmen hilft. Aufgabe Bassersdorf am Sa 27.3.1948. Dann via Route 1 mit TWA Genève-Kairo (ab So, an Mo), Umladung am Mo auf BOAC-Kurs (London-)Kairo-Johannesburg (an Mi 31.3.) oder via Route 2 mit Swissair-Sonderflug (ab Mo 29.3. 17:50 h, an in Johannesburg Mi 31.3. 16:00 h). Auf diesem Flug wurden 5,7 kg Post befördert, wovon 1,37 kg

Briefpost (LC), gem. Rechnung der Swissair vom 11.1.1949 (!). Da die Ankunft der BOAC- und Swissair-Flüge am gleichen Tag war, darf man davon ausgehen, dass der abgebildete Brief Teil der 1,37 kg LC war. Quelle: PTT-Archiv P-00 C_0229_02.

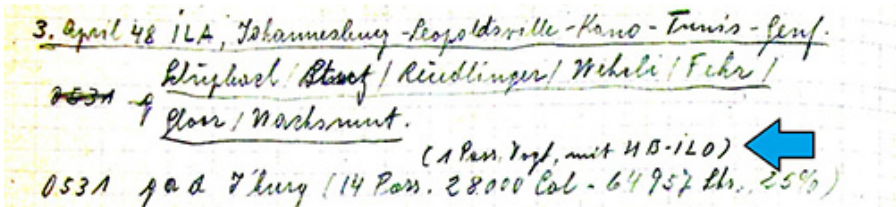


Abb. 11c | Rückflug ab Johannesburg am 3.4.1948, wieder mit seltsamer Bemerkung (s. Kap. 6). Quelle Abb. 11a-c: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24398.

Die Sonderflüge mit Nyffenegger in Kürze aus seinem Notizheft...

Datum	DC-4 von	Passagiere nach	Z-Zeit ab	Z-Zeit an	Flugzeit*	Besatzung (inkl. Hinweise, wie von Nyffenegger geschrieben)	Bemerkungen
29.3.1948	HB-ILA					Nyffenegger / Schüpbach / Stutz / Ruedlinger / Fehr / Wehli / Wachsmut / Gloor	
Hinflug	Genève	Tripolis	36+3 17:50	22:52	05:02		
	Tripolis	Kano	36 01:03	08:18	07:15		Nachtflug 29./30.3.1948
	Kano	Leopoldville	31 09:57	15:58	06:01		Nachtstopp 30./31.3.
	Leopoldville	Johannesburg	31 07:05	16:00	08:55		Ankunft 31.3.1948
	Total Flugzeit Genève-Johannesburg					27:13	
3.4.1948	(am 3. Tag nach Ankunft)					gleiche Besatzung wie am 29. März 1948	
Rückflug	Johannesburg	Leopoldville	14 05:31	13:56	08:25		Nachtstopp 3./4.4.
	Leopoldville	Kano	16 07:36	13:48	06:12		
	Kano	Tunis	16 15:26	23:49	08:23		Nachtflug 4./5.4.1948
	Tunis	Genève	22 01:41	05:28	03:47		Ankunft 5.4.1948
	Total Flugzeit Johannesburg-Genève					26:47	
9.5.1948	HB-ILE					Nyffenegger / Borner / Bezzola / Pittis / Wegmann / Weidmann / Schaaf / Schadegg / Gurtner / Kölliker / Fritsche	
Hinflug	Genève	Tunis	29 17:08	21:21	04:13		
	Tunis	Kano	29 22:56	07:32	08:36		Nachtflug 11./10.5.1948
	Kano	Leopoldville	29 09:07	15:20	06:13		13:15 Borner am Steuer
	Leopoldville	Johannesburg	29 07:11	16:05	08:54		11:30 Borner am Steuer
	Total Flugzeit Genève-Johannesburg					27:56	
14.5.1948	(am 3. Tag nach Ankunft)					gleiche Besatzung wie am 9. Mai 1948	
Rückflug	Johannesburg	Leopoldville	25+3 Kinder 06:34	15:05	08:31		Nachtstopp 14./15.5.
	Leopoldville	Kano	25 07:45	13:38	05:53		
	Kano	Tunis	29 17:19	01:33	08:14		10:58 Borner am Steuer
	Tunis	Genève	31 03:06	06:38	03:32		Nachtflug 15./16.5.1948
	Total Flugzeit Johannesburg-Genève					26:10	
11.7.1948	HB-IL?					Nyffenegger / Kuhn / Bezzola / Schwarzenbach / Wehli / Fehr / Breitenstein / Jörg / Gurtner / Della Santa / Oberholzer	
Hinflug	Genève	Tunis	28 17:15	20:46	03:31		
	Tunis	Kano	23 22:17	06:37	08:20		Nachtflug 11./12.7.1948
	Kano	Leopoldville	22 08:22	14:59	06:37		Nachtstopp 12./13.7.
	Leopoldville	Johannesburg	22 07:05	15:54	08:49		Ankunft 13.7.1948
	Total Flugzeit Genève-Johannesburg					27:17	
16.7.1948	(am 3. Tag nach Ankunft)					gleiche Besatzung wie am 11. Juli 1948	
Rückflug	Johannesburg	Leopoldville	21 08:25	16:54	08:29		Nachtstopp 16./17.5.
	Leopoldville	Kano	21 07:36	13:19	05:43		17.5.1948
	Kano	Tunis	23 15:41	00:37	08:56		Nachtflug 17./18.7.1948
	Tunis	Genève	22 02:22	06:50	04:28		Ankunft 18.7.1948
	Total Flugzeit Johannesburg-Genève					27:36	
24.1.1949	HB-ILI					Nyffenegger, Fretz / Forslund / Wegmann / Heer / Grepper / Horstmann / Reber / Leuenberger / Della Santa / Kölliker / Portmann	
Hinflug	Genève	Tunis	11 16:05	19:41	03:36		
	Tunis	Kano	11 21:02	04:52	07:50		Nachtflug 24./25.1.1948
	Kano	Leopoldville	3 06:37	12:15	05:38		Nachtstopp 25./26.1.
	Leopoldville	Johannesburg	3 06:15	14:49	08:34		Ankunft 26.1.1948
	Total Flugzeit Genève-Johannesburg					25:38	

Abb./Tab. 13 | Aus Quelle: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24398.

... und der Rückflug des 4. Flugs vom 24.1.1949 (fünf Passagiere ab Johannesburg, plus drei ab Kano) aus dem Reisebuch der HB-ILI sowie mit einer Postkarte aus Léopoldville eines mittlerweile bekannten Absenders belegt:

21/1/49	1304	Johannesburg	SA 543 Spécial	Trafic	MIFFENHÄGER Ernst FRETZ Robert HURSTMANN Paul LEUENBERGER Ernst WEGMANN Werner FORSLUND John REBER Alfred REBER Max GREPPER Ernst DELLA SANTA Armando PORTMANN Louise KÜLLIKER Fredel
17/24		Léopoldville	SA 163 Spécial	Trafic	Vers Tunis Au départ le 24.1.49 Le Vol de la Compagnie (Circular stamps: Léopoldville, Tunis, Marseille, Kloten)
2000		Kano	SA 163 Spécial	Trafic	Vers Tunis Au départ le 24.1.49 Le Vol de la Compagnie (Circular stamps: Kano, Tunis, Marseille, Kloten)
3/11		Kano	SA 163 Spécial	Trafic	Vers Tunis Au départ le 24.1.49 Le Vol de la Compagnie (Circular stamps: Kano, Tunis, Marseille, Kloten)
1/11		MARSEILLE Tunis	SA 163 Spécial	Trafic	Vers Tunis Au départ le 24.1.49 Le Vol de la Compagnie (Circular stamps: Marseille, Tunis, Kloten)
13052		Genève KLOTEN			(Circular stamps: Genève, Kloten)

Abb. 14 | Rückflug mit Start in Johannesburg am 28.1.1949. Klar und deutlich sind die Besatzungsmitglieder aufgeführt. Wegen des Wetters musste anstatt in Tunis in Marseille zwischengelandet und dann anstatt in Cointrin ausweichend nach Kloten geflogen werden. Quelle: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24396.



Abb. 15 | 28.1.1949, Grusskarte an seinen Sohn Bernard von Chefnavigator Ernst Leuenberger. Als dieser schrieb „Cette fois-ci, retour de Johannesburg et en route pour Kano-Tunis et Genève“ wusste er noch nicht, dass der Flug weder nach Tunis noch Genève wird gehen können (Abb. 14). Ankunft in Léopoldville 13:04 h, Abflug 14:20 h, kein Nachtstopp.

5. Die Swissair-Flüge nach Südafrika 1947/49, Informationstafel

Lauf-Nr.	Datum Kursiv: Start des Rückfluges	Quellen	SLH Nr. od. Abb. Nr.	Type	HB-	Geneve	Khartoum	Nairobi	Tunis	Leopoldville	Tripolis	Kano	Leopoldville	Hörburg	Leopoldville	Kano	Tripolis	Tunis	Kairo	Geneve	Normal schrift: Aus den Quellen gewonnene Informationen (PTT-Archiv; Signaturen s. Beitrag) Kursiv: Besetzungen gem. Nyfenegger oder Bemerkungen des Verfassers
1	03.08.1947		SF 47.7	DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Gem. Fredy Peter, Suerly-Flight (Rekonstruierung) eine weitere Angabe nur HB-ILA oder ILE möglich 60,8 kg Post, davon 31,95 kg philat. Sendungen Besetzung: s. Abb. 4 43 Passagiere, davon 31 x
2	12.08.1947	B	Abb. 4-8	DC-4	ILY	LYON															aus London Flugstrecke total 20640 km, Flugzeit Hinflug 30:24 Std, Rückflug 30:10 Std. ¹⁶ (s. Kap. 2.1)
3	26.11.1947		SF 47.7d	DC-4	ILY	LYON															16,4 kg Briefpost Zimmermann/Emsl/Rys/Fittis/Schaaff/Rüedlinger/Weydtknecht/ ¹⁶ Gfeller/Gurtner/Lenggenhager/Gloor keine Post auf dem Rückflug (s. Kap. 2.2)
4	15.12.1947		Abb. 10	DC-4	ILY	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	8,32 kg Briefpost Hans Ernst
5	20.12.1947			DC-4	ILA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Keine Post auf dem Rückflug Rückkehr aus Südafrika von AthletInnen des Schweiz. Turnverbands
6	29.12.1947			DC-4	ILA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	4,2 kg Briefpost Kennung gem. Fredy Peter, laut ihm zweiter Sonderflug via Leopoldville
7	15.01.1948			DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	wegen Nebels in Coimbatr wird das nicht schwer beladene Flugzeug nach Kloten umgeleitet
8	29.01.1948			DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	24,3 kg Post (LC+AO)
9	03.02.1948			DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	34,75 kg Post (LC+AO) Walter Bomer/Hans Kuhn Kuhn Flugmillionär
10	15.02.1948			DC-4	ILA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	4,2 Rückflug ohne Nachtstopp in Leopoldville. Danach Direktflug nach Tunis 4800 km in 15 Std. 5 Min.
11	29.02.1948		Abb. 18	DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6,3 kg Post (LC+AO) Walter Bomer ⁴
12	05.03.1948			DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	24,05 kg Post (LC+AO) Walter Bomer/Hans Kuhn/Franz Weydtknecht
13	15.03.1948			DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	7,3 Abholen von Schweizern in Accra (Umuhe) Direktflug Accra-Genève 4700 km in knapp 14 Std.
14	~03.04.1948			DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	8,69 kg Post (LC+AO) Walter Bomer ⁴ 4 Std. nach Leopoldville: Brand, instrumentenaustral, Sichtung
15	29.03.1948	B	Abb. 11-12	DC-4	ILA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ZCH Rückflug aus Sicherheitsgründen zusammen mit Flug Nr. 7 macht Sinn (s. Kap. 6)
16	03.04.1948			DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	5,7 kg Post (LC+AO) Nyfenegger/Schupbach/Stütz/Rüedlinger/Fahr/Wehrli/ ¹⁶ Wachsmut/Gloor Mitführung einer 2. Besetzung mit Walter Bomer für HB-ILO (s. Kap. 4+6)
17	11.04.1948			DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	15,95 kg Post (LC+AO)
18	25.04.1948			DC-4	ILA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11,65 kg Post (LC+AO) Walter Bomer ⁴
19	09.05.1948		Abb. 13	DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	2,5 Ankunft der jungen Lehrerin Natala Sumbane, Botschafterin der Kirchen (Gazette de Lausanne 22.5.48)
20	14.05.1948			DC-4	ILA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	29,5 kg Post (LC+AO) Nyfenegger/Bomer/Bezold/Weldmann/Fittis/Wegmann/ ¹⁶ Schacht/Schadegg/Gurtner/Kolliker/Fritsche
21	22.05.1948			DC-4	ILA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	21,1 kg Post (LC+AO)
22	06.06.1948			DC-4	ILA	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	15,8 kg Post (LC+AO) Walter Bomer ⁴
23	11.07.1948		Abb. 13	DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	10,75 kg Post (LC+AO) + 1,46 kg nach Tunis (erste Rechnungsstellung für 1948) Nyfenegger/Kuhn/ ¹⁶ Bezold/Schwärzenbach/Wehrli/Fahr/Breitenstein/Jörg/Gurtner/Della Santia/Obermoizer
24	01.08.1948			DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9,95 kg Post (LC+AO) + 0,8 kg nach Tunis
25	05.08.1948			DC-4	ILO	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	28,5 kg Post (LC+AO) + 1,75 kg nach Tunis Walter Bomer ⁴
26	26.08.1948	B	Abb. 1	DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9,0 kg Post (LC+AO), keine Post nach Tunis vermerkt
27	10.10.1948			DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	x Brief aus Südafrika mit entsprechendem Leitvermerk
28	24.10.1948			DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	16,11 kg Post (LC+AO) + 1,95 kg nach Tunis keine Post auf dem Rückflug
29	13.11.1948			DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	30,775 kg Post (LC+AO) + 0,75 kg nach Tunis keine Post auf dem Rückflug
30	13.12.1948			DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Flug nur im SLH erwähnt, Fehler möglich. Bleibt als Platzhalter für den unbekanntem 20. Flug
31	28.01.1949	B	Abb. 14-15	DC-4	ILI	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	19,73 kg Post (LC+AO) + 1,75 kg nach Tunis keine Post auf dem Rückflug Rückflug ohne Nachtstopp
32	14.03.1949		Abb. 17	DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	11,7 kg Briefpost + 1,1 kg nach Tunis Nyfenegger/Fraetz/Hoemann/Laehner/Faber/Wegmann/Foxhall/Fischer/Frasper/ ¹⁶ Della Santia/Ormann/Kolliker Rückflug ohne Nachtstopp Tunis u. Genève geschlossen (Welter) (s. Kap. 4)
33	01.04.1949			DC-4	?	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	5,5 kg Briefpost + 0,7 kg nach Tunis Letzter dokumentierter Flug der Jahre 1947/49. Südafrika erhebt relativ kurzfristig keine Betriebsbewilligung mehr, Belgien für Leopoldville auch nicht mehr (s. Kap. 7)

Abb./Tab. 16 | Flugdaten, Crews, Fakten, Postladegewichte (s. Bemerkungen zu Abb. 2)

6. Brandvorfall an Bord der HB-ILO

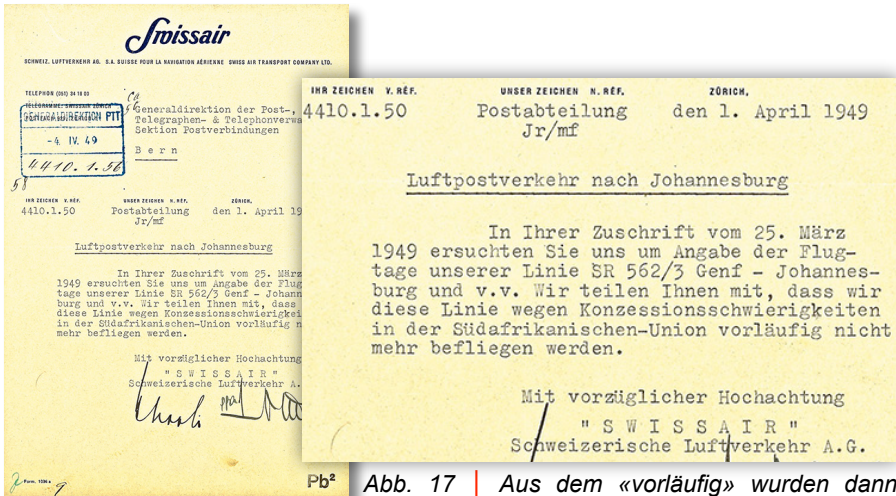
Über einen Zwischenfall auf einem Flug nach Johannesburg berichtete Flugkapitän Walter Borner erst Anfang 1962, nach seiner Pensionierung in einem Welschschweizer Magazin¹² sowie 1976 in einem Buch¹³ und in einer Genfer Zeitung.¹⁴ Jean-Claude Cailliez, welcher Kontakt zum Sohn von Walter Borner hatte und Einblick in die Tagebücher des Piloten nehmen konnte, hat diesen Zwischenfall auf der Homepage „Pionnair-GE“ auch festgehalten⁴. Ein Brand entfachte sich an Bord der HB-ILO etwa vier Stunden nachdem sie Léopoldville verlassen hatten. Die Folge war ein Totalausfall der Instrumente und des Funkes, so dass sich die Crew ab etwa drei Flugstunden von Johannesburg entfernt mit Sichtflug bis ans Ziel bringen musste. Bei der Landung konnten die Piloten nicht wissen, ob das Fahrwerk ausgefahren und verriegelt war. Nach einer festgelegten Prozedur wurde ihnen dies vom Airport aus mit einer grünen Leuchtrakete bestätigt. Walter Borner landete schliesslich die HB-ILO mit einer Stunde und fünf Minuten Verspätung. Gerade noch rechtzeitig, bevor eine Suchaktion gestartet wurde. Die Brandursache war ein Speisetablett, welches sich wegen den Turbulenzen selbstständig machte und beim Runterfallen ein Stromkabel beschädigte, was zu einem Kurzschluss und somit zum Brand führte. Dieser Vorfall wird je nach Quelle unterschiedlich geschildert. Sicher ist nur, dass Serviceelemente an Bord waren, die nicht in eine DC-4 passten und so nicht gut eingerastet werden konnten. Ein Fehler der Bodendienste in Genève, so Cailliez. Dieser Vorfall wurde damals nie gross kommuniziert!

Dies erklärt, warum zu diesem Brandvorfall bis vor kurzem zwei verschiedene Daten vorlagen: Gemäss Cailliez passierte er Anfang 1949, während Fredy Peter⁷ ihn am 17.3.1948 platziert. Da kann leider die Aerophilatelie für einmal nicht weiterhelfen. Denn Unfallpost gab es zum Glück keine, nachdem die Besatzung mit zwei kleinen Feuerlöschern den Brand hatte löschen können. In seinem Notizheft hat Nyffenegger aber vermerkt, dass am 29.3.1948 eine weitere Besatzung, u.a. mit Walter Borner, an Bord der HB-ILA mitgeflogen ist (s. Abb. 11a). Flog diese mit, um die inzwischen notdürftig reparierte HB-ILO zurückzuholen? Diese Notiz stimmt terminlich mit dem Datum von Fredy Peter zu diesem Vorfall überein und vermochte auch Cailliez zu überzeugen. Es darf also davon ausgegangen werden, dass sich der Brand auf dem Flug vom **15.3.1948**, bzw. am 17. März nach dem Nachtstopp in Léopoldville ereignet hat. Demzufolge sind die beiden Flugzeuge HB-ILA und HB-ILO am 3.4.1948 zusammen oder in kurzem Abstand zurück von Johannesburg in die Schweiz geflogen. Im Notizheft (Abb. 11c, blauer Pfeil) ist ferner vermerkt, dass ein Passagier Vogt auf die HB-ILO gewechselt hat. Diese musste ja für weitere Reparaturarbeiten nach Zürich, der vermutlichen Zieldestination von Vogt, geflogen werden. Die HB-ILO blieb eine Zeitlang unbrauchbar. Spätestens am 4. Mai flog sie wieder, auf dem ersten Direktflug nach Kairo.¹⁵

7. Einstellung der Betriebsbewilligungen per 31.3.1949

Für die Swissair endete die Südafrika-Offensive auf jeden Fall abrupt Ende März 1949: Die südafrikanischen Behörden erteilten ihr keine weitere Betriebsbewilligung mehr. Die staateigene South African Airways hatte ja mittlerweile eine Linie nach Kairo eröffnet. Und die Briten waren vermutlich nie sehr erfreut über die von der Swissair angebotenen Anschlussflüge aus/nach London. Auch Belgien sistierte die Bewilligung für Léopoldville.⁷ Rückblickend gesehen und angesichts der Abwertung des englischen Pfunds am 16.9.1949, waren diese protektionistischen Entscheide eher von Vorteil.

Die Mitteilung der Swissair an die Generaldirektion der PTT betr. Einstellung der Flugverbindung erfolgte kurz und bündig mit einem Schreiben vom 1.4.1949:



Pb² Abb. 17 | Aus dem «vorläufig» wurden dann Jahre. Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 000-38-05.

In den *Postverbindungen mit dem Ausland* vom April 1949 war die Linie Genève-Johannesburg SR 562 noch enthalten, aber ohne Flugplan.

8. Schlusswort zum Teil 1 des Beitrags

Dieser Beitrag mag vielleicht für einige als überholter Stoff betrachtet werden. Das dachten wir zuerst auch. Sehr schnell stellte sich aber heraus, dass über die Flüge 1947/49 viele Fragen offen sind. Und als die NZZ am 3.8.2022 in einem Beitrag über den Swissair-Erstflug nach Südafrika vor 75 Jahre berichtete, dass die „**DC-4 HB-ILO von 1947 bis 1951 regelmässig nach Johannesburg flog**“, hat sich unser erstes Zögern verflüchtigt. So eine Falschaussage verlangt einen vertieften Blick zurück in die Vergangenheit.

Aufgrund der Fakten wissen wir ja nun, dass die Südafrikanische Union die Bewilligung für die Swissair-Linie nach Johannesburg schon am 31.3.1949 nicht erneuert hatte.

Erfahren haben wir auch, dass auf dem Rückflug des am **29.2.1948** gestarteten Fluges mit den Piloten Walter Borner und Hans Kuhn sowie u.a. dem Bordmechaniker Franz Weydknecht (Abb. 18) an Bord der HB-ILO, das Swissair-Flugzeug nicht über den üblichen Weg zurückgeflogen ist. Der Rückflug ab Johannesburg verlief via Léopoldville und dann erstmals via Accra an der Goldküste (heute Ghana). Nicht aus zeitlichen Gründen oder wegen des Wetters. Die Maschine sollte nur Schweizer Bürger aus dem von Unruhen aufgeheizten Umfeld in Accra in die Schweiz zurückbringen. Bei guten Bedingungen erfolgte dann ein Direktflug nach Genève über 4700 km in knapp 14 Std.^{8c}



Abb. 18 | Wenn sogar ein Pass helfen kann: Aus dem Pass von Franz Weydknecht, Accra 6.3.1948.

Vielleicht eine zweckdienliche Angelegenheit, es war ja fast ein Rekordflug. Aber auch das war die Swissair, eine diskrete wie effektive Praktikantin im Dienste der Aussenpolitik der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Leider konnte das Datum des 20. Fluges im Jahre 1948 nicht eruiert werden. Ob bei der Zählung der Flug vom 29.12.1947-4.1.1948 für etwas Verwirrung gesorgt hat? 1947 oder 1948? In den im PTT-Archiv vorgefundenen Akten steht zu diesem Flug (4,2 kg Briefpost): „Dieser Kurs wurde statistisch zum Jahr 1948 gerechnet, weil der Rückflug am 3/4. Januar 1948 erfolgte.“

Wer sich mit buchhalterischen Abgrenzungen befasst, kennt die Problematik.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Weitere Quellen/Abkürzungen:

1. Swissair, Entstehung und Werdegang unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, Hans W. Hautle, 1956, Verlag Athena AG, Basel sowie Geschäftsberichte 1947, 1948 und 1949 der Swissair | 2. Schweizerisches Luftposthandbuch 2018 (SLH), Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 3. Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern | 4. Le site des pionniers de l'aéronautique à Genève, Jean-Claude Cailliez, www.pionnair-ge.com | 5. Die Schweizerischen Flugpost-Zuschlagstaxen ab 1919, Roland F. Kohl, 1997, Postgeschichte-Verlag | 6. Journal de Genève a) 4.8.1947 b) 22.11.1947 c) 5.1.1948, via www.letempsarchives.ch | 7. Swissair - A day-by-day documentation, Fredy Peter, AS Verlag, 2018, ISBN 978-3-906055-89-3 | 8. a) NZZ 8.8.1947 b) Die Tat 4.+11.9.1948 c) NZZ 9.+13.3.1948, via www.e-newspaperarchives.ch | 9. s. Beitrag Swissair bereitet den Weg nach Fernost vor (1948-1957), im Philatelie & Luftpost 1/2023 | 10. PTT-Archiv P-00 C LA 22-11-02 + P-00 C_0229_02 | 11. Swissair im Kampf und Aufstieg, Robert Fretz, 1973, Schweizer Verlagshaus AG Zürich | 12. Pour Tous, 3.4.1962, L'Illustré S.A., via www.scriptorium.bcu-lausanne.ch | 13. Les Pilotes, Germain Chambost et Jean-Pierre Mithois, 1976, Presses de la Cité, ISBN 2-258-00156-0 | 14. Tribune de Genève 24.2.1976, via Schweiz. Nationalbibliothek | 15. s. Beitrag Swissair nach Kairo und Lydda - Erste Langstreckenflüge, im Philatelie & Luftpost 2/2022 | 16. Aero-Revue Nov. 1947 | AS=Ankunftsstempel | JdG=Journal de Genève | PTA=Amtsblatt der PTT | SLH= s. Quelle 2
Herzlichen Dank an Bernard Leuenberger für die Abb. 15 sowie an Jean-Claude Cailliez und die Teams des VHS-Archivs, Luzern und des PTT-Archivs mit Barbara Schmutz, Köniz.

Wenn Briefe sprechen könnten... Aufgabe am 31.7.1947 in FL-Schaan für den ersten Swissair-Sonderflug nach Südafrika

Ergänzend zum allgemeinen Beitrag über die Swissair-Sonderflüge 1947/49 nach Südafrika, drängt sich eine nähere Betrachtung des abgebildeten Belegs auf. Die folgende Beschreibung und die Abb. 1 und 2 stammen aus einem Auktionskatalog einer renommierten Schweizer Auktionsfirma:⁴

„1947: Swissair-SF nach Süd-Afrika bis Khartum ab FL-Schaan. Gemäss LHB (S.308) wurden auf diesem Flug zuschlagspflichtige Briefsendungen in die Nachbarländer mitgenommen. Der vorliegende Brief lief über Khartum weiter nach ADDIS ABEBA (Abessinien heute Äthiopien) und wieder retourniert an den Absender in die Schweiz. Dieser Weiterflug war kostenpflichtig und wurde in Schaan zusätzlich mit 40 Rp. belegt. Interessanter Sonderflug, evtl. ein Unikat.“

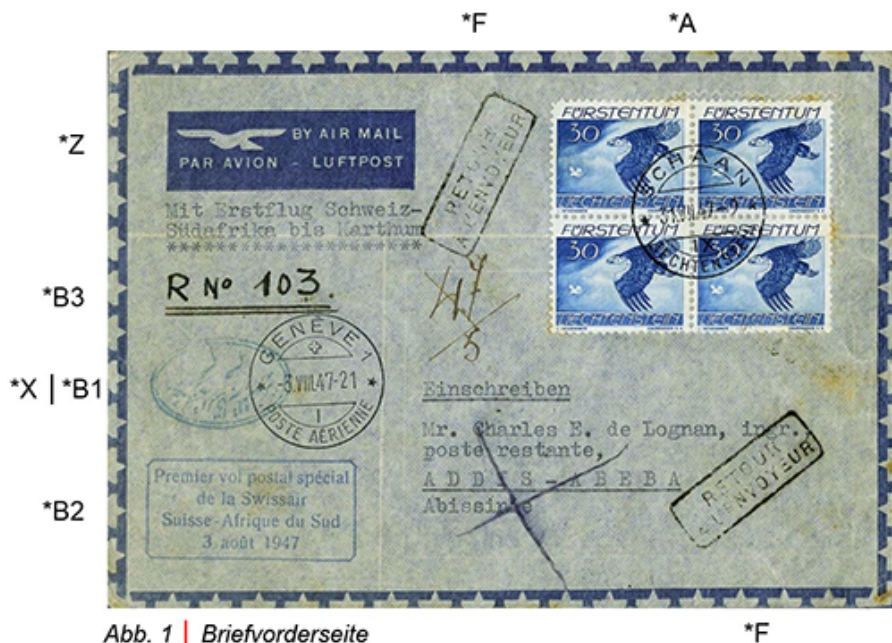


Abb. 1 | Briefvorderseite

Bemerkung zu den Abbildungen 1 und 2: Die Stempel und andere Merkmale sind aussen am Rand auf entsprechender Höhe in der Reihenfolge ihres Abschlags mit den Buchstaben *A-*J sowie mit *X und *Z gekennzeichnet.

Die oben erwähnte Beschreibung hätte lediglich „1947: Swissair-SF nach Süd-Afrika ab FL-Schaan. Sonderflug, evtl. ein Unikat“ lauten sollen (oben fett markiert) und wäre erst noch viel korrekter gewesen. Dazu Folgendes:

a) Portobestimmungen: Für den Sonderflug vom 3.8.1947 betrug die Taxe 30 Rp. (Auslandbrief) + 30 Rp. (Einschreiben) + 80 Rp. Flugpostzuschlag = Total 140 Rp. Da der Flugpostaufdruck (*Z) oben links nicht durchgestrichen ist, wären zusätzliche 60 Rp. (oder mindestens 40 Rp.) für die anschliessende Flugpostbeförderung fällig gewesen², total also 200 Rp. (oder mindestens 180 Rp, s. unten). Der Brief war aber nur mit 120 Rp. frankiert.

b) Der Brief war zweimal in Khartoum, jeweils im Flugzeug in geschlossenem Postsack. Aus dem PTT-Amtsblatt: „Für die Zwischenlandeplätze Khartoum, Nairobi und Elisabethville werden keine Säcke abgefertigt.“ Alle Sendungen des Sonderfluges – mit Ausnahme jener nach Südafrika - sind geschlossen in zwei Säcken nach Johannesburg und zurück befördert worden. Diese Sendungen erhielten bei der Rückkehr auf der Rückseite den Ankunftsstempel *Genève 1 Poste aérienne* vom 14.8.1947-16 (*C).

c) Für die anschliessende Weiterbeförderung ab Genève nach Addis Abeba fehlten die unter a) erwähnten 40 od. 60 Rp. für die Flugpost, also ging es auf dem Land- und Seeweg zum Bestimmungsort. Die Stempel Kairo vom 2.9.1947 (*D) und Addis Abeba vom 17.10.1947 (*E) sprechen auf jeden Fall nicht für eine Beförderung per Flugpost. Der Flugpostaufdruck (*Z) hätte also spätestens hier in Genève 1 durchgestrichen werden sollen. In der Nachbemerkung in Abb. 3 ist sogar vermerkt, dass die Sendungen aus Lichtenstein nach Übersee nur für die Strecke Genève-Johannesburg-Genève frankiert waren.

d) Die Adresse in Addis Abeba ist vielleicht fiktiv oder dann hat Mr. Charles E. de Lognan effektiv vergessen nach einer postlagernden Sendung nachzufragen. Auf jeden Fall wurde der Brief nicht abgeholt und nach einiger Zeit wieder an den Absender zurückgeschickt (Kastenstempel *Retour à l'expéditeur* / *F). Dabei reiste er via Ägypten (*X) nach Rom (*G) und von dort mit der Bahnpost (*H) nach Milano (*I) und weiter zurück in die Schweiz (*J).

e) Wieso der Brief nicht nach Aarau an Eugen Dätwyler (durchgestrichen), sondern nach Olten (*J) an Walter Aschwanden zurückgegangen ist, wird wohl ein Rätsel bleiben, ist aber in diesem Fall nicht so relevant.

f) Zurück zur Frankatur: Eigentlich war der Brief richtig frankiert für einen gewöhnlichen Flugpostbrief nach Addis Abeba (Brief Ausland 30 Rp. + Einschreiben 30 Rp. + Flugpost 60 Rp. = Total 120 Rp.). Hier summieren sich drei Dienstfehler verbunden mit einer Tarifänderung per 1. August:

1) In FL-Schaan hätten 20 Rp. (gem. Sonderflugtaxe) mehr und dazu noch 60 Rp. (sofern Flugpost-Beförderung nach dem Sonderflug erwünscht) frankiert werden müssen.

2) Genève 1 (*B1) hätte das fehlende Porto nachverlangen und den Vermerkstempel „Affranchissement manquant réclamé“ anbringen sollen.

3) Da dies nicht geschehen ist, hätte der Brief – mit dem gleichen Flug – als gewöhnliche Flugpost via Kairo nach Addis Abeba befördert werden sollen. Aber da hätte er nicht mit dem blauen Zusatzstempel (*B2) versehen werden und die Reise nach Südafrika (*C) machen dürfen. Um das Ganze noch komplexer zu machen: Der gewöhnliche Flugpostzuschlag nach Abessinien wurde per 1. August von 60 auf 40 Rp. gesenkt.



Abb. 2 | Briefrückseite *J *C *E

Wie oben gesagt: Richtig an der Beschreibung ist nur, dass es ein Brief des Sonderfluges ist und er wegen der Destination ein Unikat ist. Von den 701 Sendungen ab Liechtenstein war nur eine für Abessinien bestimmt, welche zudem eingeschrieben war (vgl. Abb. 3). Damit wäre auch die Richtigkeit der von Hand angebrachten Einschreibe-Nummer „R No 103“ (*B3) erwiesen. Was aber einem zusätzlichen, dem vierten Dienstfehler gleich kommt: In FL-Schaan war keine R-Etikette angebracht worden und die Sammelstelle Genève 1 (oder Buchs?) konnte oder durfte keine eigene Etikette auf einer Sendung aus Liechtenstein anbringen. Da wurden gar viele Augen zgedrückt.

Die Bedeutung der von Hand angebrachten Zahlen „4.7/5“ sowie der Zeitpunkt (Hin- oder Rückreise) und Ort (Kairo oder Alexandria) des Abschlags von Stempel (*X) konnten nicht mit Sicherheit eruiert werden. Nicht geklärt ist auch die Frage der sehr langen Zeit zwischen der Aufgabe in FL-Schaan (31.7.1947), dem Sonderflug (3.-14.8.1947) und der

Rücksendung an den Absender erst nach fast einem Jahr (Olten 9.7.1948)!
 Diese Frage könnte nur der Brief beantworten, wenn er sprechen könnte.

GENEVE 1
 EXP. DES LETTRES

N°: *44 546*

D.G.PTT.No 440.2.64

 Vol spécial Swissair
 Genève-Johannesbourg

D.G.
 Communications postales
B e r n e.

Selon instructions reçues dans votre lettre citée en marge,
 nous vous transmettons un relevé des correspondances philatéliques
 originaires du Liechtenstein et destinées au vol spécial Swissair
 Genève - Johannesbourg.
 De la commune de Campione d'Italia, nous n'avons reçu aucun
 envoi.

Pays de destination	Nombre des envois		Poids total gr.
	Rec.	Ord.	
Suisse	327		1911
"		124	482)
Liechtenstein	77		375
"		15	79)
France	1		6
Grande-Bretagne	1		4
Belgique	1		7
Allemagne		4	13
Autriche	2		10
Tchécoslovaquie	2		15
U.S.A.	4		20
"		13	77)
Egypte	8		26
Soudan égyptien	3		11
Kénya	6		21
Congo belge	4		14
Union Afrique du Sud	107		547
Nigéria	1		4
Abyssinie	1		3
Totaux =	545	156	3625

Exp. de la PTT

Genève, 13.VIII.47
 D. Expédition des lettres: *213*

NB. Les envois originaires du Liechtenstein à destination de pays
 d'outre-mer étaient affranchis pour le parcours Genève -
 Johannesbourg - Genève seulement.

Abb. 3 | Bestimmungsländer der 701 Sendungen aus Liechtenstein SLH SF 47.7aL. Ob die FL-Sendungen nach Ägypten, Sudan und Kenia mit dem Zusatzstempel *B2 auch falsch frankiert wurden – oder nur jene nach Abessinien? Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 22-11-02.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Abkürzungen:

1. PTT-Archiv P-00 C LA 22-11-02 | 2. Die Schweiz. Flugpost-Zuschlagstaxen ab 1919, Roland F. Kohl, 1997 | 3. Schweizerisches Luftposthandbuch 2018 (SLH), Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 4. Aus Diskretionsgründen nur auf Anfrage zu erfahren | LHB = SLH = s. Quelle 3

Herzlichen Dank an das Team des PTT-Archivs in Köniz, www.mfk.ch/forschen/ptt-archiv

Swissair ab Locarno 1940/41, kein Flug nach Rom am 2.1.1941

Sechs Monate nach Beginn des 2. Weltkrieges, eröffnete die Swissair zwei Linien ab Locarno in den Süden. Eine am 18.3.1940 nach Rom und die andere am 1.4.1940 nach Barcelona. Beide Linien dienten während ihres kurzen Bestehens als Zubringerlinien nach Rom u.a. einerseits für die LATI-Linie nach Südamerika (via Sevilla) und andererseits für die Ala Littoria-Linie via Barcelona und Madrid nach Lissabon zur PAA-Linie nach New York.

Am Montag, 10.6.1940 erklärte Italien Frankreich und England den Krieg. Die italienische Fluggesellschaft LATI wurde am 3.9.1940 militarisiert. Es drohte die Einstellung des Betriebs. Doch Bruno Mussolini, einer der beiden Generaldirektoren, setzte sich bei seinem Vater für das Weiterbestehen der Linie ein, vorerst mit Erfolg¹. Die LATI wird ihren letzten Flug nach Südamerika am 19.12.1941 ausführen. Die Ala Littoria-Linie blieb zum Teil bestehen, bis der Postverkehr mit und über Italien im September 1943 gesperrt wurde.

Die Kriegserklärung Italiens traf direkt die beiden Swissair-Linien ab Locarno. Die werktags bediente Linie nach Barcelona wurde umgehend eingestellt. Der letzte Flug mit Walter Borner als Pilot konnte noch am Morgen vom 11.6.1940 nach Locarno zurückfliegen.² Die Linie nach Rom wurde ihrerseits zwei Wochen später, am 25.6.1940 eingestellt. Es folgten dann wiederholte Verhandlungen mit den italienischen Behörden für die Wiederaufnahme des Flugbetriebs (vgl. dazu das Buch von Alfred Muser³).

Am 3.10.1940 berichtete die Tagespresse vielversprechend aufgrund einer Mitteilung der Swissair, dass der Linienbetrieb ab dem 14.10.1940 auf beiden Linien wieder aufgenommen wird:

La Swissair va reprendre son activité

Zurich, 2. — La Swiss-Air communique: « Les pourparlers concernant la reprise des services aériens Locarno-Rome et Locarno-Barcelone ont été couronnés de succès. Si aucun événement ne survient entre temps, la Swiss-Air exploitera ces deux lignes tous les jours ouvrables à partir du lundi 14 octobre. Contrairement à l'horaire appliqué au début, il y aura, dans les deux directions, escale à Milan. Les deux lignes sont donc les suivantes: Locarno-Milan-Rome, Locarno-Milan-Barcelone. L'horaire exact sera publié à bref délai par la Swiss-Air. »

Abb. 1 |
*Ankündigung der Wiederaufnahme des Flugverkehrs mit neuer Linienführung Locarno-Milano-Rom und Locarno-Milano-Barcelona. Quelle: Journal de Genève.*⁴

Soweit kam es aber nicht. Warum genau ist leider weder von Muser noch aus der Tagespresse zu erfahren. In diesem Zusammenhang sind im SLH⁹ seit der vorletzten Ausgabe 2013 Briefe ab Vaduz vermerkt, die für die Teilstrecke Locarno-Milano vorbereitet worden sind (Abb. 2). Gemäss Ankündigung sollten beide Linien, jene nach Rom wie auch jene nach Barcelona, via Mailand verkehren. Die Vorbereitung dieser Briefe war also nicht aus der Luft gegriffen. In einem weiteren Presseartikel wurde am

5.10.1940 die Aussicht auf eine Wiederaufnahme noch bestätigt. Und in der Presse vom 12.10.1940^{4,5} wurde zudem berichtet, dass der Bundesrat die Bewilligung dazu erteilt habe. Eingeweihte Aerophilatelisten hatten bereits Briefe für die neue Teilstrecke Locarno-Milano - mit Weiterflug nach Rom oder Barcelona - vorbereitet:



Abb. 2 | 12.10.1940, vgl. SLH Kapitel RF, Anmerkung auf Seite 75 zu RF 40.3. Porto Brief Ausland 30 Rp. + Einschreiben 30 Rp. + Express 60 Rp. = Total 120 Rp. ergibt eine überfrankatur von 80 Rp. Oder sollte diese dem Devisenexport dienen? Die Eile in dieser kurzen Zeit war aber umsonst.

Seit März 1940 wurde nach Italien kein Flugpostzuschlag mehr erhoben. Ob der Absender vorsorglich mehr frankiert hat, weil er unter diesen hektischen Umständen nicht wusste, ob allenfalls ein Sonderflugpostzuschlag erhoben wird – wie die 50 Rp. für die Erstflüge nach Rom (18.3.1940) und Barcelona (1.4.1940)? Die Flüge wurden aber am 14.10.1940 nicht wieder aufgenommen und Barcelona wurde endgültig nicht mehr bedient. Etwas später dagegen wurde die Wiederaufnahme der Flüge nach Rom, jetzt für den 2.1.1941 angekündigt.

Über diese Wiederaufnahme der Fluglinie Locarno-Rom berichteten je eine Mitteilung der Swissair und der Generaldirektion (GD) der PTT, beide vom 28.12.1940 datiert. Grundsätzlich sind die Inhalte identisch, es gibt jedoch einen kleinen Unterschied betr. der Zwischenlandung in Milano auf dem Hinflug (der Rückflug erfolgte nun direkt). Die Swissair spricht von einem „fakultativen“ Halt, während die GD PTT sowas nicht erwähnt. Gemäss Muser und weiteren Quellen^{6,7} musste die Landung zu Kontrollzwecken erfolgen. Was aber Gegenstand der Kontrolle war, wird nicht gesagt, ebenso nicht die Kriterien der fakultativen Zwischenlandungen

Strecke/Ligne 1086 LOCARNO-Milano-ROMA

FLUGPLAN / HORAIRE

gültig ab) 2.1.1941 (bis auf weiteres
valable à partir du) (jusqu'à nouvel avis

werktags/jours ouvrables Douglas DC-2

Lokalzeiten/heures locales

09.00	ab	LOCARNO	an	15.45
10.30+	an	Milano		↑
10.45+	ab	Milano		
13.00	an	ROMA	ab	14.00

- + Zwischenlandung fakultativ.
Passagiere nach und ab Mailand werden vorläufig nicht angenommen.
- + Arrêt facultatif.
Passagers à destination et au départ de Milan ne sont pas admis jusqu'à nouvel avis.

Abb. 3 | 28.12.1940, aus der Mitteilung der Swissair. Zu beachten: Passagierdienst nur nach und ab Rom zugelassen: Tarif hin und zurück CHF 153 bzw. LIT 720 bzw. US\$ 37.80. Wieso 1 ½ Std. für die rund 100 km nach Milano ist hier nicht ersichtlich (vgl. Abb. 4). Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 22-10-04.

Mitteilung an Radio und Presse

Luftpostverkehr mit Italien. Am 2. Januar 1941 wird die "Swissair" ihren Betrieb auf der Linie Nr.1086 Locarno-Roma wieder aufnehmen

w e r k t ä g l i c h

	9.00	ab	Locarno	an	↑	15.45
	10.30 *)	an	Milano			
Der Flugplan ist	10.45 *)	ab	Milano			
nur für die Zeit-	13.00 *)	an	Roma	ab	↑	14.00 *)
ungen bestimmt.						

*) italienische Zeit

Der Hinflug wird zur Beförderung von Luftbriefpostsendungen (mit bezahltem Zuschlag) sowie von Briefen und Postkarten ohne Zuschlag nach Rom, Süditalien und der Vatikanstadt benützt.

Den Abonnenten der monatlich erscheinenden Übersicht der Postverbindungen mit dem Ausland wird ein Deckblatt mit dem Flugplan und den üblichen Angaben über den Postdienst zugestellt.

Bern, den 28. Dezember 1940 GENERALDIREKTION PTT.

Abb. 4 | 28.12.1940, aus der Pressemitteilung der GD PTT. Zu beachten: Zeitunterschied Schweiz-Italien (in der Mitteilung mit * markiert) - ein weiteres Kapitel mit sieben Siegeln in der Kriegszeit. Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 22-10-04.

Letztendlich verhinderte nicht der Krieg, sondern das ungünstige Wetter die geplante Wiederaufnahme des Flugdienstes nach Rom am 2.1.1941. Dies geht aus einer unscheinbaren Telefonnotiz des Oberpostinspektorats hervor (Abb. 5).

Während die Postladung hier mit 18 kg angegeben wird, sollen gemäss SLH nur gerade 5 Sendungen befördert worden sein. Ob die Sendungen SLH RF 41.1 mit einem entsprechenden Vermerkstempel versehen wurden, entzieht sich unserer Kenntnis.

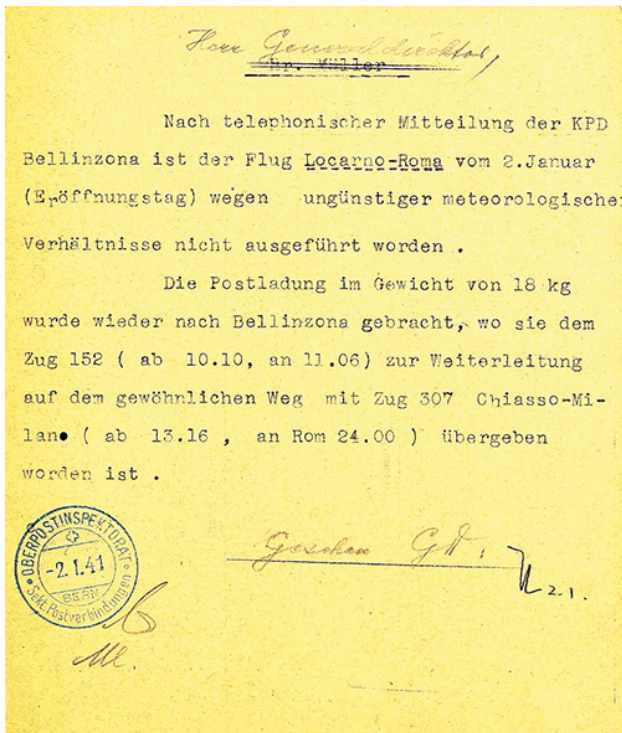


Abb. 5 | Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 22-10-04.

Erstaunlicherweise erwähnt Alfred Muser in seinem Werk diesen Ausfall nicht, wie auch nicht jene, welche bereits am 24.4.1940 nach Rom und am 29.5.1940 nach Barcelona vorgefallen waren.¹⁰

In den *Postverbindungen mit dem Ausland* vom Januar 1941* wurde auf die Wiederaufnahme der Flüge nach Rom wie folgt hingewiesen:

Aenderungen während des Druckes.

Am 2. Januar wird die «Swissair» den werktäglichen Betrieb auf der Linie Nr. 1086 *Locarno-Rom* wieder aufnehmen. Ueber Flugplan und Postbeförderung gibt mitfolgendes Deckblatt, das auf Seite 24 nach Nr. 201 einzukleben ist, Auskunft.

203 (1086). Locarno-Rom (Swissair)		
werktätlich		
9 ⁰⁰ ↓	ab Locarno . . . an	15 ⁴⁵ ↑
10 ³⁰ ↓	an Mailand . . . ab	
10 ⁴⁵ ↓	ab Mailand . . . an	
13 ⁰⁰ ↓	an Rom ab	14 ⁰⁰ ↑
		a) Chiasso 2 7 ³⁰ { mit Bahn bis Bellinzona und Auto nach Flugplatz Locarno-Magedino.
		b) Roma città, Roma ferrovia, Città del Vaticano
		c) Süditalien (Rom Stadt und weiter) Vatikanstadt

Abb. 6 | *Quelle: Reinhard Stutz und Markus Sprenger, Post- und Geschichte GmbH

Da am 2.1.1941 kein Flug stattfand, können folglich spätere Flugpostbriefe das Prädikat „Erstflugbeleg nach Wiederaufnahme des Flugverkehrs“ für sich in Anspruch nehmen, so wie z.B. folgender Flugbrief in die USA:

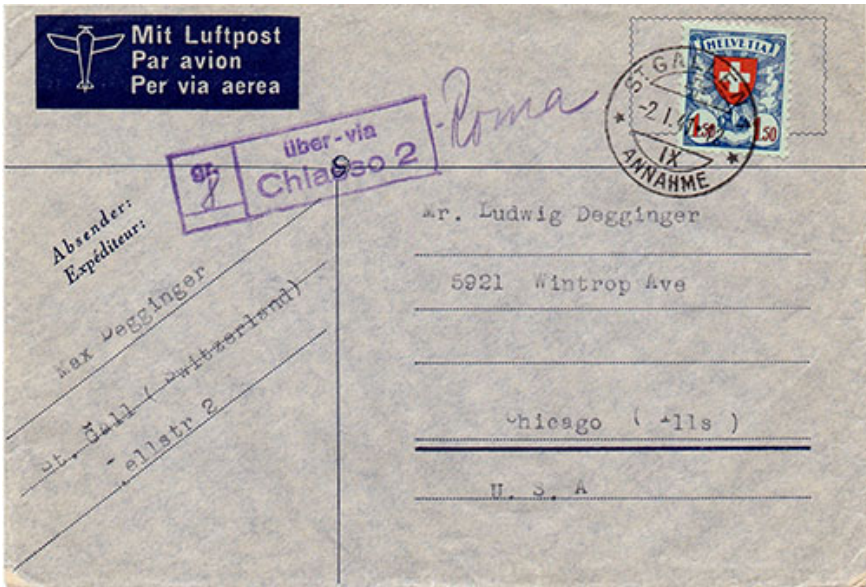


Abb. 7 | St. Gallen 2.1.1941-12, also rechtzeitig für die Zuleitung auf den Flug vom 3.1. Der Leitvermerk ist eindeutig, so dass die Beförderung sicher via Rom erfolgte. Kartenschluss Chiasso 3.1. 07:20 h, Abflug Locarno 09:00 h, Ankunft Rom 13:00 h (italienische Zeit), Umladung auf Ala Littoria-Flug via Barcelona und Madrid nach Lissabon zum PAA-Flug nach New York. Kein Transit- oder Ankunftsstempel.

Am 14.1.1941 wurde der Betrieb auch auf der Linie Locarno-Rom endgültig eingestellt. Dabei wurde Walter Borner zum dritten Mal vom Krieg aus dem Himmel geholt (N.B: Sein erster „letzter Flug“ auf einer Linie erlebte er am 29.8.1939 auf dem Rückflug von London²). Für die Flugpost via Italien ging es dann für einige Zeit bis Rom nur noch mit der Bahn.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Weitere Quellen/Abkürzungen:

1. Schweiz-Südamerika, die LATI-Luftpostlinie von 1939 bis 1941, Reinhard Stutz/Christian Geissmann, 2006; Post und Geschichte GmbH | 2. Der Bund 28.1.1962, via Quelle 5 | 3. Die Swissair 1939-1945, Alfred Muser, Schüch Verlag, 1996, ISBN 3-9520906-2-X | 4. Online-Archiv www.letempsarchives.ch | 5. Online-Archiv www.e-newspaperarchives.ch | 6. Swissair, Technischer Dienst im Jahre 1941, eine mit dem Kürzel „Est“ signierte Chronologie datiert vom 23.5.1961 | 7. Swissair - A day by day documentation, Fredy Peter, AS Verlag, 2018, ISBN 978-3-906055-89-3 | 8. Die Schweiz. Flugpost-Zuschlagstaxen ab 1919, Roland F. Kohl, 1997 | 9. Schweizerisches Luftposthandbuch 2018 (SLH), Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 10. PTT-Archiv P-00 C LA 22-10-04

Herzlichen Dank an das Team des PTT-Archivs in Köniz, www.mfk.ch/forschen/ptt-archiv

Beate Uhse, erfolgreiche Pilotin und Unternehmerin.

Beate Uhse, am 25. Oktober 1919 in Ostpreussen geboren, träumte schon als Kind davon, einmal Pilotin zu sein. An ihrem 18. Geburtstag erhielt sie ihren Flugzeugführerschein, ein Jahr später bestand sie auch die Kunstflugprüfung. Ihre Fliegerkarriere begann bei der Bucker Flugzeugbau GmbH als Praktikantin, dann wurde sie als Pilotin fest angestellt und flog auch als Double für die Filmindustrie. Im Zweiten Weltkrieg überführte Beate Uhse als Hauptmann der Luftwaffe zahlreiche Jagdflugzeuge an die Front. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab sie die Fliegerei auf und machte Karriere als Unternehmerin.



Beate Uhse war das jüngste von drei Kindern des Landwirts Otto Köstlin und der Ärztin Margarete Köstlin. Als sie acht Jahre alt war, erzählte ihr der ältere Bruder die Sage von **Ikarus**. Sie war fasziniert von der Geschichte – und von der Idee des Fliegens. So sehr, dass sie Hühnerfedern sammelte und sie zu zwei Flügeln zusammenklebte und vom Dach der elterlichen Veranda sprang, Beate blieb unverletzt. Ihre Eltern schränken sie nicht ein, sondern förderten und unterstützten ihre Tochter, die sich gerne dem Sport hingab, mit 15 Jahren wurde sie hessische Meisterin im Speerwerfen. Unter keinen Umständen wollte sie in die Fusstapfen ihrer Eltern treten, als Landwirtin oder Ärztin ihr Geld verdienen. Sie wollte fliegen lernen.



Mit 18 Jahren Flugzeugführerschein erhalten

Mit 16 reiste Beate Köstlin für ein Jahr nach England, um als Au Pair Englisch zu lernen. Danach kehrte sie auf das elterliche Gut zurück, wo sie ihren Eltern zuliebe eine «richtige» Ausbildung in Hauswirtschaft absolvierte. Während einer Reise nach Berlin lernte ihr Vater zufällig den Motorflugreferenten des Deutschen Aero-Clubs, Wilhelm Sachsenberg, kennen und klagte ihm sein Leid über seine «flugverrückte» Tochter und den «Quatsch» von weiblichen Piloten. Sachsenberg zeigt Verständnis für die Neigung der 17-Jährigen und sandte ihr detailliertes Informationsmaterial über die Pilotenausbildung. Schliesslich gaben die Eltern dem Drängen der jungen Frau nach, und am 7. August 1937 konnte Beate bei der Fliegerschule Rangsdorf bei Berlin in einer **Heinkel He 72** mit dem Fluglehrer Tobaschefski erstmals das Gefühl des Fliegens spüren. Drei



Heinkel He 72

Wochen später folgte der erste Alleinflug. Fluglehrer Haak schulte sie dann auf den Mustern Klemm Kl 25, **DAR-9 (Focke-Wulf Fw 44)** und **Bücker Bü 131 Jungmann**. Mit einem Solo- Überlandflug Rangsdorf–Magdeburg–Halle–Leipzig–Rangsdorf schloss sie ihre Ausbildung ab und erhielt an ihrem 18. Geburtstag ihren Flugzeugführerschein!



Die DAR-9 (Focke-Wulf Fw 44) wurde nur 1x auf Briefmarken abgebildet. Bulgarien Michel.Nr. 3010

Praktikantin, Kunstflug-, Renn- und Vorführpilotin

Um ihren Horizont zu erweitern, bewarb sich Beate bei der ebenfalls in Rangsdorf ansässigen Bücker Flugzeugbau GmbH, die sie als Praktikantin einstellte und wo sie alle Bereiche der Firma durchlief. Man förderte sie. Während dieser Zeit durchlief sie nicht nur die Schulung auf Gotha Go 145 und Arado Ar 66 bis zur Klasse B1, sondern begann auch mit der Kunstflugschulung. Ihr Fluglehrer war nun Hans-Jürgen Uhse, ihr späterer Ehemann. Die Kunstflugprüfung K1 konnte sie allerdings erst am 19. August 1938 ablegen. Doch schon einen Monat zuvor hatte sie am 1. Zuverlässigkeitsflug für Sportfliegerinnen teilgenommen und unter 13 Teilnehmerinnen mit einer Klemm Kl 25 hinter Melitta Schiller den zweiten Platz belegt. Drei Wochen später schickt sie das Werk mit einer Bücker Bü 131A zur Teilnahme am Luftrennen in Kortrijk/ Belgien, wo sie mit ihrem nur 80 PS starken Flugzeug in ihrer Klasse Erste



Bücker Bü 131 Jungmann. Nur Kuba zeigt diesen Flugzeugtyp auf Briefmarken. Mi-Nr. 4823

und in der Gesamtwertung Dritte wird. Am 16. Mai 1939 legt sie mit Bravour ihre Kunstflugprüfung K2 ab. Drei Monate später, beim zweiten Zuverlässigkeitsflug der Sportfliegerinnen, wurde sie hinter Liesel Bach** (Bücker Bü 180) und Luise Harden (Siebel Si 202), ebenfalls auf einer Bü 180 Dritte, wieder unter 13 Teilnehmerinnen. Einer der ersten Gratulanten war Wilhelm Sachsenberg, der den Wettbewerb auch organisierte. Noch wenige Tage vor Kriegsausbruch, am 20. August, beauftragte sie die Bücker Flugzeugbau GmbH, eine Bücker Bü 133 Jungmeister in Thurö/ Dänemark vorzuführen, damit war sie nun eine anerkannte Pilotin.

* *Siehe Philatelie & Luftpost 2021/2

Pilotin bei Bucker und beim Film

Beate war von Anfang an verliebt in ihren Fluglehrer Hans-Jürgen Uhse, lehnte jedoch dessen wiederholte Heiratsanträge ab. Sie wollte nie und nimmer das Fliegen eines Mannes wegen aufgeben. Da Hans-Jürgen sie in ihren fliegerischen Ambitionen tatkräftig unterstützte, willigte sie schliesslich ein. Doch nun stellte sich ihr Vater quer, er verweigerte dem jungen Paar für ein ganzes Jahr seine Einwilligung. Schliesslich sollte die Hochzeit am 10. Oktober 1939 stattfinden, dazu kam es aber wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr. Am 28. September sollte Hans-Jürgen Uhse einrücken. Beate und er heirateten vier Stunden vor seiner Abreise mit einer Kriegstrauung. Sie wurde von Bucker als permanente Pilotin eingestellt und überführte nun neue oder reparierte Flugzeuge öfters nach Ungarn.



Als eine Filmfirma bei Bucker wegen Piloten für Filmaufnahmen als Double für die Grössen des Films anfragte, empfahl die Firma Beate Uhse, die klein genug ist, um sich im vorderen Sitz verstecken zu können und von dort das Flugzeug am Boden zu rollen oder es auch zu fliegen, während die Filmhelden wie Hans Albers oder René Deltgen im hinteren Sitz den kühnen Flieger markierten. Der Film, in dem sie für Deltgen mit einer Bucker Bü 180 Student eine Ballonsperre durchflog und nach einem Flügelbruch den Absturz simulieren musste, hiess «Achtung, Feind hört mit!». Auch im Film «D III 88» wirkte sie mit,

wo sie in einer Bü 131 sass und ein englisches Jagdflugzeuge im Ersten Weltkrieg darstellte. Dagegen kämpften die mit Balkenkreuzen und MG-Attrappen versehenen Fw 44 als deutsche Jäger.

Witwe mit 26 Jahren

Zum 1. April 1942 wechselte Beate Uhse von Bucker zu dem neu gegründeten Flugzeug-Reparaturwerk Alfred Friedrich in Strausberg, wo sie in gewohnter Weise Flugzeuge einflog und überführte. Ab April 1944 wurde sie immer wieder für Überführungsflüge engagiert, meist auf Junkers Ju 87, die aus der Weser-Fertigung in Tempelhof kommend, zu den verschiedenen Fliegerhorsten gebracht werden mussten.

1943 gebar Beate Uhse ihren Sohn Klaus. Da sie in einem kriegswichtigen Betrieb arbeitete, durfte sie weiterhin berufstätig bleiben und erhielt sogar die Erlaubnis, ein Kindermädchen zu beschäftigen, das auch ihr Haus in

Rangsdorf hütete. Im Mai 1944 verunglückte ihr Mann Hans-Jürgen tödlich und liess Beate als 26-jährige Witwe mit dem einjährigen Klaus zurück.

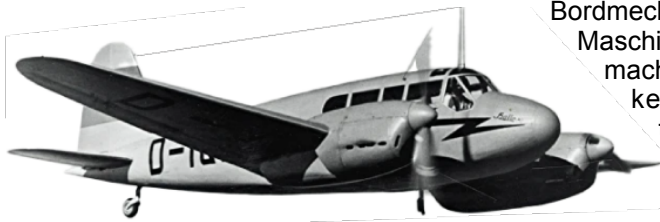
Überführpilotin bei der Deutschen Luftwaffe

Die bei der Luftwaffe gebotene Möglichkeit, Flugzeuge zu fliegen, an die sie als Sport-Fliegerin nie herangekommen wäre, begeisterte sie. Sie flog die Jäger Messerschmitt Bf 109 und Focke-Wulf Fw 190, sowie weiterhin Ju 87, gelegentlich auch einmal eine zweimotorige Messerschmitt Bf 110. Bei diesen Flügen kam es auch zu Begegnungen mit alliierten Jägern, die das deutsche Flugzeug angriffen. Mit Glück und fliegerischem Können kam sie aber immer davon. Ab Oktober 1944 wurde sie dann im Range eines Hauptmanns vom Überführungs-Geschwader 1, Gruppe Mitte mit Sitz in Staaken, übernommen. Ganz zum Schluss, im April 1945,

bekam sie dort auch noch eine Einweisung auf den Strahljäger Messerschmitt Me 262. Mit dieser Flugerfahrung, dachte sie, werde sie nach dem Krieg gute Berufschancen als Pilotin bekommen.

Abenteuerlicher Flug vor Kriegsende

Im April 1945 war Berlin von sowjetischen Truppen umschlossen. Ihre Gruppe verlegte von Staaken in den Westen. Beate Uhse, gerade von einem Überführungsflug nach Leipzig zurück, wollte aber auf keinen Fall ohne ihren Sohn und dessen 19-jähriges Kindermädchen weg. Durch die zerstörte Stadt schlug sie sich zu ihrem Haus in Rangsdorf durch und holte die beiden. Mit viel Mühe gelang es ihnen, nach Gatow zu kommen, dem einzigen noch offenen Flugplatz. Die anderen Angehörigen der beiden Staffeln waren schon weg. Eine bereitstehende Junkers Ju 52 würde sie und ihren Sohn mitnehmen, nicht aber das Kindermädchen. Sie blieb auf dem Platz und entdeckte ein Flugzeug, eine fünfsitzige **Siebel Fh 104**, an der aber ein Schild mit der Aufschrift «Unklar» hing. Ein zurückgelassener



Bordmechaniker half ihr, die Maschine flugtauglich zu machen und zu betanken. Sie durchblät- terte eilig das Handbuch des Flugzeugs, das sie vorher noch nie

geflogen war und startete Richtung Leck in Nordfriesland mit ihrem Sohn, dem Kindermädchen, dem Bordmechaniker und zwei Verwundeten!

Das Flugzeug war die letzte Maschine, die aus Gatow herauskam. Trotz des schon sehr knapp gewordenen Kraftstoffs musste sie sich vom Fliegerhorst Leck fern halten, weil englische Jäger die dort stehenden deutschen Flugzeuge angriffen. Erst als die Spitfire wieder weg waren, konnte sie landen. Hier wurde sie von den einrückenden britischen Truppen

gefangen genommen. Nach ihrer Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft liess sich Beate Uhse mit ihrem Sohn in Flensburg nieder. Ihre Karriere als Pilotin war nun zu Ende, denn die Besatzungstruppen untersagten jede fliegerische Tätigkeiten.

Beate Uhse als Geschäftsfrau

Die junge Witwe muss also einen anderen Weg finden, um sich und ihren Sohn ernähren zu können. Erst schlägt sie sich mit diversen Geschäften durch. Ihre Produkte verkauft sie von Tür zu Tür und lernte dabei viele Hausfrauen und ihre Schwierigkeiten kennen. 1951 gründete sie mit vier Angestellten ihr Versandhaus und eröffnete zahlreiche erfolgreiche Shops für Mann und Frau. 1990 ging Beate Uhse an die Börse und erzielte



SEIT 1946

Umsätze gegen 100 Millionen DM. Der geschäftliche Erfolg erlaubte es ihr, ihren alten Traum wieder Wirklichkeit werden zu lassen. So kaufte sie ihr erstes eigenes Flugzeug, eine Cessna 172, mit der sie sich erneut so fühlen konnte wie ein junges Mädchen.

Die Fliegerin und Unternehmerin verstarb 2001 im Alter von 81 Jahren an den Folgen einer Lungenentzündung in St. Gallen.

Walter Kalt, Bassersdorf
<https://www.cockpit.aero>



Karl Bickel (1886-1982)

1886 in Zürich geboren, bildet sich Karl Bickel zum Lithografen aus und eröffnet mit 21 Jahren sein eigenes «Atelier für erstklassige Reklame». In der Blütezeit des Schweizer **Plakats** in den 1910er- und 20er-Jahren schafft er zahlreiche lithografierte Künstlerplakate für die im Aufschwung begriffenen Wirtschaftszweige wie Mode, Tourismus oder Schokolade-industrie.



Sein Interesse am freien künstlerischen Arbeiten zeigt sich in sorgfältigen Naturstudien bereits während der Lehrjahre.

Im Kunsthaus Zürich werden 1909 seine **Pastelllandschaften** gezeigt, und 1916 eine Reihe druckgrafischer Arbeiten.

Eine Studienreise führt ihn 1912 nach Italien, wo er, beeindruckt von den Werken Michelangelos, die **Steinbildhauerei** erlernt. Sein neues Berufsziel kann er jedoch wegen einer Tuberkuloseerkrankung nicht weiterverfolgen. 13 Monate verbringt er auf Walenstadtberg, wo - zu Beginn des 1. Weltkriegs - die Idee eines **Friedenstempels** erstmals in ihm erwacht.



40 Jahre lang - von 1923 bis 1963 erhielt der Künstler Karl Bickel von der Schweizerischen Eidgenossenschaft, PTT, Aufträge für den Briefmarkenstich, in welchem er sich unbestreitbar zum Grossmeister entwickelt hat. 1923 erschienen die ersten Wertzeichen der Schweizerischen Post als definitive Flugpostmarken, nachdem in den Jahren 1919 / 1920 ein



offizielles Provisorium - ein roter Aufdruck „Flügelrad mit Propeller“ auf den Wertzeichen „Helvetia mit Schwert“ 30 Rp und 50 Rp von 1908 als Flugpostmarken Gültigkeit hatte.

Die ersten 3 Motive der 11 Werte umfassenden Flugpostserie sind von Karl Bickel entworfen und von der Eidgenössischen Münzstätte Bern, im Buchdruckverfahren gedruckt worden.



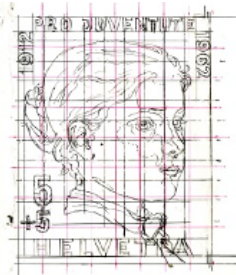
Es waren dies die sinnbildlichen Darstellungen „Einecker mit Säntis“ (Werte 15, 20 und 25 Rp), „Pilotenkopf mit Alpen im Hintergrund“ (Werte 35 und 40 Rp) und „Doppeldecker“ (Werte 45 und 50 Rp).



Ausgerechnet das starke und eindruckliche Motiv des Pilotenkopfes sorgte in der Öffentlichkeit

damals für Diskussion und Aufregung: Es sei zu modern, zu kühn und zu phantastisch. Die beiden Markenwerte stiessen auf eine breite Ablehnung, was einerseits aus heutiger Sicht kaum zu verstehen und nachzuvollziehen ist, andererseits aber doch 6 Jahre nach dem Erscheinen durch ein anderes Bildnis (Flugpostbrief mit Flügeln) abgelöst worden ist. Diese wurde von einem Genfer Künstler entworfen. Der Wirbel um den Pilotenkopf hatte aber für den Künstler Karl Bickel keine negativen Auswirkungen, konnte er doch in der Folge für die Schweizerische Post mehr als 100 Markenbilder schaffen.

Vom Bild zur Marke



Offizielle Schweizer Briefmarken



Sondermarken



Stecher-Werkzeug



Entwürfe



Kupferdruckplatte
mit Heinrich Pestalozzi

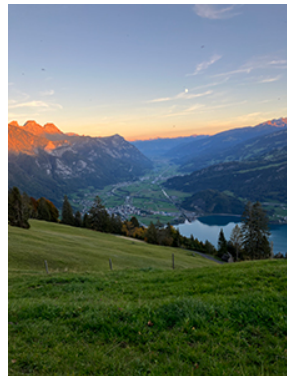
Die Tätigkeit als Grafiker und Markenstecher ermöglicht ihm finanziell den Bau des Paxmals, welches ihn als Bauwerk, aber auch als Gesellschafts-entwurf über gut 25 Jahre hinweg in Anspruch nimmt.

Ab den Fünfzigerjahren widmet sich Karl Bickel vermehrt dem freien künstlerischen Ausdruck. Er bleibt dabei weitgehend der realistischen Malerei verpflichtet, neigt aber entsprechend seinem Vorbild Ferdinand Hodler zu symbolischen oder stilisierten Darstellungen.



Paxmal. Die Friedensvision in Marmor und Granit.

Das Paxmal wurde als Friedenstempel und Ort der Einkehr von Karl Bickel erbaut. Auf einer Alp der Churfürsten hoch über dem Walensee gelegen, entführt es die Besucher in die Ideenwelt des aus Zürich stammenden Künstlers.



Das Paxmal unmittelbar unter den Churfürsten,

Blick nach Walenstadt.

Während eines langen Aufenthalts im Lungensanatorium in Walenstadtberg im Jahr 1913 gelobte er, dem Frieden ein Denkmal zu setzen, falls er von seiner schweren Tuberkulose geheilt würde. 1924 begann er mit dem Bau. Über 25 Jahre hinweg arbeitete Karl Bickel an seinem Lebenswerk, das er zu einem grossen Teil eigenhändig verwirklichte.

Wie an den Mosaikwänden des Paxmals dargestellt, war die Frage nach einer idealen Gesellschaft ein zentrales Anliegen Karl Bickels. Der Lebenszyklus des Menschen, die Entwicklung des Individuums und dessen Beitrag an die Gesellschaft, die Jahreszeiten, die Harmonie zwischen Mensch und Natur: Diese Themen bilden das Zentrum von Bickels Schaffen.



Selbstporträt Karl Bickel

Museumbickel

Karl Bickel selbst hatte Pläne zur Errichtung eines Museums in der Nähe des Paxmals. Zwanzig Jahre nach seinem Tod, 2002, wurde das Museumbickel im Zentrum von Walenstadt eröffnet. Mit seiner 400 m² grossen Halle in beinahe unveränderter Industriearchitektur des beginnenden zwanzigsten Jahrhunderts bietet das Museumbickel Raum für künstlerische und kulturelle Begegnung. In der ehemaligen Zettlereihalle der Weberei Walenstadt finden pro Jahr zwei Ausstellungen zeitgenössischer Kunst statt. Die Sommerausstellung widmet sich jeweils dem Namensgeber Karl Bickel und den verschiedenen Aspekten seines Werks.

Das Programm besteht aus thematischen und Gruppenausstellungen mit regionaler und überregionaler Zusammensetzung, mehrheitlich aus der Ostschweiz. Künstlergespräche, Vorträge, Lesungen, Konzerte, Filmvorführungen und weitere Anlässe finden in Zusammenarbeit mit verschiedenen kulturellen Akteuren statt.



Im Karl Bickel-Kabinett in Walenstadt sind sämtliche Briefmarken ausgestellt die Bickel entworfen hat.



Walter Kalt, Bassersdorf

Quellen: Museumbickel-Broschüre

www.museumbickel.ch

Fotos & Briefmarken Kalt Walter

Verrückter Rekordversuch. Weltumrundung mit Rutan „Voyager“

Ritt auf der Benzinbombe: 1986 versuchten zwei Flugverrückte, als Erste die Erde ohne Zwischenstopp und Auftanken zu umrunden. Sie starteten in einem ultraleichten, extrem engen Fluggerät, das tonnenweise Treibstoff geladen hatte - und erlebten einen Horrortrip.

Das Gewicht ist ihr grösster Feind. Jahrelang haben die Piloten und Konstrukteure des Flugzeugs "Voyager" wie besessen gerechnet. Sie



haben um jedes Gramm gerungen, sie haben auf Metall verzichtet und nur das leichteste Material verwendet: in Harz getränktes Papier, überzogen mit Schichten aus Graphitfasern. Jede Schraube, jedes Detail wurde auf seine unbedingte Notwendigkeit geprüft.

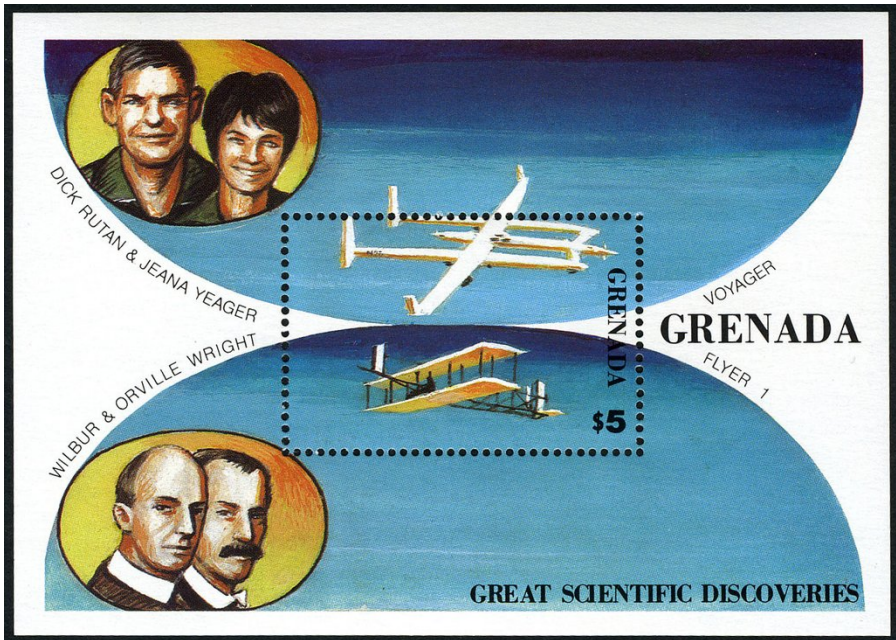
Traum paar auf dem Weg in den Himmel: Die beiden "Voyager"-Piloten Dick Rutan und Jeana Yeager sind bereits seit einigen Jahren ein Paar, als sie am Morgen des 14. Dezember 1986 zu ihrem historischen Rekordflug aufbrechen. Für den Rekord liess Jeana sich noch die langen Haare abschneiden - um Gewicht zu sparen.

Ein elektrischer Anlasser für den hinteren Propeller? Zu schwer. Lieber den Motor per Hand anwerfen. Eine Kabine, in der man stehen kann? Unnötig. Eine schmale Röhre von sechzig Zentimetern Durchmesser tut's auch. Hüftlange Haare? Weg damit! Kopilotin Jeana Yeager hat ihre Mähne auf ein paar Zentimeter gestutzt, um Gewicht zu sparen. Pilot Dick Rutan hat sie auch deshalb zu seiner Kopilotin gemacht, weil sie nur 50 Kilogramm wiegt. Und extrem wenig isst und trinkt, wie er in einem Interview einmal geschwärmt hat.

Was für ein Aufwand für ein Projekt ohne jeden zivilen und militärischen Nutzen. Den beiden US-Piloten geht es allein um Abenteuer und Ruhm. Sie wollen die Welt ohne Zwischenstopp und Auftanken umrunden. Wenigstens ein einziges Mal.

Ein gigantischer fliegender Benzintank

Dick Rutan möchte ihn unbedingt knacken, diesen letzten grossen Rekord in der Fliegerei. Bisher endeten alle Versuche spätestens nach der Hälfte der Erdumrundung - fünf Jahre und 22'000 Arbeitsstunden haben Yeager und Rutan investiert, um das zu ändern. Gelingt ihnen der Coup, stünden sie auf Augenhöhe mit Fluglegenden wie Charles Lindbergh.



Grenada bildete den Rutan „Voyager“ Rekordflug mit den Gebrüdern Wright ab.

Am Morgen des 14. Dezembers 1986 ist es soweit. Die "Voyager", diese eigenwillige Konstruktion mit einer riesigen Tragfläche von 33 Metern Spannweite und einer nur zwei Meter langen Pilotenkapsel, soll von der kalifornischen Luftwaffenbasis Edwards abheben. Jetzt wird sich zeigen, ob die Rechenspiele aufgehen. Unbeladen wiegt die Maschine nur rund tausend Kilogramm, doch in ihren 17 Tanks lagern noch 3180 Kilogramm Treibstoff. Reichen zwei 110 PS-Motoren überhaupt aus, um den tonnenschweren Riesenvogel in die Luft zu hieven?

Die Startpiste ist mit 4572 Meter eine der längsten der Welt, doch das Flugzeug ist so langsam, dass auch das Bodenpersonal immer nervöser wird. Nach gut drei Kilometern Fahrt auf dem Rollfeld wirkt die "Voyager" immer noch träge. Kraftlos baumeln ihre überlangen Tragflächen nur wenige Zentimeter über den Asphalt. Und dieses Ding soll in wenigen Sekunden abheben?

Ruppiger Start

Plötzlich fangen die flexiblen Tragflächen wie wild an zu wippen. Jetzt kommt Leben in die "Voyager". Zu viel Leben. Entsetzt notiert die Bodenkontrolle, dass der rechte Flügel auf dem Asphalt aufsetzt. Dann folgt der linke. Und es sind nur noch ein paar hundert Meter bis zum Ende der Startpiste.



Dann geschieht das Wunder: Auf einmal reicht die Geschwindigkeit, und der Luftstrom ist stark genug, um die extrem dünnen und elastischen Flügel nach oben zu drücken. Jubel bricht bei der Bodenkontrolle aus. Zum ersten Mal wirkt die Maschine majestätisch wie ein Adler. Sie hebt ab und nimmt Kurs auf Hawaii. Die Winglets, die äussersten Spitzen der Tragflächen, sind zwar beschädigt und brechen kurz

nach dem Start ab, doch der "Voyager" scheint das nichts auszumachen. In etwa zehn Tagen, nach einem Flug von 40.000 Kilometern über den Pazifik, Australien und Südafrika, soll sie wieder zurück sein.

Es ist der spektakuläre Beginn einer riskanten Reise. Stürzt das heillos mit Benzin überladene Flugzeug ab, endet das Abenteuer im Flammeninferno - auch deshalb soll die "Voyager" überwiegend über die Weltmeere fliegen. Aber auch eine Notwasserung würde einen Wettlauf gegen die Zeit auslösen. Die Notverpflegung auf dem kleinen Schlauchboot ist für maximal zwei Tage ausgelegt.

Die Angst des Kampfpiloten

Solche Unwägbarkeiten beschäftigen selbst einen hartgesottenen Typen wie Dick Rutan. Der ehemalige Air-Force-Kampfpilot, Spitzname "Killer", war im Vietnamkrieg 325 Einsätze geflogen und mit Medaillen überhäuft worden, darunter dem **Purple Heart**. Doch kurz vor dem Start zeigt sich der "Killer" ungewöhnlich besorgt: "Dies ist das einzige Flugzeug, in dem ich ein gewisses Gefühl von Unsicherheit verspüre", sagt er in einem Interview. "Weil die Maschine nur auf Reichweite getrimmt ist, hat sie seltsame Flugeigenschaften. Bei den ersten Testflügen brauchte man schon Mut, um überhaupt in das Ding einzusteigen."



Purple Heart

Der 48-Jährige, der in Vietnam einmal abgeschossen worden war und seinen Kriegsdienst später als "Unsinn" bezeichnet hatte, fürchtet das Wetter jetzt so sehr wie einst den Vietcong. Für ihn ist es der grösste Unsicherheitsfaktor. Kann die ultraleichte "Voyager" heftige Turbulenzen überstehen? Ist sie in einem Sturmtief überhaupt manövrierfähig? Andererseits weiss Rutan, dass er Schlechtwettergebiete auch nicht zu weiträumig umfliegen darf. Denn jeder Umweg kostet wertvolles Flugbenzin - und gefährdet damit den Rekordversuch.

Es dauert nur wenige Stunden, bis seine Befürchtungen wahr werden. "Das beste Wetter liegt bereits hinter uns", heisst es am Montag von der

Bodenkontrolle. Da ist die "Voyager" gerade einmal einen Tag unterwegs. Jetzt kündigt sich über dem Südwestpazifik der Tropensturm "Marge" an.

In der "Folterkammer" durch den Sturm

Zwölf Stunden werden die beiden Amerikaner am Randgebiet des Wirbelsturms in ihrer niedrigen und engen Kabine durchgeschüttelt, die ungefähr die Grösse einer liegenden Telefonzelle hat. "Folterkammer" hatte Jeana Yeager ihr enges Zwangsdomizil einmal genannt, und jetzt wird sie so heftig umhergeschleudert, dass sie sich am ganzen Körper Prellungen und blaue Flecken zuzieht. Kurz danach kündigt sich das nächste Unwetter an.



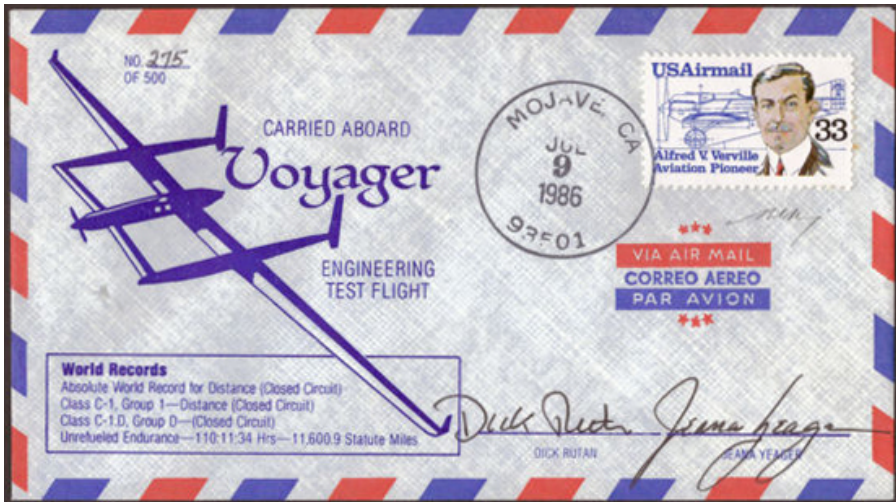
***Steuern in der Sardinienbüchse:** Um Gewicht zu sparen, hatten die Konstrukteure die Pilotenkabine der "Voyager" so klein wie möglich gebaut. Die enge Röhre war nur 2,3 Meter lang und hatte einen Durchmesser von sechzig Zentimetern - in etwa das Ausmass einer liegenden Telefonzelle. Ein Platzwechsel zwischen Pilot und Kopilot war daher nur mit viel Akrobatik möglich.*

Doch die Feuertaufe ist überstanden und Ingenieur Burt Rutan, der Bruder des Piloten, erleichtert. Schliesslich ist die "Voyager" seine Konstruktion. Den ersten Entwurf für das seltsame Flugobjekt hat er im Dezember 1980 auf eine Papierserviette gezeichnet, als er mit seinem Bruder und Jeana Yeager in einem japanischen Restaurant speiste.

Es war das Treffen dreier Flugverrückter. Dick Rutan hob schon mit 15 Jahren ab - lange, bevor er Auto fuhr. Jeana Yeager hatte er 1980 auf einer Flugschau kennengelernt und sich sofort in die Texanerin verliebt. Die beiden wurden ein unzertrennliches Paar und Yeager fand eine Stelle als Testpilotin in der Firma von Dicks Bruder Burt, dem dritten Flugnarren: Der Ingenieur hatte sich auf ungewöhnliche Konstruktionen spezialisiert - etwa solche mit sogenannten Entenflügeln.

Ein genialer Entwurf auf einer Papierserviette

Diese stummeligen Tragflächen stammten noch aus den Kindertagen der Fliegerei und waren lange in Vergessenheit geraten. Dabei haben sie einen grossen Vorteil: Sie halten das Flugzeug stabil, schützen es vor plötzlichem Absacken und dienen als Auftriebshilfe bei geringer Fluggeschwindigkeit. Genau dieses Prinzip sollte den Flugrekord nun möglich machen: Schwere, schnelle Maschinen waren für eine Weltumrundung ohne Stopp ungeeignet, weil sie zuviel Sprit frassen. Leichtflugzeuge hingegen galten als zu schwachbrüstig, um das Vielfache ihres Eigengewichts transportieren zu können.



Leichtgewicht: Bei der Konstruktion der "Voyager", hier ein Aerogramm vom Testflug am 09. Juli 1986, wurde auf jedes überflüssige Gramm verzichtet. Es war nicht sicher, ob der ultraleichte Flieger auch Stürmen und heftigen Turbulenzen trotzen könnte - doch der Riesenvogel erwies sich bei seiner Weltumrundung als erstaunlich stabil.

Aerogramm signiert von Dick Rutan und Jeana Yeager.

Burt Rutan war anderer Meinung. Er zeichnete drei Striche auf die Serviette: der Haupt- und die Nebenrumpfe. Vorne verband er sie mit einem kurzen Strich, den Entenflügeln, hinten mit einem langen Strich, der XXL-Tragfläche. "Wir werden nur sechs Monate und ein paar Dollar brauchen", kündigte er grossspurig an, "es ist eine ziemlich einfache Sache".

Es dauerte zehnmal so lange und kostete zwei Millionen Dollar. Kein grosses Unternehmen wollte als Hauptsponsor ein so wahnwitziges Unternehmen unterstützen. Spartanisch lebend stemmten Rutan und Yeager das Projekt mit eigenen Mitteln, unterstützt von etlichen Privatspendern und Flugenthusiasten.

Das Ego des Piloten

Und die bangen nun, im Dezember 1986, um den angestrebten Rekordflug. Wegen des schlechten Wetters muss die "Voyager" mehrmals ihre Route ändern und dafür, anders als geplant, den vorderen Propeller anwerfen. Der ist eigentlich nur für den Start und Notsituationen gedacht. Die "Voyager" segelt zu wenig und fliegt zu viel. Nach der Hälfte der Strecke warnt die Bodenkontrolle, der Treibstoff könne womöglich nicht reichen. Doch nicht nur ausserhalb des Flugzeugs kommt es zu atmosphärischen Störungen. Eine bequeme Sitzposition ist nicht möglich, der Motor dröhnt pausenlos, Fäkalien müssen in kleinen Plastikbeuteln entsorgt werden, ein

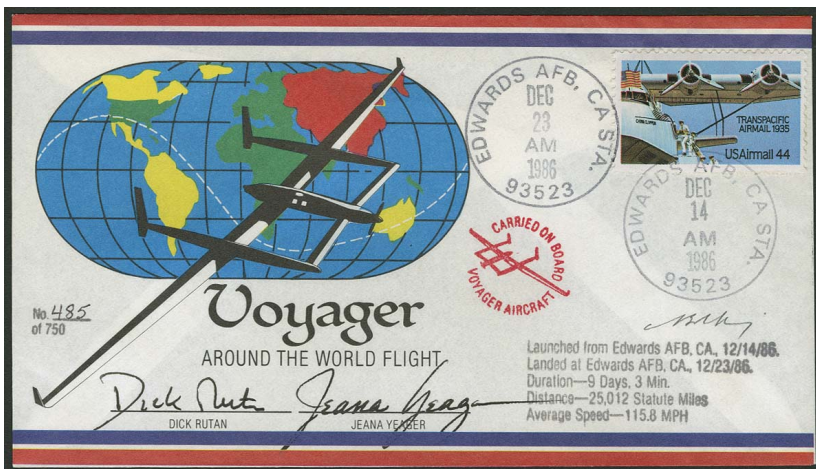
Platzwechsel ist nur mit viel Akrobatik möglich. In einem PR-Video vor dem Start hat das Liebespaar noch augenzwinkernd gesagt, dass sie sich gegenseitig den Rücken kratzen würden, weil es keine Dusche an Bord gibt. Jetzt ist jegliche Romantik verfliegen.

Alle sechs Stunden wollten die Piloten sich beim Fliegen abwechseln. Doch in den ersten 72 Stunden sitzt fast ausschliesslich Rutan auf dem Pilotensitz und ignorierte damit sogar ausdrückliche Anweisungen der Bodenkontrolle. "Das ist wirklich meine Mission", sollte er später mit einer Prise Narzissmus zu seinen Alleingängen sagen, "ich bin eben der Typ, der sein ganzes Leben lang geflogen ist".

Freier Fall

Immer mehr wird der Flug so zum Wettkampf gegen die Müdigkeit. "Manchmal sind sie so klar im Kopf wie am ersten Tag", berichtet Konstrukteur Burt Rutan der Presse, doch dann wieder "geben sie Angaben durch, die einfach keinen Sinn machen". Entnervt knipst Dick Rutan einmal die Sprechverbindung aus, und als kurz vor dem Ziel der Heckmotor ausfällt und die "Voyager" im freien Fall auf den Atlantik zurast, schnauzt er die Leitstelle an: "Lasst mich bloss in Ruhe hier oben. Ich will nichts hören!"

Doch irgendwie springt in nur noch 1000 Metern Höhe der Motor wieder an. Wenige Stunden später, am Morgen des 23. Dezember 1986, landet die "Voyager" unter dem Beifall von 15'000 Schaulustigen auf der Luftwaffenbasis Edwards - mit nur noch 55 Litern Treibstoff. Neun Tage, drei Minuten und 44 Sekunden waren die Piloten unterwegs und haben 40'211 Kilometer zurückgelegt. Jetzt sagen sie, dass sie sich "nie wieder" in diese Maschine setzen würden.



Erinnerungs-Beleg mit Stempel vom Start am 14. Dezember 1986 und Stempel der Landung am 23. Dezember 1986.
Der Beleg wurde signiert von beiden Piloten.

Doch der Rekord ist geschafft. Präsident Reagan ehrt sie mit der Presidential Citizens Medal, der zweithöchsten Auszeichnung des Landes für Zivilisten. Monatelang tingeln die neuen Volkshelden mit Vorträgen durch die Welt und bessern ihre arg gebeutelten Konten wieder auf. Doch das Happy End bleibt aus. Die Reise in der Beengtheit der "Voyager" hat das Pärchen nicht zusammengeschweisst. Sie heiraten nicht, sondern gehen wenig später getrennte Wege - und streiten sich 1995 sogar vor Gericht über den gewerblichen Umgang mit ihrem historischen Flug.



Geschafft: Am 23. Dezember 1986, nach ihrem erfolgreichen Rekordflug, werden die Piloten Dick Rutan und Jeana Yeager von einer jubelnden Menge auf der Edwards Air Force Base in Kalifornien empfangen.

Walter Kalt

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

<p>HELVETIA 110</p>	<p>HELVETIA 110</p>	<p>HELVETIA 110</p>	<p>HELVETIA 110</p>
Plakette	Siegel	Wappenprägung	Zierknopf
175 Jahre Bundesverfassung.		Gültig ab 07.09.2023	

Wussten Sie schon...

...dass von der als Flugzeughersteller weltberühmt gewordenen Firma Messerschmitt auch mal einige Jahre lang ein Strassenfahrzeug gebaut worden ist ?



In der Nachkriegszeit wurde von dem deutschen Konstrukteur Fritz Fend ein kleines einsitziges Strassenfahrzeug entwickelt, der "Fend Flitzer". Er konnte das Fahrzeug allerdings nicht selbst in grösserer Serie produzieren und wandte sich schliesslich an die **Firma Messerschmitt**, die auf Grund des nach dem Zweiten Weltkrieg vorübergehend in Deutschland geltenden Flugzeugbauverbots über freie Kapazitäten in den ehemaligen Herstellungswerken verfügte. Willy Messerschmitt ermöglichte Fritz Fend schliesslich den Fahrzeugbau in dem ehemaligen Messerschmitt-Flugzeugwerk in Regensburg. Hergestellt wurde dort ein aus dem einsitzigen Fend Flitzer weiterentwickeltes Dreirad-Kleinfahrzeug mit zwei hintereinanderliegenden Sitzen, der "**Messerschmitt Kabinenroller**". Die Produktion begann im Jahre 1953.

Im Jahre 1957 zog sich die Firma Messerschmitt aus dem Fahrzeugbau zurück. Die Produktion des Kabinenrollers wurde aber weitergeführt. Fritz Fend hatte hierzu mit einem anderen Unternehmer die Firma "Fahrzeug und Maschinenbau Regensburg GmbH" (kurz "FMR") gegründet und die Fertigungsanlagen in Regensburg übernommen. Über die nächsten Jahre sank jedoch die Nachfrage nach diesem Kleinstfahrzeug, so dass die Produktion des Kabinenrollers im Jahre 1964 eingestellt wurde. Von allen Varianten des Messerschmitt bzw. FMR-Kabinenrollers sind insgesamt etwa 67.000 Stück gebaut worden, darunter auch etwa 1.000 Exemplare einer mit vier Rädern ausgestatteten Version.



*Kabinenroller von Messerschmitt
Andorra spanische Post
2004 / Mi 315*

Die Messerschmitt-Kabinenroller erfreuten sich in Deutschland Mitte der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre einer beträchtlichen Beliebtheit, da sie in der damaligen Wirtschaftswunder-Zeit für den Mobilitätswunsch der Bundesbürger einen finanzierbaren Kompromiss darstellten : Es handelte sich um das ideale Fahrzeug für Leute, die sich einerseits noch kein "richtiges" Auto leisten konnten und denen andererseits ein Motorrad zu klein und unbequem war.



Zum Ein- und Aussteigen muss die Kabinenhaube des Fahrzeugs nach rechts hochgeklappt werden - ähnlich wie die Cockpithaube einer Messerschmitt Bf 109.

Walter Kalt

Quelle: <http://www.airventure.de/history.html>

Internationale Erfolge unserer Mitglieder

Es gab wieder zwei hochkarätige Ausstellungen, bei denen sich unser Mitglied und Ehrenpräsident Peter Beer seine Exponate vergolden liess: an der IBRA Essen Ende Mai erreichte er mit seinem Exponat «North Atlantic Catapult Airmail flights 1928-1935» Gross-Vermeil und an der PIPEX Portland anfangs Mai erzielte er damit sogar eine Goldmedaille. Mit dem zweiten Thema «Manned Space Stations» erzielte er dort ebenfalls Gross-Vermeil.

Wir gratulieren herzlich!

Da es sich bei der PIPEX 2023 um eine «hybride» Show handelte (man konnte die Exponate elektronisch auf die Website laden oder diese auch lokal in der Ausstellungshalle aufziehen), sind Beers Exponate nach wie vor online abrufbar: gehen sie auf pipexstampshow.org, klicken sie zuunterst auf der Seite auf *PIPEX 2023 Website*, klicken sie dann oben rechts auf *Exhibits* und dann haben Sie an Stelle 34 und 54 die Exponate von Peter Beer. Viel Vergnügen beim Studium.

Markus T. Stäuble, Winterthur



Der besondere Beleg

Als der zweite Weltkrieg in Europa begann, wurde in der Fliegerei vieles anders. Ähnlich wie heute im Krieg Russland-Ukraine wurden Fluglinien suspendiert oder umgeleitet. Die Wege änderten sich konstant mit der Ausweitung des Krieges. In verschiedenen Ländern wurden die Briefe zensuriert, anfänglich von und nach Deutschland und mit der weiteren

Besetzung europäischer Länder durch Deutschland oder den Kriegseintritt Italiens auch in anderen Staaten.

Dieser Brief (siehe Seite 64) wurde am 10. September 1940 in St. Gallen aufgegeben. Der Postleitvermerk verlangte einen Transport mit dem PanAm-Clipper via Rom und Lissabon. Das Gewicht des Briefes betrug 30g und der Brief wurde mit 4.10 Franken korrekt frankiert (30Rp. für die Beförderung der ersten 20g und 20Rp. für die nächsten 20g sowie der Luftpostzuschlag (60Rp. pro 5g) von 6x 60Rp.). Der spezielle Stempel der Post zeigt in Rot das Gewicht und den ersten Laufweg von St. Gallen aus (über-via Chiasso).

Wie wurde der Brief befördert? Sicher ist, dass er am 10.09.40 mit der Bahn via Chiasso nach Rom gefahren wurde. In Rom kam er auf das Flugzeug der LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane), welche die Südatlantik-Strecke Rom- Sevilla-Villa Cisneros-Ilha do Sal (Kapverdische Insel)-Recife-Rio de Janeiro und später bis nach Buenos Aires bediente. Der Flug startete in Rom am 12.09.40 und landete nach etwa 4 Stunden in Sevilla. Hier wurde der Brief umgeladen und wiederum mit LATI nach Lissabon befördert.

Leider hat der Brief keinen Ankunftsstempel von New York und so ist es nicht möglich, den Weiterflug genau zu bestimmen. Höchstwahrscheinlich ist der Brief mit dem Flug 202 von PanAm (Boeing B-314, NC 18603 „*Yankee Clipper*“) am 19. September gestartet und am 20. September 1940 in New York gelandet. Der Flug machte eine Zwischenlandung in Horta sowie in Bermuda. In Bermuda (Britisches Inselterritorium) war eine Zensurstelle eingerichtet worden. Hier wurden „verdächtige“ Briefe geöffnet, begutachtet und wieder verschlossen. Dazu kam ein Stempel oder Kleber mit der Nummer des Zensors. Unser Brief wurde wohl als „nicht gefährlich“ eingestuft und unzensuriert weiter befördert.

Oder der Brief wurde dem späteren Flug 206 (Boeing B-314, NC 18604 „*Atlantic Clipper*“), welcher am 20.09.40 startete, Bermuda aber überflog und am 21. 09.40 in New York landete. Dies würde dann auch sicher erklären, warum der Brief nicht zensuriert worden ist!

Die Laufwege der Post in den Kriegsjahren zu rekonstruieren ist nicht einfach! Viele Strecken waren nur kurze Zeit verfügbar und je nach Kriegereignis wurde plötzlich eine neue Route geflogen. Wenn dann noch Transit- und Ankunfts-Stempel fehlen, ist es manchmal eine Glückssache, den genauen Transportweg zu eruieren!

Peter Beer, Boswil

AEROPHILATELIE



RICHTUNGSWEISEND
in der Welt der Aerophilatelie

EINLIEFERUNG

zu Auktionen

GEBOTE

bei Auktionen

W

E

DIREKTVERKAUF

schnell
und einfach

KAUF

im Onlineshop

S

LITERATUR

Handbücher und Kataloge

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

Großauswahl
im Onlineshop
www.aerophil.de



Mit Luftpost
Par avion
Per via aerea

W. KOCH
ST. GALL 10

gr. 30
über-via
Chiasso 2

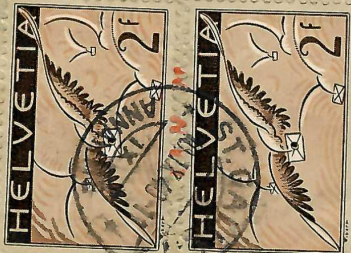
By Transatlantico-Clipper
via Rome-Lisbon.

Messrs. Stern & Stern,

Textile Importers Inc.

1359 Broadway

New - York - U.S.A.



36/110