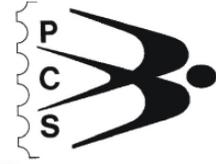


Ausgabe 1/2021



PHILATELIE

UND

LUFTPOST



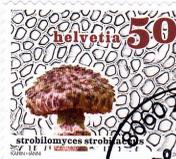
*Sondermarken
Tiere in der Stadt
gültig ab 04. März 2021*

Gemeinschaftsausgabe
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein SAV

**Flughafen-Eröffnungsflug
Zürich -
Berlin Brandenburg**



Flughafen "Willy Brandt"



Philatelisten-Club Swissair
c/o Deutsche Post AG
Flughafen 'Willy Brandt'
D-12529 Schönefeld
Deutschland

**08. November 2020 Flughafen-Eröffnungs-Flug
Zürich - Berlin Brandenburg mit Swiss mit Airbus A220-300 HB-JCG**

**Typen-Erstflug 15. Januar 2021
geplant mit Swiss Airbus A330-300 HB-JHN
kurzfristiger Maschinenwechsel auf Airbus A340-310 HB-JMH**



Premier courrier transporté par A330
entre Zürich LSZH et Bruxelles EBBR et retour
Vol LX788 (16:00) et LX789 (18:45) Airbus 330-300 HB-JHN

Pilote :

P. Krause

Co-pilote :

A. Auman



GGG Gérald Gogerat Services Sàrl
Poste restante
Schönengrundstrasse 13
6300 Dübendorf

Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 6
Vorwort	
<i>Markus T. Stäuble PCS</i>	Seite 7
<i>René Koller SAV</i>	Seite 8
PCS-Daten, SAV-Daten, Redaktionsschluss	Seite 9
Tag der Aerophilatelie 2021	Seite 10
<i>René Koller</i>	
Abschied vom Flughafen Berlin-Tegel	Seite 11
<i>Markus T. Stäuble</i>	
Wir gratulieren	Seite 16
<i>Redaktion</i>	
FAMA Flota Aérea Mercante Argentina	Seite 17
<i>Werner Liechti</i>	
Swissair bzw. Mittelholzer Bosnien-Flug vom Mai 1936	Seite 30
<i>Werner Liechti</i>	
Luftfahrtpionierin Amy Johnson. Die fliegende Sekretärin	Seite 33
<i>Walter Kalt</i>	
Wasserflugzeuge auf der Elbe	Seite 40
<i>Walter Kalt</i>	
Beechcraft Bonanza	Seite 42
<i>Walter Kalt</i>	
Wussten Sie schon.....	Seite 46
<i>Walter Kalt</i>	
Der besondere Beleg	Seite 47
<i>Walter Kalt</i>	

66. Auktion Aerophilatelie 20.02.2021

Auflösung von drei großartigen
Sammlungen Zeppelinpost, DO-X und
SCADTA mit mehr als 1.000 Losen!
Seit über 40 Jahren unberührt, mit vielen
Raritäten und durchgängig attraktive
Exemplaren in Besterhaltung.

Bitte fordern Sie den
Auktionskatalog an,
kostenlos und
unverbindlich.

FREUDE AM SAMMELN MIT NIVEAU

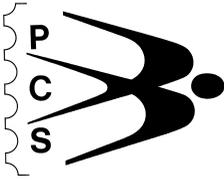
Wählen Sie aus über
**50.000 ANGEBOTEN
IM ONLINESHOP**
www.aerophil.de

ENTDECKEN SIE DIE SPANNENDE WELT DER AEROPHILATELIE!



AEROPHILATELIE JOHANNES E. PALMER

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



Philatelisten-Club Swissair Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

**Präsident,
Mitgliederdienst,
Aktionen**

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

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**

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: Redaktion Luftposthandbuch SAV Tag der Aerophilatelie Homepage, Mitgliederkontrolle, Finanzen	René Koller Engelstrasse 3 8004 Zürich Tel: +41 79 400 41 14 Email: r.koller@gmx.net
Aktuarin, Jugendstelle: Tag der Aerophilatelie	Adelheid Gubser Hintergasse 18 8640 Rapperswil Tel: +41 55 210 91 53 Email: adelheid.gubser@hispeed.ch
Webmaster	vakant Tel: Email:
Finanzen:	vakant Tel: Email:
Rundsendedienst:	Alex Berg Appitalstrasse 24 8804 Au Tel: +41 44 781 11 87 Email: alex.berg@hispeed.ch
Neuheitendienst:	vakant Tel: Email:
Auktionen	Johannes E. Palmer Falkenweg 3 D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg Deutschland Tel: +49 7302 92 38 56 Email: mail@aerophil.de
Weitere Funktionen: Ehrenpräsident:	Tony A. Roth Ifangstrasse 23 8153 Rümlang Tel: +41 44 814 11 68 Email: tony.roth@swissonline.ch
Delegierter FISA:	Peter Beer Breite 9 5623 Boswil Tel: +41 44 860 89 48 Email: peterbeer@gmx.ch

Vereinsadresse: René Koller Präsident SAV Engelstrasse 3
8004 Zürich
www.sav-aerophilatelie.ch

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

Liebe Mitglieder des PCS, liebe Leser

Wahrscheinlich können Sie sich noch an die alten Zeiten erinnern, als Mitarbeiter der Stadtwerke meist zu ungebetener Stunde vor der Haustüre standen, um den Energieverbrauch von den Zählern abzulesen. Heute sind wohl die meisten Systeme digitalisiert und übermitteln die Werte automatisch. So nimmt in vielen Bereichen die Digitalisierung unaufhaltsam ihren Lauf. Schnell sind Kleider oder Lebensmittel per Mausklick bestellt oder man nimmt das nächste Trotti, per App im Nu erledigt. Das Halbtax-Abo ist beim Kondukteur gespeichert, das Navi im Auto führt uns meistens ans richtige Ziel und das Handy meldet, wann und wo es regnen wird. Das WEF findet dieses Jahr - wie vielleicht auch unsere GV - nur virtuell statt. Die Mächtigen der Welt treffen sich zu Konferenzen im Zoom-Room. In der letzten Januarwoche fand eine grosse Briefmarkenauktion vornehmlich über das Internet statt. Der legendäre Greifensee-Brief erzielte durch einen anonymen Online-Bieter die unvorstellbare Summe von CHF 650'000.-

Unser Verein ist gut dabei bezüglich Digitalisierung. Auskünfte über aktuelle Erstflüge erfolgen über das Internet, Kontakte mit anderen Vereinen und Sammlern werden meist per Email aufrechterhalten und im Vorstand finden die Sitzungen über Zoom statt. Die Digitalisierung bietet wahrhaft viele Vorteile: man muss bei schlechtem Wetter nicht aus dem Haus, hat alle nötigen Unterlagen in Griffnähe und für Mitglieder gibt es keine langen Anreisen. Am Bildschirm sind alle Teilnehmer präsent und Diskussionen sind auch möglich bei gleichzeitigem Verzehr von ein paar Salznüsschen. Aber bei all den Annehmlichkeiten fehlt uns dennoch „das gewisse Etwas“. Das gemeinsame Diskutieren in „Real Live“ ist persönlicher und führt meiner Meinung nach zu einem besseren Resultat; vor allem fehlen das gemeinsame Zusammensitzen und die Nähe. Wir vermissen auch die Clubabende in unserem Lokal und müssen uns mit Informationen aus dem Internet oder aus dem Clubheft begnügen. Ich hoffe, dass sich die Situation durch die Impfung schnell verbessern wird, und wir uns bald wieder im Landhus treffen können. Bis dahin wünsche ich allen einen schönen Frühling!

Markus T. Stäuble, ihr Präsident PCS

Klicken Sie doch mal auf
www.philclub-swissair.ch

Liebe Mitglieder des SAV

Am Tag der Briefmarke 2020 in Basel / 175 Jahre Basler Taube wurden mehrere aerophilatelistische Sammlungen juriert, woraus 4 Goldmedaillen resultierten.

Die Ausstellungssammlungen können auf <https://175jahrebaslertaube.ch/de/> angeschaut werden.

Die Aerophilatelie lebt! Es wird zwar immer aufwendiger, Erst- und Sonderflüge durchzuführen, weil die Post wenig interessiert ist, der administrative Aufwand wächst und nur der Profit zählt. Für uns Aerophilatelisten steht nicht das Geld im Vordergrund. Das Herz des Aerophilatelisten schlägt für das besondere Hobby Aerophilatelie. Jeder Sammler bestimmt sein Sammelgebiet selbst. Eine Goldmedaille an einer Briefmarkenausstellung zu erhalten, ist nicht von der investierten Geldmenge abhängig, sondern von der eigenen Sachkenntnis, der Seltenheit und Vielfalt der ausgestellten Belege. In der heutigen Zeit, im Zeitalter der Globalisierung und dem Internet, das einem in Bruchteilen von Sekunden ans andere Ende der Welt bringt, wird es immer einfacher, spezielle Belege zu erwerben, die man sonst an internen Sammlerbörsen nie zu Gesicht bekommen hätte. Spezielle Flugpost-Belege aufzufinden wird auch mit dem Luftpost-Handbuch SAV einfacher. Es gibt immer weniger Spezialitäten und Besonderheiten, die nicht im Luftpost-Handbuch aufgeführt sind. Diese positiven Momente sollten uns dazu animieren, unsere Sammleraktivität zu verstärken, an den Börsen zu tauschen, aerophilatelistisches Wissen weiterzugeben und ganz besonders die Kameradschaft zu pflegen. Der neu gewählte SAV-Vorstand versucht, gerade hier einzuhaken und neue Wege zu beschreiten. Wenn ein Verein Erfolg haben will, muss er mit der Zeit gehen. Die aktuellen Gegebenheiten müssen ausgenutzt werden, aber die Traditionen dürfen dabei nicht in Vergessenheit geraten. Für den Sammler gilt immer, den Blick zurück, aber auch in die Zukunft zu richten. Besuchen Sie die SAV-Homepage www.sav-aerophilatelie.ch, unser Verein hat doch etliches zu bieten. Unterstützen Sie den Vorstand mit aktivem Mitmachen. Gute Ideen, Freude an der Aerophilatelie und hohes Engagement bringen uns weiter. Nehmen Sie am Tag der Aerophilatelie 2021 auf dem Flugplatz Birrfeld teil.

René Koller, Präsident SAV

Klicken Sie doch mal auf
www.sav-aerophilatelie.ch

PCS-Clubabend Daten im Rest. Landhus in Zürich-Seebach, 19.00 Uhr

2021

01. März Vortrag, 03. Mai, 07. Juni, 05. Juli, 06. September,
04. Oktober, 01. November, 06. Dezember Chlausabend

01. März Vortrag: Marco Keller präsentiert seine Altschweiz-Sammlung
Herbst 2021 Vortrag: Referent und Thema noch offen

Samstag, 29. Mai 2021 Generalversammlung

Die aktualisierten Termine sind immer auf philclub-swissair.ch publiziert!

SAV-Termine 2021

SAV Generalversammlung mit Frühjahrsauktion
Sonntag 18. April 2021 09.00- ca. 16.00 Uhr

Der Tag der Aerophilatelie findet am Samstag 15. Mai 2021
09.00-18.00 Uhr auf dem Flugplatz Birrfeld statt.

SAV-Höck im Restaurant Werdguet in Zürich-Wiedikon findet jeden 2.
Mittwoch des Monats statt.

2021:

10. März, 14. April, 12. Mai, 09. Juni, 14. Juli, 08. September,
13. Oktober, 10. November, 08. Dezember

Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch
im Rest. Werdguet.

Mitglieder und Gäste sind jederzeit willkommen. Es gibt gute
Gelegenheiten, sich auszutauschen, Belege zu tauschen, zu kaufen oder
zu verkaufen.

Näheres entnehmen Sie der Homepage www.sav-aerophilatelie.ch.

Redaktionsschluss für das Heft 2/2021
ist der 01. September 2021

Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.

Senden Sie diesen an: kawa@vtxmail.ch
oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8302 Bassersdorf



(Info-Bulletin Januar 2021)

Tag der Aerophilatelie 2021

Der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein führt im Jahr 2021 einen

Tag der Aerophilatelie auf dem Flugplatz Birrfeld

durch. Der Anlass findet im Hangar 3 der Fliegerschule Flugplatz Birrfeld Aero-Club Aargau statt. Die Lokalität wird durch den AeCA gesponsert und befindet sich ausserhalb des eigentlichen Flugplatzes mit direktem Zugang.

Samstag, 15. Mai 2021, 09:00-18:00 Uhr

Das Rahmenprogramm beinhaltet eine **Ausstellung aerophilatelistischer Sammlungen** (20 Rahmen). Um 12:00 Uhr findet ein **Begrüssungs-Apéro** für die eingeladenen Gäste und die Mitglieder SAV statt. Eine Verpflegungsmöglichkeit besteht für den ganzen Tag im Restaurant Cockpit Birrfeld. Es gibt einen **Sonderstempel des Tages der Aerophilatelie**.

In der Schweiz sind zurzeit zwei **Stinson L-5** zugelassen. Sie werden für uns ab den Flugplätzen Grenchen (Pilot Christoph Dubler) und Birrfeld (Pilot Werner Meier) mit je einem Passagier einen Hin- und Rückflug durchführen. Post mit den Sonderflugbelegen werden über dem Flugplatz Birrfeld abgeworfen. Weitere historische Flugzeuge werden uns eine Aufwartung machen.



Einige **Sammlungen mit speziellen aerophilatelistischen Belegen** in 20 Rahmen in einer Ausstellung präsentiert. An einer **Händlerbörse** werden Sammlerbelege angeboten. Die **Sonderflugbelege** können speziell bestellt werden. Sie werden später zugestellt. Auf der **Homepage SAV** www.sav-aerophilatelie.ch werden weitere Informationen veröffentlicht.

Abschied vom Flughafen Berlin-Tegel

„SWISS 974, good morning, taxi via RE, PE, over the bridge and PW to stand 12“. So tönte es jeweils nach der Landung in Berlin Tegel aus dem Cockpitlautsprecher, wenn man vom Ground-Controller begrüsst wurde. Und somit war man nach einer anspruchsvollen Landung gleich nochmals gefordert, hiess es doch in den Vorschriften dazu: „Use caution when taxiing over bridge between the two 60° turns at PE and PW (gradient 2%)“. Vor allem im Winter, wenn dort die Taxiways zusätzlich rutschig waren musste das Rollen mit Bedacht ausgeführt werden, sonst schaffte man es nicht über die Brücke, die im weiten Bogen über den Autobahnzubringer südlich des Terminals führte. Mit genügend Schwung musste um die Kurven gerollt werden und nur mit zusätzlichem Schub schaffte man es über die Brücke. Und es war immer auch ein bisschen Nervenkitzel dabei. Dies ist nun seit dem 8. November endgültig vorbei, der Flughafen Berlin Tegel ist geschlossen und wird einer neuen Nutzung zugeführt.

Angefangen hat alles mit der sowjetischen Blockade West-Berlins. Am 24. Juni 1948 blockierte die sowjetische Besatzungsmacht alle Land- und Wasserwege nach Westberlin.



Berliner Bär zu 5 und 8 Pfennig, Wertzeichen wurde nach dem Bruch zwischen den Alliierten der Westmächte und der Sowjetischen Militäradministration im Juli 1948 mit dem Aufdruck „Sowjetische Besatzungszone“ herausgegeben.

Für die Regierungen der Westmächte kam diese Blockade total überraschend. Deshalb richteten die Westalliierten zur Versorgung der Stadt Berlin über drei Luftkorridore eine Luftbrücke ein. Allein die Geschichte über die Luftbrücke würde ein Buch füllen. Anfänglich wurden die Flüge über die beiden Flugplätze „Tempelhof“ und „Gatow“ abgewickelt, aber es zeigte sich bald einmal, dass die Kapazität vergrössert werden musste, wenn man die gesamte Bevölkerung von Westberlin (2,2 Mio. Einwohner und 9000 amerikanische, 7600 britische und 6100 französische Soldaten) aus Westdeutschland heraus versorgen wollte. Sechs Wochen nach Beginn der Blockade, am 5. August 1948 wurde auf dem Gelände in Tegel durch die französische Besatzungsmacht mit dem Bau der damals längsten Start- und Landebahn Europas begonnen. Das alte Jagdgebiet, das zu Beginn des 20. Jahrhunderts als Luftschiffhafen und Raketen-schiessplatz genutzt wurde, eignete sich hervorragend für einen zentrumsnahen Flugplatz. Bereits am 5. November, exakt drei Monate nach Baubeginn landete mit einer Douglas C-54 das erste Flugzeug auf der neu

erstellten Piste. Da die französischen Luftstreitkräfte nicht über eine ausreichende Anzahl Transportflugzeuge verfügten und zudem im Indochina Krieg gebunden waren, erfolgte der Flugbetrieb weitgehend durch amerikanische und britische Flugzeuge. 1949 nahm man bereits die zweite Landebahn in Betrieb.



*Luftbrückendenkmal
Douglas C-54 und
Douglas C-47*

Der neu eröffnete Flughafen durfte während der Zeit des Kalten Krieges nur durch Fluggesellschaften der drei westlichen Besatzungsmächte (USA, Grossbritannien, Frankreich) angefliegen werden und anfänglich durften die Piloten auch nur Bürger aus diesen Staaten sein. Der zivile Flugverkehr wurde in Tegel mit dem ersten regelmässigen Linienflug von Air France am 2. Januar 1960 gestartet. Auf dem Eröffnungsflug musste jedoch die viermotorige Lockheed Constellation mit der Immatrikulation F-BAZK eingesetzt werden, da die Landebahn für den dösengetriebenen Stolz der Franzosen - die Sud Aviation Caravelle - noch zu kurz war. Als zweite Fluggesellschaft flog Pan Am ab Mai 1964 dreimal wöchentlich mit Boeing 707 von New York nach Tegel.



Erste Landung der Air France Lockheed Constellation am 2. Januar 1960

Den grössten Ausbauschub brachte die Eröffnung des neuen Terminal 1 am 1. November 1974. Die Architekten Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg planten zwei sechseckige Zentralgebäude, dieser Plan wurde jedoch nie umgesetzt. Hätte man damals beide gebaut – vielleicht wäre Tegel nach

dem Regierungsumzug von Bonn nach Berlin nicht so schnell zu klein geworden. Und man hätte sich den gesamten Neubauschlamassel, in dem die Stadt jahrelang steckte, sparen können. Das erstellte Terminal 1 war bei Reisenden sehr beliebt, da die Wege zwischen Luft- und Landverkehr sehr kurz waren. Am Eröffnungstag landeten in Tegel die vier grössten Verkehrsflugzeuge jener Zeit, eine BA Lockheed L-1011, eine Douglas DC-10 von Laker Airways, eine Boeing 747 von Pan Am und ein Airbus A300 von Air France. Auch die Concorde wurde während den Eröffnungsveranstaltungen gesichtet.

Briefmarkenausgabe zur Eröffnung des neuen Terminals am Flughafen Berlin-Tegel. Nicht nur beim Gebäude sondern auch in der Umgebungsgestaltung wurde die sechseckige Form durchgezogen.



Concorde-Flüge ab Berlin-Tegel waren zwar publikumswirksam aber unrentabel



Beleg von Berlin nach Zürich zur Eröffnung der neuen Abfertigungsanlagen

Mit der deutschen Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 endeten auch alle Restriktionen im Berlin-Flugverkehr. Tegel konnte damit auch von deutschen Fluggesellschaften angefliegen werden. Die Lufthansa begann am 28. Oktober 1990 mit Linienflügen und führte anfangs zwölf tägliche Flüge zu verschiedenen deutschen Städten sowie nach London durch. Der Regierungsumzug von Bonn nach Berlin sorgte zusätzlich für einen Anstieg der Passagierzahlen. Hauptproblem blieb jedoch immer eine fehlende Schienenverbindung ins Stadtzentrum sowie schlechte Ausbaumöglichkeiten, die im Laufe der Zeit zur grossen Last für den Flughafen wurden.

Da Lufthansa in Frankfurt und München bereits zwei grosse Hubs betrieb, überliess man Tegel der Konkurrenz. Somit wuchs mit Air Berlin in der Hauptstadt ein grosser Platzhirsch heran. In den 2000er- und 2010er-Jahre wandelte sich Air Berlin vom überschaubaren Ferienflieger zur zweitgrössten Fluglinie Deutschlands. Die rot-weißen Farben dominierten jahrelang das Bild in Tegel. Doch ihre finanziellen Probleme bekam die Fluglinie nie in den Griff. Nach ihrer Insolvenz fand im Oktober 2017 der letzte Flug eines Air-Berlin-Fliegers am Heimatdrehkreuz statt.

Trotz jahrelanger Verspätungen und Pannen, wurde die Eröffnung des neuen Berliner Hauptflughafens BER zum Oktober 2020 realistisch - und damit die Schliessung Tegels. Die Corona-Krise brachte den geplanten Termin Tegels noch kurzzeitig ins Wanken. Aufgrund der weltweit eingebrochenen Passagierzahlen wurde im April eine zweimonatige Schliessung Tegels ab Juni beschlossen. Der gesamte Berliner Flugverkehr

sollte nach Schönefeld verlagert werden. Eine Wiederaufnahme des Betriebs in Tegel erschien unwahrscheinlich. Für nur drei Monate hätte der Airport wieder seine Tore öffnen sollen. Doch kurz vor dem geplanten Betriebsstopp kippte der Flughafenbetreiber FBB den Entschluss. BER-Chef Lütke Daldrup begründet die Offenhaltung von Tegel mit Massnahmen im Kampf gegen das Corona Virus. «Wir wollen den Passagieren möglichst viel Platz bieten», so Daldrup damals. Somit blieb Tegel seine vorherige Galgenfrist erhalten. Der letzte SWISS-Flug fand am 7. November 2020 mit LX970 statt, am 8. November erfolgte der SWISS-Erstflug nach BER Berlin Brandenburg „Willy Brandt“. Das Licht gelöscht hat in Tegel jene Fluglinie, die es einst anmachte; mit dem Flug AF1235 nach Paris-Charles de Gaulle hob am 8. November das letzte Flugzeug in Tegel ab.

Nach der Schliessung soll auf dem Gelände des Flughafens ein neuer Stadtteil entstehen, ähnlich wie die Messestadt Riem auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens München-Riem mit Wohnquartier, Technologie-campus sowie einer Ausbildungsstätte für die Berliner Feuerwehr. Bemerkenswert ist auch eine Statistik über die verkehrsreichste kontinentale Flugstrecke ab TXL, sie führte 2018 nicht nach Wien, Paris oder Palma de Mallorca, sondern mit grossem Abstand nach Zürich!

Markus T. Stäuble

Quelle: diverse Publikationen und Internet



Wir gratulieren.

Am Tag der Briefmarke 2020 in Basel / 175 Jahre Basler Taube, haben folgende Mitglieder vom PCS und SAV eine Goldmedaille erreicht. Die Ausstellung und Jurierung wurde virtuell durchgeführt.

Liechti Werner (PCS/SAV) mit seinem Exponat:

Fly with the stars der BSAA 1946-1949, Flugpost Schweiz-Südamerika via London.

Koller René (SAV) mit seiner Sammlung:
Vermerkstempel.

Sprenger Markus (SAV) mit:

Luftpost über den Südatlantik von/nach Südamerika ab 1930 bis 1941.

Flückiger Markus (SAV) mit:

Die Ballontruppen der Schweizer Armee 1900-1937.

Heiniger Ueli (SAV) mit:

Erinnerungen an die Grenzbesetzung 1914-1918.

KENNEN SIE DIE PHILATELISTISCHE ZEITSCHRIFT

Rhône Philatélie ?

NEIN? DANN SOLLTEN SIE SIE UNBEDINGT LESEN!



Rhône Philatélie erscheint seit 1978. Der Herausgeber ist die «Entente Philatélique Valais/Haut-Léman». Den 8 Gründer-Vereinen sind heute 20 andere Vereine aus der ganzen Romandie angegliedert!

Erscheint 4 x im Jahr für nur CHF 26.- (4 Nummern)!

In jeder Nummer können Sie Fachartikel und mehrere Artikel und Rubriken über die Vielfalt der Philatelie Schweiz und Ausland lesen (auf französisch)!

Sie können ein Gratisexemplar anfordern!

Email: rhonephilatelie@bluewin.ch

Adresse: Rhône Philatélie, case postale 143, 1860 Aigle

FAMA Flota Aérea Mercante Argentina

An einer Börse 2019 sind wir bei RH auf einen Beleg aus Argentinien gestossen, welcher von der Datierung, dem Herkunftsland und einem auffallenden roten Zusatzstempel her gesehen auf eine Verbindung zur britischen BSAA deutete (vgl. Artikel über die BSAA¹). Dies weckte unsere Neugier. Zudem wurde der Flugpostbrief zweimal versendet und dazu noch beide Male über den Südatlantik.

1. Ein Flugpostbrief - zwei Erstflüge - das Kürzel FAMA - einige Fragen

Rückseite



Abb. 1 | 2x korrekt frankiert mit 60 c (Basis 20 c + Flugpostzuschlag 40 c)

- Erste Verwendung am 6.12.1946 (Marke und unterer Stempel rechts sowie 6-eckiger Flugbestätigungsstempel FAMA): Erstflug der argentinischen FAMA Buenos Aires-Europa nach Lissabon, Paris und London.
- Zweite Verwendung am 17.10.1947 (Marke links, Stempel links und oben rechts sowie rätselhafter Zusatzstempel mit „via SUIZA“): Rückflug des ersten Versuchsflugs der Swissair nach Südamerika, SLH SF 47.10d.

Auf der Rückseite stehen die beiden Ankunftsstempel von Paris (11.12.1946 vom Erstflug der FAMA) und Genève (21.10.1947 vom ersten Versuchsflug der Swissair). Diese bestätigen, dass der Brief zweimal echt gelaufen ist.

Über den Erstflug der argentinischen FAMA von 1946 ist es in unseren Breitengraden nicht einfach, detaillierte Informationen zu finden.

Die englische Zeitung „The Times“ erwähnt diese Konkurrenz zur einheimischen BSAA mit keinem Wort, nur eine Werbung³ der FAMA bestätigt erst in der Ausgabe vom 8.12.1947 die Flugverbindung nach London (s. rechts).



Die beiden mit dem Kuvert Abb. 1 dokumentierten Erstflüge liegen fast ein Jahr auseinander. Dies deutet natürlich auf irgendeine Spielerei hin, was nicht erstaunen mag, wenn man auf der Rückseite den Absender „Casa Filatelica“ betrachtet...

Dass hier die Swissair im Kreis von BSAA und FAMA erscheint, ist reiner Zufall – oder allenfalls dem Empfänger von Brief Abb. 1 zu verdanken. Vielleicht war dieser ein übereifriger Optimist und früher Befürworter, rund um Flugkapitän Robert Fretz, des Überseeverkehrs ab der Schweiz mit Swissair? Auch stellt sich die Frage, ob und wie es möglicherweise eine Verbindung zwischen der BSAA und der FAMA gegeben hat, wie es der folgende Brief suggeriert:



Abb. 2 | 5.12.1946 Flugpostbedarfsbrief für den Linienflug mit der BSAA vorgesehen (gelber Pfeil), wurde aber vorteilhafter, weil er nach Paris reisen sollte, am Folgetag mit dem Erstflug der FAMA nach Paris befördert (wie Brief Abb. 1). Erstflug bestätigt, leider nur Briefstück (Vorderseite) vorhanden.

Und wie ist der Zeitabstand von fast einem Jahr zwischen den beiden Erstflügen des Briefes Abb. 1 zu erklären?

In Frage kommen drei Möglichkeiten:

- a) Nach dem Erstflug Argentinien-Paris 1946 wurde der Brief vom Empfänger nach Argentinien zurückgesandt oder -gebracht.
- b) Für die zweite Aufgabe 1947 wurde der Brief mit dem Vermerk in rot ARGENTINA-GINEBRA und dem roten Zusatzstempel ergänzt.
- c) Wie Variante b), mit dem Unterschied, dass der rote Zusatzstempel nachträglich vom Empfänger angebracht worden ist.

Wenn alles mit rechten Dingen zugegangen ist, dann scheint die Kombination der Varianten a) und b) die plausibelste Erklärung zu sein. Einzig die Herkunft des roten Zusatzstempels bleibt ungeklärt und wird es bleiben, solange keine Vergleichsexemplare vorliegen.

Vom Inhalt her gesehen interessant und zugleich sehr irritierend ist dieser rote Zusatzstempel „ARGENTINA-EUROPA / VIA / SUIZA“ allemal, welcher uns, wie bereits angedeutet, bekannt vorkommt. Er sieht dem Leitstempel, welcher 1946 an der ersten Luftfahrt-Ausstellung für die Linie der BSAA Werbung machen sollte, mehr als nur sehr ähnlich. Da uns leider nur ein Abdruck des Stempels Abb. 3c im Original vorliegt, können wir keinen abschliessenden Vergleich mit den anderen vornehmen:



Abb. 3a



Abb. 3b



Abb. 3c

- 3a: Stempel von 1946, auf Brief von der ersten Luftfahrt-Ausstellung gesehen (Abb. aus dem Werk von Richard Beith⁴).
- 3b: Gleicher Stempel wie 3a auf Beleg von 1946 gesehen [Abb. aus eBay im Jahr 2005 eines Briefes an den gleichen Empfänger wie Abb. 1 (!?!)].
- 3c: abgeänderter oder neuer bildgleicher Stempel von 1947 ab Brief Abb. 1.

N.B. Die drei Bilder wurden so skaliert, dass das Flugzeug und der Bildrahmen nach Augenmass in etwa übereinstimmen. Wegen der unvermeidlichen Bildverzerrungen sind die Vergleiche folglich mit Vorsicht zu betrachten.

So gesehen stimmen alle Teile der 3 Stempel bis zum unteren Bildrahmen überein. Der Unterschied liegt einzig im Text darunter: in den beiden ersten steht B.S.A.A. und beim dritten SUIZA.

Seltsam ist die Länderbezeichnung „SUIZA“. Sie war vielleicht zweckdienlich für den Rückflug der Swissair (Abb. 1), aber doch realitätsfremd, weil die Schweiz damals - trotz des oben erwähnten Optimismus - sicher nicht als Drehkreuz für den Flugverkehr zwischen Südamerika und Europa in Frage kommt.

Eine Direktverbindung Argentinien-Schweiz, ausgeführt von einer argentinischen Fluggesellschaft, gab es damals nicht. Oder war vielleicht auch Genève anstelle von Paris oder allenfalls als Ausweichplatz vorgesehen?

Offene Frage und Grund genug, um hiernach auf die FAMA und deren Flugverbindung insbesondere nach Europa etwas näher einzugehen.

2. Steckbrief der Fluggesellschaft FAMA oder F.A.M.A.

Hier hilft uns Wikipedia⁵ weiter (der Auszug, stellenweise gekürzt, mit kleinen Korrekturen, wird in diesem Kapitel 2 in kursiv geschrieben).

Die Flota Aérea Mercante Argentina war eine argentinische Fluggesellschaft. Sie wurde am 8.2.1946 als Aktiengesellschaft gegründet, wobei ein Drittel des Kapitals vom Staat gestellt wurde. Die argentinische Regierung schloss im März 1946 ein Abkommen zur Zusammenarbeit mit der chilenischen LAN (Línea Aérea Nacional) und im Mai mit der British South American Airways (BSAA) ab.

2.1 Flugzeugflotte und Linienaufbau

Am 4.6.1946 wurde mit einer Douglas DC-4 der Flugbetrieb nach Santiago de Chile aufgenommen. Ab Mitte 1946 wurde eine schnell wachsende Flotte aufgebaut, bestehend aus den fabrikneu gekauften Typen Avro York, von denen 5 Stück zwischen Mitte 1946 und dem 12.12.1946 geliefert wurden, und drei Frachtern des Typs Bristol 170, die vom 17.1. bis 13.6.1947 eintrafen. Zwischen dem 15.5. und 25.9.1947 wurden sechs Vickers Viking der Flotte hinzugefügt.

Diese neuen Flugzeuge wurden durch gebrauchte Maschinen ergänzt, und zwar durch 5 Douglas DC-3 und 3 umgebaute Bomber des Typs Avro Lancastrian Mk.4. Obwohl die DC-4 zunächst die Flaggschiffe der Flotte waren, wurde ihr Flugplan auf manchen Strecken auch durch Lancastrians und Avro Yorks unterstützt. Die Vikings flogen nach Porto Alegre, Sao Paulo und Rio de Janeiro und ab 1947 inzwischen auch nach Santiago.



Abb. 4 | DC-4 LV-XBO (Registrierung bei Auslieferung). Mit dem Rückflug der Swissair Buenos Aires-Genève mitgereiste Karte, SLH SF 47.10d, frankiert mit 77 c für Postkarte 12 c + Flugpost 40 c + Einschreiben 25 c mit 2 Tagesstempeln: Sonderstempel 2. Luftfahrt-Ausstellung 15.10. auf der Bildseite und Flugpoststempel 16.10.1947 auf der Adressseite.

Anmerkung 1: Der Flugpostbrief Abb. 1 und die Karte Abb. 4 zeigen die kreativen Einfälle der Philatelisten von anno dazumal.

Pikanterweise wurde hier eine Airline-Karte der FAMA mit dem Bild einer Douglas DC-4 verwendet, und dazu noch ein Airmail-Sticker der PanAm, welcher geschickt über den gedruckten Text (vgl. Karten Abb. 6 und 7) geklebt wurde. Gemeinsam haben die beiden Belege Abb. 1 und 4, dass sie mit einer DC-4 geflogen und dazu zusammen mit dem Rückflug des ersten Versuchsflugs der Swissair nach Südamerika befördert worden sind. Auch wenn beides als Sammlerpost betrachtet werden kann, dokumentieren sie doch die bewegte Entwicklung der Weltluftfahrt in den Nachkriegsjahren. Sie widerspiegeln stellvertretend den dazumal herrschenden Konkurrenzkampf um eine direktere Flugverbindung zwischen Europa und Südamerika, welche nicht via New York verläuft.

Ab 1948 wurden die nicht mit einer Druckkabine ausgestatteten DC-4 allmählich durch sechs druckbelüftete Douglas DC-6 ersetzt; die Lancastrians wurden an die argentinischen Luftstreitkräfte abgegeben. Die

erste der fabrikneuen DC-6 wurde am 18.5.1948 ausgeliefert, die letzte am 30.9. desselben Jahres. Mitte 1949 wurden die drei Bristol 170 Freighter und die fünf verbliebenen Vickers Viking ebenfalls an die argentinischen Luftstreitkräfte überstellt.



Abb. 5 | Absenderfreistempel des Herstellerwerks der Bristol Type 170. Drei dieser Maschinen (LV-AEX, AEY, AEZ) standen bei der FAMA im Einsatz⁸.

Am 3.5.1949 wurde die FAMA mit drei anderen Fluggesellschaften(*) offiziell zur staatlichen „Aerolíneas Argentinas“ zusammengeschlossen. Der eigenständige Betrieb endete am 31.12.1949.



Abb. 6 | 25.9.1946 Maximumkarte mit Sonderstempel der 1. Luftfahrt-Ausstellung in Buenos Aires. Abbildung der LV-XGN (später AFV), einer der 5 Avro York der FAMA. Bildquelle: eBay, Art. Nr. 280826965886, Anbieter mlpostcards.

(*) 1. Aviación del Litoral Fluvial Argentino (ALFA, welche 1946 aus dem Zusammenschluss der Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A. [CSSA] und der Compañía Argentina de Aeronavegación Dodero S.A. [CAAD] stammt) | 2. Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas (ZONDA) | 3. Aeroposta Argentina



Abb. 7 | 2.5.1947
 Airline-Postkarte
 nach Vaduz
 adressiert, auf
 dem Seeweg nach
 Helsinki
 fehlgeleitet
 (Stempel
 22.6.1947, links
 von „Vaduz“).
 Frankatur 42 c =
 10 c zu wenig für
 Flugpost (?)

Vickers Viking
 LV-XEN, nach
 einem
 Motorschaden
 im Flug am
 30.11.1946
 abgestürzt⁶



Anmerkung 2: Aufgrund des Datums des Absturzes der Vickers Viking LV-XEN (Abb. 7) ist die Anschaffungszeit gem. Wikipedia mit Vorsicht zu betrachten bzw. es standen schon vorher welche im Einsatz. Davies⁸ listet im Flottenverzeichnis der FAMA 6 Vikings auf und erwähnt, dass 20 Exemplare dieses Typs nach Argentinien verkauft wurden. Es darf folglich angenommen werden, dass einige davon der Regierung oder Dodero (vgl. Kapitel 3) gehörten, welche sie dann der FAMA bei derer Gründung als Kapitaleinlage eingebracht oder verkauft haben.

Anmerkung 3: In Bezug auf die Zeit und die Lebensdauer war der FAMA praktisch das gleiche Schicksal wie der BSAA beschieden. Mit dem Unterschied allerdings, dass die FAMA die gesunde Grundlage des Langstreckenbereichs der neuen Aerolineas Argentinas bildete, während die BSAA politisch mit der BOAC zwangsfusioniert wurde (vgl. dazu das aufschlussreiche Werk von Susan Ottaway und Ian Ottaway⁷).

2.2 Flugziele

Auf die Strecke nach Santiago de Chile folgte am 17.9.1946 die Eröffnung der Flugroute nach Paris und London, ebenfalls mit Douglas DC-4. Schon am 11.10.1946 folgte Madrid als Ziel. Der Flugdienst nach New York wurde am 21.10.1946 aufgenommen, mit insgesamt fünf Zwischenlandungen in Rio de Janeiro, Natal, Belém, Trinidad und Havanna. Am 9.7.1947 wurde Rom dem Streckennetz hinzugefügt (vgl. Anmerkung 4).

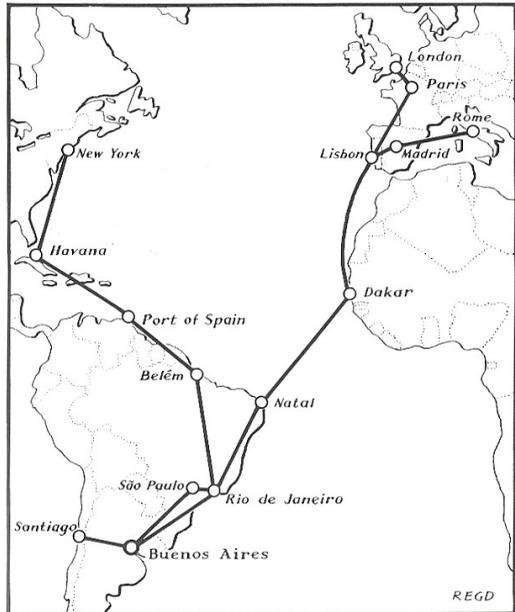


Abb. 8 | Streckennetz der FAMA, wobei die Route nach N.Y. hier nicht mehr via Natal verläuft⁸.

Nachdem die Langstrecken fast alle durch Douglas DC-6 übernommen worden waren, setzte man ab 1949 die DC-4 für Zubringerflüge vom neu eingerichteten europäischen Drehkreuz Lissabon nach Rom und Madrid sowie für die regionalen Dienste nach Brasilien und Chile ein.

[Ende Auszug]

Anmerkung 4: Auffallend ist, dass die Daten der Erstflüge sehr oft abweichen zwischen den Angaben in der Fachliteratur und den gesichteten Belegen: der Erstflug nach Lissabon-Paris-London soll gemäss Davies und Wikipedia am 17.9.1946 ausgeführt worden sein, wogegen die Belege vom 6.12.1946 gestempelt sind. Es ist davon auszugehen, dass auch die FAMA zuerst mindestens einen Versuchsflug absolviert und erst später den regelmässigen Liniendienst aufgenommen hat. Eine weitere Erklärung wäre, dass erst später Flugpost befördert werden durfte. Richard Beith⁴ bringt noch ein zusätzliches Datum mit ins Spiel, denn laut ihm hat der oder ein Versuchsflug am 15.9.1946 stattgefunden...

Dazu kommt noch die Verbindung nach Madrid, welche gemäss Wikipedia am 11.10.1946 aufgenommen worden ist, also sogar vor dem Erstflug vom 6.12.1946 nach Europa. Auffallend sind auch die 5 Tage von Buenos Aires nach Europa, wobei die Belege nach Dakar den Ankunftsstempel 10.12.1946 tragen. Angesichts dieser Widersprüche sind weitere Abklärungen notwendig, was den Rahmen dieses Beitrags sprengen würde.

Bevor der Sprung über den Südatlantik in Angriff genommen wurde, führte die FAMA offenbar am Vortag den Erstflug von Buenos Aires nach Rio de Janeiro aus, sozusagen um Anlauf zu nehmen:

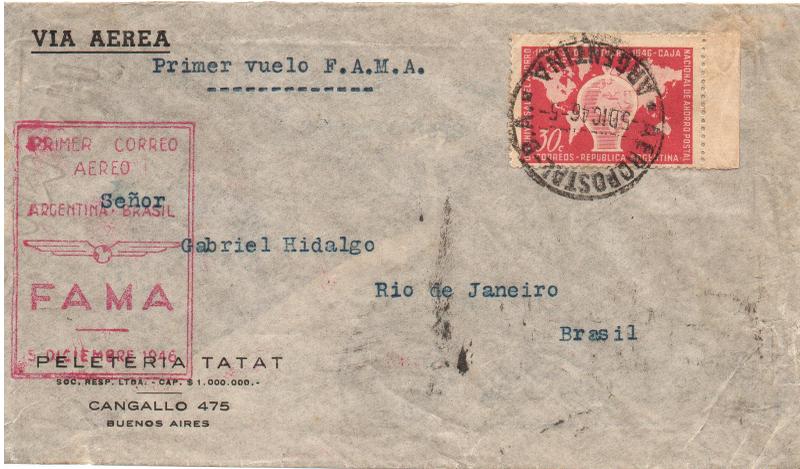


Abb. 9 | 5.12.1946 Erstflug FAMA Buenos Aires-Rio de Janeiro.

Am Tag danach erfolgte dann der Sprung über den Südatlantik via Dakar mit Lissabon als erste europäische Station, bevor es weiter nach Paris und London ging:



Abb. 10 | 6.12.1946 Erstflug FAMA Buenos Aires-Rio de Janeiro-Natal-Dakar-Lissabon, Ankunftsstempel 11.12.1946-10 h. Bemerkung: woher denn die Reisedauer von 5 Tagen bis nach Lissabon u. Paris (vgl. Anmerkung 4)?



Avro Tudor

Abb. 11 | 9.7.1947 Erstflug FAMA von Buenos Aires nach Rom, als Verlängerung der Verbindung nach Madrid, welche bereits am 11.10.1946 eröffnet worden war (vgl. weiter oben und Anmerkung 4). Ankunftsstempel 12.7. (Adressseite) und Ausgabestempel 15.7.1947 (Bildseite). Korrekt frankiert mit 20 c Grundtaxe + Flugpost 40 c + Einschreiben 25 c = Total 85 c.

3. FAMA-Werbung entpuppt Schwächen der britischen Flugzeugbauer
 Gemäss Davies⁸ setzte sich die Flotte der FAMA wie folgt zusammen (in chronologischer Reihenfolge der Anschaffungen):

- 15 Douglas DC-4 (1946)
- 5 Avro York (1946)
- 5 Douglas DC-3 (1946)
- 3 Avro Lancastrian 4 (1947)
- 6 Vickers-Armstrongs 615 Viking (1947) + weitere von der Regierung
- 3 Bristol 170 Freighter Mk 1A (1947)
- 6 Douglas DC-6 (1948)

Bei dieser Aufstellung fällt die praktisch gleichzeitige Anschaffung der amerikanischen Douglas DC-4 sowie der beiden britischen Avro York und

Lancastrian im Langstreckenbereich auf. Spielte da die Eröffnung der Flugverbindung London-Buenos Aires durch die BSAA – als erste Fluggesellschaft Europas – eine Rolle? Es ist nicht auszuschliessen, dass hier Gegenrechte und/oder Gegengeschäfte mit einer Rolle spielten.

Der Grund dieser dualen Flottenpolitik ist vielleicht auch nur auf eine Person zurückzuführen, José Doderó. Als argentinischer Reeder war dieser bemüht, eine schnelle Verbindung zwischen Argentinien und Grossbritannien aufzubauen – via Flugzeug. Zu diesem Zweck hielt er nach Kriegsende Ausschau nach den damals kurzfristig verfügbaren Flugzeugen. Dass dabei gerade britische Maschinen auftauchen, ist kein Zufall. Es waren dies vor allem für zivile Zwecke umgebaute Bomber, welche im Krieg ihre Lufttauglichkeit unter Beweis gestellt hatten - aber zivil kaum wirtschaftlich betrieben werden konnten.



Abb. 12 | Aus der Short S.25 Transport Sunderland mit den knolligen Verkleidungen der Geschütztürme (Marken links und rechts) wurde die S.25 Sandringham mit aerodynamischen Verkleidungen entwickelt (Marke Mitte; ehemalige „St. George“ der Bermuda-Klasse der BOAC, 1958 an Réseau Aérien Interinsulaire nach Tahiti verkauft). Was Doderó 1946 vorhatte, holte die Aquari Airways 1952 auf einem Charter-Flug Southhampton - Falkland-Inseln mit einer Sunderland der Hythe-Klasse nach (Marke rechts mit Flugroute).

Interessanterweise kaufte José Doderó sowohl Flugboote (5 Short Sandringham) wie auch Landflugzeuge (Lancastrian, York, Viking). Ob dies guter Geschäftssinn war oder nur eine Frage der Verfügbarkeit, bleibt dahingestellt. Auf jeden Fall unternahm, nur eine Woche nach der Bildung der FAMA, die Sandringham „Brasil“ der Compañía Argentina de Aeronavegación Doderó S.A. am 15.2.1946 einen Versuchsflug nach Baltimore (USA)!

Und als die FAMA am 4.6.1946 den Flugverkehr nach Santiago mit einer Douglas DC-4 eröffnete, flog eine Short S.25 Sandringham nach Grossbritannien...

Alle fünf Sandringhams trugen Namen, die viel über die Absichten José Doderós verraten: „Argentina“, „Brasil“, „Inglaterra“, „Paraguay“ und „Uruguay“. Aber die teilstaatliche FAMA war natürlich am längeren Hebel. Da die Pläne von Doderó und der politischen Kreise nicht vereinbar waren,

kam es zum Bruch: im August 1946 zog sich Dodero aus der FAMA zurück. Die verbliebenen Sandringhams leisteten jedoch ihre guten Dienste in Argentinien noch bis weit in die 1960er Jahre, während die letzten Flugboote in Grossbritannien von der Aquari Airways bereits Ende September 1958 aus dem Linienverkehr zurückgezogen worden waren^{8,9}.

Der Erfolg der britischen Flugboote steht in keinem Vergleich mit dem Los der landgestützten Flugzeuge. Die Airline-Postkarte mit der Avro Tudor (Abb. 11) steht so leider auch stellvertretend da für den Misserfolg dieses viermotorigen Verkehrsflugzeugs bzw. der britischen Flugzeugindustrie im Langstreckenbereich unmittelbar nach dem 2 WK.

Die erste Avro Tudor 4 der BSAA landete auf einer Goodwilltour erst am 3.10.1947 in Buenos Aires³. Die Werbung der FAMA war also schon früh angelaufen für diesen neuen Flugzeug, welches dann gar nicht angeschafft wurde⁶! Dass die erste FAMA-Verbindung nach London von der Zeitung „The Times“ keiner Erwähnung würdig war, könnte auch darauf zurückzuführen sein, dass keine britische Avro York, sondern eine amerikanische Douglas DC-4 eingesetzt wurde. In der Nachkriegszeit, als „Buy British“ und „Fly by British Air Lines“ propagiert wurden, ein doch herber Rückschlag für den nationalen Stolz des Vereinten Königreichs!

Abb. 13 | Auf
Brief in die
Schweiz



4. Verbindung zur Schweiz

Aerophilatelistisch hatte die FAMA unseres Wissens keine direkte Verbindung zur Schweiz, ausser es wäre Flugpost mit ihr in die Schweiz via Lissabon, Paris (Abb. 1), London, Madrid oder Rom geflogen worden. Im SLH² ist lange keine Spur einer Verbindung mit einer argentinischen Flugesellschaft in die Schweiz via Südatlantik zu finden.

Es waren zuerst BSAA (April 1946), dann Air France (August 1946), KLM (Februar 1947) und SAS (Mai 1947), die in den Nachkriegsjahren die Flugpost aus unserem Land nach Rio de Janeiro und Buenos Aires sowie bis Santiago de Chile brachten, und umgekehrt. Iberia startete am 22.9.1946 und am 1.1.1947 je einen Versuchsflug, bevor sie am 6.2.1947

den Liniendienst nach Montevideo und Buenos Aires aufgenommen hat¹⁰; Alitalia folgte im Juni 1948¹¹. Mit der Panair do Brasil und der FAMA mischten schon früh auch zwei Fluggesellschaften aus Brasilien (April 1946 nach London, ab 4.9.1948 nach Zürich) und Argentinien (Dezember 1946, ebenfalls nach London) mit.

Auch hier, wie schon weiter oben, schafft es ja vielleicht die Aerophilatelie, eine geordnete Übersicht in die Daten-Vielfalt dieser Erstflüge zu bringen?

Aus Sicht der Schweiz musste man lange warten, bis die Swissair - nach den Versuchsflügen 1947, 1950 und 1951 mit Douglas DC-4 - die Verbindung Zürich bis Rio de Janeiro und Sao Paulo am 27.5.1954 mit Douglas DC-6B aufgenommen und diese am 7.4.1957 bis Buenos Aires verlängert hat².

Das SLH führt erst am 12.8.1967 einen Erstflug Buenos Aires-Madrid-Zürich der Aerolineas Argentina mit Boeing B-707-320 auf (ein Flug wöchentlich). Wie lange diese Linie bestanden hat, wissen wir nicht. Heute werden nur Anschlussflüge mit Umstieg in Madrid angeboten. Wie zur Zeit der FAMA, als sich Madrid und Lissabon diese Rolle abtauschten.

5. „VIA SUIZA“-Zusatzstempel, wer weiss mehr?

Auch wenn die Vermutung Richtung „privat“ geht, bleibt also die Frage der Herkunft und der Bedeutung des roten Zusatzstempels mit dem rätselhaften „VIA SUIZA“ unbeantwortet...

Für weiter gehende Informationen aus dem Kreise der Leserschaft zu diesem Zusatzstempel und der Chronologie der Erstflüge der FAMA sind wir dankbar.

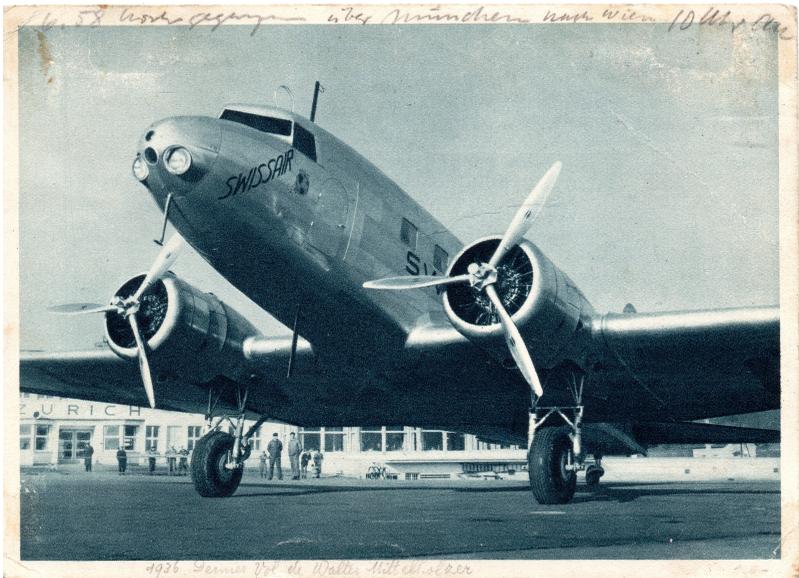
Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Abkürzungen:

1. Philatelie und Luftpost 2/2018 | 2. Schweiz. Luftposthandbuch 2018, Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV (Abkürzung: SLH) | 3. www.thetimes.co.uk/archive, Online-Archiv The Times 8.12.1947, 4.10.1947 | 4. British South American Airways 1946-1949, Richard Beith 2004, ISBN 0-9520675-4-4 | 5. Wikipedia, Auszug vom 26.4.2020 | 6. World Commercial Aircraft Accidents 1946-1992, Chris Y. Kimura, Lawrence Livermore National Laboratory | 7. Fly with the Stars, Susan Ottaway and Ian Ottaway, Sutton Publishing 2007, ISBN 978-0-7509-4448-9 | 8. R.E.G. Davies: Airlines of Latin America since 1919, Putnam Aeronautical Books, London 1997, ISBN 0-85177-889-5: Auszug dankbarerweise von Herrn Dr. Thomas Müller der Motiv-Arbeitsgemeinschaft Luftfahrt e.V. zur Verfügung gestellt | 9. British Flying-Boats and Amphibians 1909-1952, G.R. Duval, Putnam 1966 | 10. Correo Aereo del Uruguay, H. Volpe, www.clubfilatelicoodeluruguay.com | 11. Histoire des vols postaux en Uruguay 1910-1950, Lionel Pastre, Bleu Ciel diffusion 2018, ISBN 978-2-918015-21-5

Swissair bzw. Mittelholzer Bosnien-Flug vom Mai 1936

Die folgende Airline-Postkarte ist zwar nicht besonders schön, aber sie verbirgt ein Stück Geschichte der Schweizer Aviatik und Aerophilatelie. Sie wurde auf einer Internet-Plattform angeboten und stiess kaum auf Interesse. Als sie immer wieder unter den neu eingestellten Angeboten erschien, nahmen wir uns die Zeit und haben das Bild vergrössert und auch die Rückseite genauer angeschaut. Da sind wir erst recht erwacht und haben umgehend ein Gebot abgegeben. Das Glück war auf unserer Seite und wir erhielten den Zuschlag für die Karte:



DC-2
HB-ITI*

Im Korrespondenzfeld auf der Rückseite sind mehrere Unterschriften zu sehen, wovon eine ganz besonders auffällt: oben links befindet sich jene von Walter Mittelholzer. Dies allein sagt aber noch nicht viel aus über die Bedeutung der Karte und wie diese einzuordnen ist. Einem Hinweis von Sammlerfreund RB folgend haben wir im Kapitel SF des Luftposthandbuchs (SLH) nachgeschaut. Unter der Nummer **SF 36.1B** wird erst seit der Ausgabe 2013 ein neuer Sonderflug der Swissair mit folgender Beschreibung aufgeführt:

22.-25.5.1936 Swissair-Sonderflug Zürich-Wien-Zagreb-Banyaluka (Bosnien) und zurück via Zagreb, DC-2, HB-ITA.

Pilot Walter Mittelholzer, Reisegruppe

Karte mit 18 Unterschriften, Karte gest. in Wien am 22.5.1936.

Damit war die nach Saarbrücken adressierte Flugpostkarte identifiziert. Es soll sich hier um eine der insgesamt vier von Passagieren dieses Fluges in Wien aufgegebenen und alle von Mittelholzer mitsignierten Karten handeln (überlieferte Information von Hugo Ruoss sel.):



Nicht entziffert werden konnte der Text, welcher schräg neben Mittelholzers Unterschrift steht und auf welchen die blaue Pfeillinie hinweist (Bild links).

Auch über die Reisegruppe ist nichts Näheres bekannt, ausser dass es sich beim Flug folglich um einen Charterflug gehandelt haben muss.

In der „Philatelie und Luftpost 2/2019“ wurde auf das Fotoarchiv der ETH Bibliothek (<http://ba.e-pics.ethz.ch>) und auf die möglichen Informationen hingewiesen, die daraus für die Aerophilatelie gewonnen werden können. Beim Durchsuchen des Fotoarchivs nach Bildern der Douglas DC-2 HB-ITA und ITI (N.B. für den Beitrag im Clubheft 1/2020) sind wir per Zufall auf vier Bilder gestossen, die von diesem Bosnien-Flug stammen müssen. Auch wenn heute der Zweck der Reise und der Name der Reisegruppe ungeklärt bleiben, so können wir dieser nun wenigstens ein Gesicht geben!



ETH Bibliothek Online-Archiv, Bild LBS_MH02-48-0041, Flugplatz Banyaluka (?). Der Flug nach Bosnien ist mit rund 40 Bildern von verschneiten Bergen dokumentiert (LBS_MH02-48-0001 bis LBS_MH02-48-0044), so dass die Flugroute der eingesetzten DC-2 HB-ITA auf eine bestimmte Distanz nachgezogen werden kann.

Auf diesem Bild ist Walter Mittelholzer (3. v.l., vorne) zusammen mit der Reisegruppe zu sehen. Es sind nur 13 Personen abgebildet, was vermuten lässt, dass nicht alle für das Erinnerungsfoto vor der DC-2 posiert haben (das SLH spricht von 18 Unterschriften, die DC-2 bot Platz für 14 Passagiere + Crew).

Die zu Beginn abgebildete Karte mit der DC-2 HB-ITI wurde in den Rändern oben und unten beschriftet. Im oberen Rand steht etwas über die Flugzeit:

„6:58 hochgegangen über München nach Wien 10 Uhr an“ (Stempel: 12 h). Die Bemerkung „1936 dernier vol de Walter Mittelholzer“ am unteren Bildrand wurde sicherlich später angebracht und stimmt so nicht:

Walter Mittelholzer starb am 9.5.1937 auf einer Klettertour in der Steiermark. In der Zwischenzeit hatte er noch weitere Flüge absolviert.

Werner Liechti, Biel/Bienne

(*) Hinweis zur Karte mit der DC-2: das Originalbild ist im Fotoarchiv der ETH Zürich (Bildcode LBS_SR03-10675). Mehrere Bilder wurden gemacht, auf einem ist „HB-ITI“ klar zu erkennen.

Luftfahrtpionierin Amy Johnson. Die fliegende Sekretärin



Jung, blond, schön - Pilotin! Als **Amy Johnson** 1930 zu ihrem Rekordflug nach Australien aufbrach, wurde sie belächelt und von der Presse ignoriert. Als sie landete, war sie ein Superstar. Doch die Frau, die in die Luft gegangen war, um eine Männerdomäne aufzumischen, wurde am Boden nicht glücklich.

"Tasi Mane" nennen die Bewohner der Sundainsel Timor die See, die sie von der einige hundert Kilometer entfernten Nordküste Australiens trennt - "Männersee". Es ist ein raues und unberechenbares Meer, oft von heftigen Wirbelstürmen durchzogen. Doch an jenem 24. Mai 1930 zeigt es sich von seiner freundlichen

Seite. Ruhig liegt der Öltanker "Phorus" auf dem Wasser. Die Crew hält Ausschau, wartet. Endlich zeichnet sich am Horizont ein dunkler Punkt ab, der bald wächst und zu einem kleinen, einmotorigen Flugzeug wird. Die Männer der "Phorus" erkennen den silbernen Schriftzug an den Seiten, sie winken, gestikulieren. Tief fliegt die Maschine über das Schiff hinweg, bevor sie seitlich abdreht. In England atmet man auf: Die "**Jason**", heisst es, sei gesichtet worden.



Amy Johnson geboren am 01. Juli 1903 und ihre de Havilland DH 60G Gipsy Moth „Jason“

Wenige Stunden später erscheint dasselbe kleine Flugzeug über einem Rennplatz nahe der australischen Stadt Darwin. Eine vielköpfige Menge hat sich dort versammelt, die gespannt verfolgt, wie die **de Havilland Gipsy Moth "Jason"** nun zur Landung ansetzt. Um 15.57 Uhr berührt das Fahrwerk den Boden, das Flugzeug



holpert die Landebahn entlang, kommt endlich zum Stillstand. Jubel brandet auf. "Amy, Amy", schreit die Menge, als die junge Frau im Cockpit die Brille ablegt, die blonden Haare zurückstreicht und sich leicht benommen umblickt. Ein Reporter nähert sich. "Nun, was soll ich ihr erzählen, der lieben, alten Welt?", fragt er die Frau, deren Name in den kommenden Tagen die Schlagzeilen bestimmen wird: Amy Johnson, die erste Frau, die allein von London nach Australien flog.

"Miss Amy Johnson. Ein Schrank voller Kleider"

Die Aufmerksamkeit, die Amy nach ihrer Landung in Darwin erfährt, ist gewaltig. Aus aller Welt treffen Glückwunschtelegramme ein. "Die Queen und ich sind entzückt, von Miss Johnsons sicherer Ankunft in Australien zu erfahren", lässt King George V. ausrichten. Auch die Luftfahrtheroen Charles Lindbergh und Louis Blériot schicken Glückwünsche. Bald werden sogar Lieder komponiert, die den historischen Flug der "Jason" und seiner Pilotin besingen. "The Lone Dove" heisst einer dieser beliebten Schlager, ein anderer "Amy, Wonderful Amy".

Dabei hatte sich zunächst kaum jemand für die Pioniertat der jungen Frau interessiert. Als Amy drei Wochen zuvor, am 5. Mai 1930, vom Flughafen Croydon im Süden Londons gestartet war, war es nicht mehr als eine Handvoll Menschen, die sie verabschiedet hatten. Ihr Vater war gekommen, eine alte Schulfreundin sowie ein paar Mechaniker und Ingenieure. Der Presse dagegen war Amys Aufbruch lediglich eine Randnotiz wert. "Miss Amy Johnson Soloflug nach Australien Abflug heute Ein Schrank voller Kleider" schrieb etwa die "Daily Mail" gönnerhaft auf Seite 13 ihrer Tagesausgabe. In den Redaktionen zweifelte man daran, dass die Frau, die nicht nur um die halbe Welt fliegen, sondern dabei auch noch den bestehenden Rekord von 15 Tagen unterbieten wollte, über die ersten Etappen der Reise hinauskommen würde.

Jetzt oder nie

Tatsächlich war die 27-Jährige Anfang 1930 für einen so anspruchsvollen Flug wie die fast 18.000 Kilometer lange Strecke von England nach Australien denkbar schlecht vorbereitet - und ihr grösstes Handicap war ihre Unerfahrenheit. Die erste Flugstunde hatte die junge Frau nicht einmal zwei Jahre zuvor absolviert und sich dabei keineswegs als Naturtalent erwiesen. Nach der Landung hatte ihr der Ausbilder geraten, den Traum vom Fliegen schnell wieder aufzugeben. Alles andere sei reine Zeitverschwendung.

Doch was Amy Johnson an Talent gefehlt haben mochte, machte sie durch Eifer und Hartnäckigkeit wieder wett. Wie alles, was sie in ihrem Leben angefangen hatte, betrieb sie auch die Fliegerei mit fast erbitterter Leidenschaft. Sie hungerte nach Anerkennung, und in der Luftfahrt meinte sie, ein passendes Betätigungsfeld gefunden zu haben. Bereits 1929 entschied sie sich, ihren Job als Sekretärin in einer Londoner Anwaltskanzlei aufzugeben und eine Karriere als Pilotin anzustreben ein gewagtes Vorhaben in der damaligen Zeit, zumal für eine Frau.

Wie daraus im selben Jahr dann der Plan eines Langstreckenfluges nach Australien geboren wurde, ist unklar. Sicher ist, dass Amy von der Idee begeistert war und, ohne zu zögern, einen Abflugtermin festsetzte: Mai 1930. Dabei musste ihr diese Frist zunächst selbst unrealistisch

vorgekommen sein: Drei Wochen vor dem anvisierten Aufbruchdatum hatte sie weder ein Flugzeug noch einen Sponsor, der die Kosten dafür hätte übernehmen können. Stapel an Bittbriefen, die sie verschickt hatte, waren ohne Resonanz geblieben.

Ab in den Süden

Die Wendung trat ein, als ein reicher Ölmagnat sich überraschend bereit erklärte, Amy zu unterstützen. Er ermöglichte ihr den Kauf einer gebrauchten **Havilland DH 60G Gipsy Moth**, einem Einsitzer mit offenem Cockpit, der es auf eine Fluggeschwindigkeit von 98 Kilometer pro Stunde brachte. Johnson stürzte sich umgehend in die Vorbereitungen: In letzter Minute besuchte sie einen Kurs in Navigation und legte die genaue Flugroute fest. Von Croydon sollte es nach Wien und Konstantinopel gehen, dann weiter über Bagdad, Indien, Singapur und die Timorsee nach Darwin, Australien.



Sponsored by Daddy: Ohne die finanzielle Unterstützung ihres gutsituierten Vaters hätte Amy Johnsons Traum vom Fliegen nicht wahr werden können. Er bezahlte die Flugstunden und beteiligte sich auch an der Finanzierung von Amys erster Maschine - einer gebrauchten Gipsy Moth von de Havilland (G-AAAH), die sie einem Ölmagnaten abkaufte.

Und so geschah es, dass Amy Johnson, die vorher noch nie länger als 270 Kilometer am Stück geflogen war, sich Anfang Mai 1930 in ihrer einmotorigen Gipsy Moth, die sie nach dem Fischgeschäft ihres



Amys Strecke: Die 11.000-Meilen-Reise nahm Amy von Croydon, Grossbritannien, durch den Mittleren Osten und Asien zu ihrem endgültigen Ziel von Darwin in Nord-Australien. Amy hatte keine Lichter, Radio oder Treibstoffanzeige, um ihr navigieren zu unterstützen.

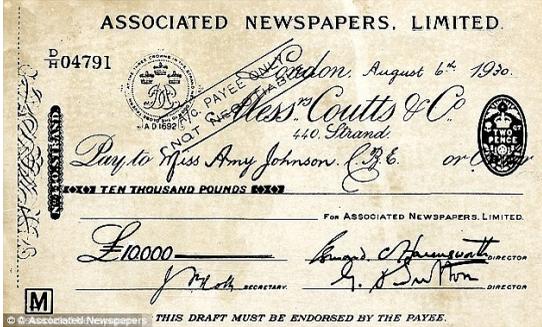
vermögenden Vaters "Jason" getauft hatte, auf den Weg machte, Kurs Südost. Vor ihr lagen Berge, unbekannte Wüsten und Ozeane Herausforderungen, die sie sich bei ihrer Abreise kaum vorzustellen vermochte. Sie sei damals eben sehr naiv gewesen, würde Johnson später selbst eingestehen.

Zunächst jedoch kam sie noch gut voran. Die junge Pilotin startete meist bereits in den frühen Morgenstunden und erreichte ihr Tagesziel am späten Nachmittag betäubt von den Benzindämpfen, die sie tagsüber einatmete. Auf diese Weise brachte sie die ersten Etappen ihrer Reise zügig hinter sich und landete am 7. Mai bereits im nordsyrischen Aleppo, von wo aus sie am folgenden Tag Bagdad ansteuern wollte. Auf dem Weg dorthin stiess sie dann allerdings das erste Mal auf ernstzunehmenden Widerstand: Kurz nachdem sie den Euphrat überquert hatte, zwang sie ein heftiger Sandsturm, in der Wüste notzulanden. Die folgenden Stunden verbrachte sie sitzend auf dem Heck ihres Flugzeugs, den Rücken gegen den Wind

gestemmt in dem verzweifelten Versuch, "Jason" am Boden zu halten. Als Amy in Bagdad ankam, war sie völlig erschöpft.

Rekordverdächtig

Trotz solcher Mühen aber war Amy Johnson zur Überraschung aller zu diesem Zeitpunkt ihres Fluges auf dem besten Weg, eine neue Rekordzeit abzuliefern. Bei ihrem Aufbruch von Bagdad lag sie bereits fast zwei Tage vor Bert Hinkler, der die Strecke London - Australien 1928 in 15 Tagen zurückgelegt hatte. Plötzlich begann auch die Presse, auf sie aufmerksam zu werden.



Die "Daily Mail", die zuvor kaum Interesse gezeigt hatte, bot nun unglaubliche **10.000 Pfund für die Exklusivrechte** an Amys Geschichte. Und auch die Menschenmengen, die sie in den Städten entlang ihrer Route in Empfang nahmen, wuchsen. Die "fliegende Sekretärin", wie Amy Johnson inzwischen genannte wurde, war zum Liebling des britischen Empires geworden.

Das Interesse, mit dem das Fortkommen der "Jason" bald verfolgt wurde, liess auch nicht nach, als Amy Johnson einige Tage später bei der Landung in Rangun havarierte und Hinklers Zeit damit schlagartig in weite Ferne rückte. Zwei volle Tage dauerte es, bis "Jason" nach dem Unfall so weit wiederhergestellt war, dass an den Weiterflug zu denken war. Amy war am Boden zerstört, gab aber dennoch nicht auf. Immerhin lag der Grossteil der Strecke nun hinter ihr, und wenn es auch für den Rekord nicht mehr reichte, so blieb ihr doch die Befriedigung, eine Route geflogen zu sein, die man einer Frau nie zugetraut hatte.

Die berühmteste Pilotin des Empire

Eine azurblaue Fläche breitet sich vor ihr aus, als Amy Johnson am 24. Mai 1930 zur letzten Etappe ihrer Reise aufbricht. Bei dem Gedanken, wie nah sie dem Ziel bereits gekommen ist, fällt es ihr schwer, ruhig zu bleiben. Als sich dann am Horizont der Umriss eines Schiffes abzeichnet, wird sie geradezu euphorisch. Es ist die "Phorus", die, wie sie weiss, nach ihr Ausschau hält. Anhand des Rauchs, der aus dem Schlot des Tankers aufsteigt, korrigiert Amy den Kurs und dreht ab, Richtung Australien, das nun in greifbarer Nähe liegt. Und dann ist es soweit: Unter ihr liegt die australische Küste, Darwin, die Rennbahn, eine wartende Menge. Von Weinkrämpfen geschüttelt, bringt Amy die "Jason" zu Boden. Als sie den Motor ausschaltet, hört sie die Leute ihren Namen rufen.

Anfangs genießt Amy den Ruhm, der dann über sie hereinbricht, doch bald wird er ihr auch zur Last. Die nächsten Jahre ihres Lebens sind geprägt von der Suche nach Bestätigung und neuen Zielen. 1932 heiratet Amy den Piloten Jim Mollison. Gemeinsam gelingt ihnen ein Jahr später der erste Nonstopflug über den Atlantik in die USA. Doch bald zerbricht die Ehe, und auch die Ära der Rekord- und Langstreckenflüge geht dem Ende zu. Amy Johnson merkt, dass sie ihrem Traum von einer dauerhaften Stellung in der zivilen Luftfahrt trotz ihrer Leistungen noch immer nicht näher ist. Als der Zweite Weltkrieg ausbricht, meldet sie sich zur "Air Transport Auxiliary", eine Gruppe, die Versorgungsflüge für die Royal Air Force durchführt.

Am 5. Januar 1941 macht Englands berühmteste Rekordpilotin dann ein letztes Mal von sich reden: Am Morgen dieses Tages bricht sie zu einem Routineflug auf, trotz dichten Nebels und gefrierendem Regen. Vier Stunden später wird ihre Maschine gesehen, wie sie über der Mündung der Themse abstürzt. Weit von ihrem eigentlichen Ziel entfernt.



Für immer eine Luftfahrtlegende:

Während des Zweiten Weltkriegs arbeitete Amy Johnson - hier mit ihrem ersten Flugzeug, einer de Havilland Gypsy Moth - als Pilotin bei der Air Transport Auxiliary. Am 5. Jan. 1941 stürzte sie bei einem Routineflug mit ihrer Maschine in die Themse. Ihre sterblichen Überreste wurden nie gefunden.

Walter Kalt

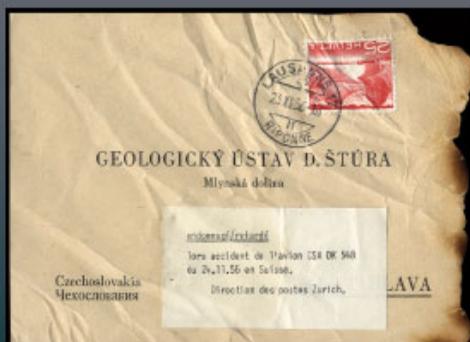
Quelle: www.spiegel.de/einestages/luftfahrtpionierin-amy-johnson-a-947390.html

RÖLLI

Auktionen & Philatelie

— seit 1975 —

Einlieferungen
nehmen wir jederzeit
gerne entgegen



Flugunfall von Wasterkingen/ZH
von 1956, Brief nach Prag

versteigert in der 66. Rölli Auktion
vom September 2020 für 1'200.-

Wasserflugzeuge auf der Elbe

Nur noch alte Fotos erinnern an Europas erste Wasserfluglinie von Dresden nach Altona. Nach 14 Monaten war alles zu Ende.



*Die Elbe als Flugplatz war ein Erlebnis.
Es kamen mehr Menschen um zu staunen als mitzufliegen.
Foto: Sammlung Siegfried Treppnau*

Es ist kurz vor Mittag als vor 95 Jahren am 10. August 1925 am Johannstädter Elbufer unweit der Albertbrücke eine Junkers F13, ein Wasserflugzeug, mit drei Passagieren an Bord in das rund 454 Kilometer entfernte Hamburg-Altona von der Elbe abhebt. Zur gleichen Zeit startet dort ein Flieger Richtung Dresden. Die erste Wasserflugverbindung Europas im Linienverkehr hatte den Betrieb aufgenommen.

Die Reise dauerte etwa vier Stunden, die Hälfte der Zeit einer Fahrt mit der Eisenbahn. Die Junkers flog in 800 Meter Höhe mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 145 Kilometern je Stunde immer den Fluss entlang über Riesa, Torgau und Wittenberg. Nach einer zwanzigminütigen Zwischenlandung in Magdeburg ging es weiter über Tangermünde, Wittenberge und Lauenburg nach Altona.

Täglich um 11.45 Uhr ausser sonntags startete fortan in Dresden die fünfsitzige F.13, ab September eher, um auch eine Rückreise am selben Tag anbieten zu können. Der Elbe-Flug kostete 90 Reichsmark, bis Magdeburg nur 40. Zehn Kilo Gepäck waren pro Person frei. Wer mehr dabei hatte, musste zuzahlen.

Auch die Post setzte bis November 1925 zunächst auf die schnelle Transportmöglichkeit und beförderte am Himmel Briefe, Pakete sowie Zeitungen. Doch die „Blaue Linie“ wurde kein grosses Geschäft.



Zwei Wasserverkehrsflugzeuge vom Typ F 13 auf der Elbe bei Dresden.
Foto: www.junkers.de

Das erhoffte Gedränge am Verkaufsschalter im Bootshaus, der späteren Gaststätte „Der Johannstädter“, blieb aus. Im Winter wurden Verbindungen oft gestrichen. Wenn die Elbe vereist war, konnte ohnehin kein Flugzeug auf dem Wasser landen. Ebenso wären bei zu hohem Pegel oder Niedrigwasser die Landemanöver zu riskant gewesen. Nach 134 Flügen mit 479 Passagieren, das entsprach einer Auslastung von 42 %, wurde die Linie 1926 nach der Sommersaison wieder eingestellt.



Walter Kalt
Quelle: Aus einer deutschen Zeitung ?
Autor: Ralf Hübner

Beechcraft Bonanza



Walter Beech hatte die Schnauze voll: „Hochdecker! Immer nur Hochdecker! Clyde, Du kannst mich mal mit Deinen verdammten Hochdeckern! Ich kündige!“

So oder so ähnlich will es die Legende. Die stimmt aber nicht: Walter Beech war keineswegs Angestellter von Cessna, sondern hatte seit vielen Jahren seine eigene Firma: die Beechcraft Corporation. Und die wurde 1932 gegründet: dem Jahr, in dem Cessna gerade pleite war. Was für

Walter Beech durchaus praktisch war, konnte er doch die Fabrikhalle von Cessna einfach übernehmen und dort seine **Beechcraft Model 17 Staggerwing** entwickeln – einer der schönsten Doppeldecker, die je gebaut wurden. Hauptkunde war das Militär.



Nach dem 2. Weltkrieg braucht die Flugzeugindustrie neue, zivile Kunden. In der Hoffnung auf tausende während des Krieges vom Fliegen angefixte GIs als neue Privatflieger begann ein irrsinniger Wettlauf um die Vorherrschaft im Flugzeugmarkt. Cessna,

Piper & Co setzen auf preiswerte Ausbildungsflugzeuge. Walter Beech jedoch folgte einem anderen Ansatz und liess sein Team um Ralph Harman die **Beech Bonanza 35** entwickeln: (Abb. siehe nächste Seite) ein radikal neues Luxusflugzeug mit Einziehfahrwerk und revolutionärem V-Leitwerk. Der erste Prototyp flog 1945. Bei der Erprobung liess man sich für damalige Verhältnisse viel Zeit: es wurde zwei Jahre lang ausführlich getestet, sogar ein Windkanal wurde errichtet um das Design zu optimieren. Die ersten Kundenflugzeuge wurden dann 1947 verkauft. Das Flugzeug war ungeheuer erfolgreich, es gab über 1,000 Vorbestellungen!

Motorisiert war die erste Bonanza mit einem 6-Zylinder Continental E-165 Triebwerk, das eher bescheidene 165 PS leistete. Dank des effizienten Designs mit Einziehfahrwerk und Verstellpropeller brachte die Beech es aber trotzdem auf eine Reisegeschwindigkeit von rund 150kt (278Km/h) – und war dabei viel komfortabler als die meisten anderen Modelle. Eine Besonderheit ist das „Bungee Seil“, welches Seitenruder und Querruder miteinander verband. Egal, ob der Pilot Steuerhorn oder Pedale bevorzugte: es kam immer eine koordinierte Kurve dabei heraus.

So schön die Bonanza war, es gab da zwei kleine Probleme. Zum einen war das Flugzeug mit \$8000 nicht gerade preiswert. Zum anderen gab es Probleme mit dem V-Leitwerk, weswegen die Bonanza schnell den Ruf eines „Doktor-Killers“ hatte.



Tatsächlich war das Leitwerk hohen Belastungen im schnellen Sinkflug nicht gewachsen – und brach einfach ab! Heutzutage muss sich aber kein Pilot mehr Sorgen um die Stabilität seiner **Bonanza** machen: sämtliche

Flugzeuge wurden auf ein stabileres Leitwerk umgerüstet. Es gab dermassen viele Untersuchungen, dass das V-Leitwerk der Bonanza eine der am besten erforschten aerodynamischen Problemstellungen ist.

Entwicklung der Bonanza mit V-Leitwerk

Im Laufe der Jahre wurde die Beechcraft Bonanza fortwährend verändert.



Anfangs stieg vor allem die Motorleistung von 165 auf 195PS. 1949 gab es ein steuerbares Bugrad, 1952 ein grösseres Leitwerk und 1955 kamen ein **drittes Seitenfenster** und zwei Zusatztanks in den Tragflächen hinzu.

Ein grosses Upgrade kam 1957 mit der H35: Ein neues Triebwerk vom Typ O-470-G wurde installiert und leistete 240 PS, wodurch sich die Reisegeschwindigkeit auf 165kt = 305 Km/h erhöhte. Der Preis stieg auf \$52,000 – was heutigen \$450,000 entspricht. Eine Beech war schon damals sauteuer.

Der Jahrgang 1961 brachte dank verlängertem dritten Seitenfenster einen moderneren Look, ausserdem wurde das Tanksystem entrümpelt.

Ein Jahr später kam ein neues Instrumentenpanel dazu.

1964 wurde das O-470 durch ein deutlich haltbareres IO-520 Triebwerk mit 285PS ersetzt. Nun konnten 6 Leute in der Bonanza Platz finden – und die Zuladung ermöglichte sogar die Mitnahme von 50 Gallonen AvGas! 1966 gab es optional ein weiteres Triebwerk mit Turbo, durch das die Geschwindigkeit auf 361 Km/h stieg.

Beechcraft 33 Debonair

Anfang der 60er Jahre begingen Cessna und Piper ein Sakrileg: sie wagten

es doch tatsächlich, mit den Typen **Piper Comanche** und der **Cessna 210** den Markt der High-Performance Viersitzer aufzumischen! Und das auch noch zum halben Preis!



*Links: Piper PA24 Comanche
Rechts: Cessna 210*



Die Beechcraft Corporation – inzwischen unter Führung von Olive Ann Beech – sah sich zum Handeln gezwungen. Ein neues Flugzeug musste her. Ein billiges Flugzeug. Und das ging so: man nahm eine Beech Bonanza und ersetzte das V-Leitwerk durch ein stinknormales Standardmodell. Der Motor leistete nur noch 225PS. Das Interieur wurde spartanisch ausgestattet und der Geiz ging soweit, dass man beschloss, kleinere Reifen zu installieren und künftig für den zweiten Zeiger des Höhenmessers einen Aufpreis zu verlangen.

Die Begeisterung der Kundschaft hielt sich in Grenzen: zum einen war die Debonair immer noch viel teurer als die Konkurrenz, zum anderen war eine Beech ohne Ausstattung keine Beech mehr.

Sukzessive wurden die üblichen Extras wieder zur Serienausstattung hinzugefügt. Ab 1966 bekam der Motor wieder mehr Leistung und eigentlich gab es bis auf das Leitwerk keinen Unterschied mehr zur Bonanza.

Konsequenterweise liess man 1968 den Namen Debonair fallen und verkaufte die Maschine als 33 Bonanza. 1971 wurde ein verlängertes Bonanza 33 Model mit grosser Cargo-Tür, vier vollwertigen Sitzen und Standardleitwerk auf den Markt gebracht und als F33A bis 1994 in dieser Form produziert.

Beechcraft Bonanza Modell 36

Ende der 60er Jahre hatten Cessna und Piper mit sechssitzigen Flugzeugen grossen Erfolg. „Wir wollen auch etwas von Kuchen“ dachte sich Beech und baute eine vergrösserte Version der Bonanza – das Modell 36. Ursprünglich sollte daraus ein einfacher Transporter für Passagiere oder Gepäck entstehen, aber eine Beech ohne Luxusausstattung ist

nunmal keine Beech mehr. Also besannen sich die Leute von Beechcraft auf das, was sie am besten konnten, und rüsteten die 36 zum Luxusflieger um.

Insgesamt wurde über 17,000 Exemplare der Beechcraft Bonanza hergestellt, davon 4,500 vom Modell 36. Als G36 mit modernem Garmin Glascockpit kann die Beechcraft Bonanza für rund \$800,000 noch heute bestellt werden – damit ist die Bonanza das am längsten produzierte Flugzeug überhaupt!

Walter Kalt

Quelle: <https://www.alpha-flying-india.de/flugzeug/e-klasse/beechcraft-bonanza/>

13. April 2017 von Johannes Vorwerk USA



Ersttagausgabe vom 29. Juli 2005 mit Beechcraft 35 Bonanza



Wussten Sie schon...

...dass die Kampfflugzeuge vom Typ **General Dynamics F-111** mit einem besonderen Rettungssystem für die aus zwei Mann bestehende Besatzung ausgerüstet sind ?



Während zweisitzige Kampffjets ja normalerweise mit einem individuellen Schleudersitz für jedes Besatzungsmitglied an Bord ausgestattet sind, ist bei der F-111 (Spitzname "Aardvark") das komplette Cockpit als Rettungskapsel ("Crew Escape Module") ausgelegt.

In der F-111 sitzen Pilot und Waffensystemoffizier nebeneinander. In einem Notfall kann jeder von beiden das Rettungssystem auslösen. Hierbei wird dann das komplette Cockpit mit den beiden Besatzungsmitgliedern an Bord mit starken Raketen vom Rumpf der Maschine nach oben weggeschossen und schwebt dann sicher am Fallschirm zur Erde. Um den Aufprall auf dem Boden noch weiter abzdämpfen verfügt das Crew Escape Module über aufblasbare Unterflur-Luftkissen. Bei einem Rettungsausschuss über dem Meer wird das Crew Escape Module nach der Landung mit aufblasbaren Schwimmkissen über Wasser gehalten und dient als Rettungsinsel. Das Crew Escape Module kann nicht nur während des Fluges, sondern auch bei null Höhe und null Geschwindigkeit (also unter "Zero-Zero"-Bedingungen) eingesetzt werden



Das Fotos zeigt das F-111 Crew Escape Module vom Kampfflugzeug Typ General Dynamics F-111 der Royal Australian Air Force, welches im U.S. Air Force Museum in Dayton / Ohio ausgestellt wird. Es wurde am 19. Oktober 1967 als erste solche Rettungskapsel während eines echten Notfalls mit einer F-111 benutzt. Das Auslösen der Rettungskapsel

erfolgte in einer Höhe von etwa 8.500 Metern und beide Insassen überlebten die Fallschirmlandung in dem Crew Escape Module unverletzt !

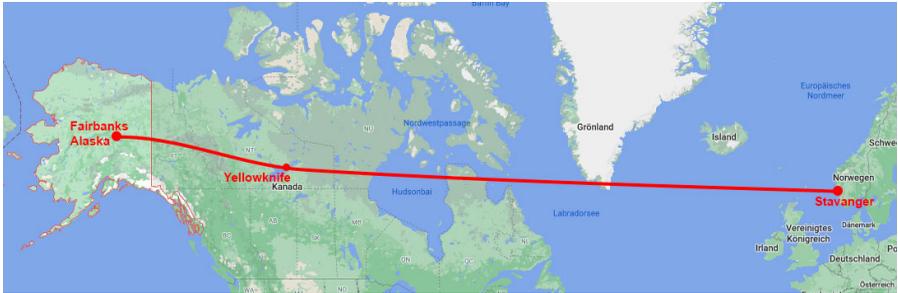
Walter Kalt

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

Der besondere Beleg 64 Jahre alte Douglas DC-6 auf Transatlantikflug

Von Fairbanks in Alaska nach Yellowknife in Kanada, von dort aus bis Stavanger an der Südwestküste Norwegens sind es Luftlinie rund 5500 Kilometer.

Dazwischen liegt der Atlantik.



Eine alte DC-6, Baujahr 1956, flog die Strecke nun nonstop. An Bord: Der Sieger des härtesten Schlittenhunderennens der Welt und 24 Huskies.

Wie kam es zu diesem Ereignis?

Im März 2020 trat der Norweger Thomas Wærner mit 16 Huskies beim legendären Iditarod in Alaska an. Das Iditarod ist das längste und wohl auch härteste Schlittenhunderennen der Welt. Über 1500 Kilometer Wildnis liegen zwischen dem Startpunkt Anchorage und dem Ziel in Nome.

Für Thomas Wærner ging in diesem Jahr ein lang gehegter Traum in Erfüllung: er gewann. Kein anderer Teilnehmer bewältigte die Strecke schneller als der Extremsportler aus Norwegen mit seinem Hundegespann.



Den Polarpost-Sammlern sind sicherlich die Sonderstempel zum Iditarod bekannt.

Nun war es dann am 18. März bei der Ankunft des Siegers an der Westküste Alaska schon so, dass keine Zuschauer mehr vor Ort waren, die Grenzen der USA wurden kurz zuvor hochgezogen, zur Eindämmung der Infektionen mit dem SARS-CoV-2 Virus hatten sich die USA abgeschottet. Eine Heimreise zurück nach Norwegen war nicht mehr möglich, auch Norwegen hatte die Reichsgrenzen verschlossen, obwohl er als norwegischer Staatsbürger hätte noch einreisen können, jedoch gab es keinerlei Übersee Flüge mehr nach Skandinavien.

Thomas Wærner hatte nicht nur seine 16 Hunde zu versorgen, ein norwegischer Landsmann hatte ihm weitere 8 Hunde anvertraut. So fühlte sich Thomas Wærner in Alaska gestrandet.

Eine DC-6 fürs Museum

Etwa zur selben Zeit bereitete sich in Wærner Heimat Norwegen das Flughistorische Museum in Sola bei Stavanger auf die Ankunft eines ganz besonderen Museumsstückes vor: Seit langem war man in Sola auf der Suche nach einer Douglas DC-6 für die Ausstellung gewesen - und schliesslich bei der Fracht-Airline Everts Air Cargo aus Alaska fündig geworden. Das Objekt der Begierde stand dort als N151 auch mit rüstigen 63 Jahren unentwegt im Einsatz und war entsprechend gut in Schuss.



Vor allem aber hat die historische Viermotorige in ihrer langen Liste früherer Dienstherren auch Einträge aus Norwegen vorzuweisen, von November 1962 bis Juni 1972 flog sie unter norwegischer Flagge, zunächst mit der Kennung LN-SUB, ab Mai 1971 mit dem Kennzeichen LN-MTV. Die meisten ihrer norwegischen Dienstjahre verbrachte sie im Farbleid von Braathens S.A.F.E. So war es natürlich absolut verständlich, dass man in Sola (Stavanger Lufthavn Sofa) im Flyhistsorik-Museum unbedingt diese Maschine haben wollte!

Mit dem Eigner Everts Air Cargo war man sich schon Mitte 2019 einig geworden. Doch die geplante Überführung war immer wieder gescheitert, aus den verschiedensten Gründen. Der jüngste Versuch war für März 2020 angesetzt. Mit der hereinbrechenden Corona-Krise aber verdunkelten sich plötzlich die Vorzeichen für das Unterfangen, da Norwegens Währung (NOK) stark vom Ölpreis abhängt, dieser jedoch im Frühjahr in den Keller schoss und die Norwegische Krone mit sich zog, wäre die Überführung für das Museum mit einem Mal viel zu teuer geworden. Fast gab man sich in Sola bereits endgültig geschlagen - doch plötzlich ergab sich in Person von Thomas Wærner und seinen 24 Begleitern auf vier Pfoten eine nicht für möglich gehaltene Chane.

Inzwischen war es nämlich bereits Mai geworden.



Der Hundeschlitten-Sportler Thomas Wærner während des Iditarod-Rennens am 15. März 2020 in Alaska.

Der Extremsportler sass mit seinen Hunden noch immer in Alaska fest, während seine Frau Gunu, praktizierende Tierärztin, zu Hause fünf Kinder und 35 weitere Hunde zu betreuen hatte. Entsprechend dringlich wurde Wærner Ankunft in der Heimat herbeigesehnt. Da erfuhr der Schlittenhunde-Champion per Zufall von der fürs Museum gedachten DC-6 - und hatte eine Idee!

Er nahm Kontakt zu den Verantwortlichen auf, äusserte sein Interesse, den fliegenden Oldtimer für sich und seine Hunde als "Taxi" nach Hause zu

nutzen, und schaltete einen seiner Sponsoren ein, der dem Museum in Sola mit dem nötigen Kleingeld aushelfen sollte.

Langstreckenakt für die DC-6

So kam es, dass die - wieder in historischen Braathens-Farben lackierte - DC-6 am 1. Juni mit Thomas Wærner und seinen 24 Huskies an Bord tatsächlich in die Luft ging, zunächst von Fairbanks nach Yellowknife in Kanada, und schliesslich von dort aus über den Atlantik nach Stavanger. 15 Stunden und 43 Minuten dauerte der besondere Transatlantikflug in dem Sternmotor-Oldie. Am 2. Juni um 15.19 Uhr Ortszeit waren Thomas Wærner und die Hunde endlich zu Hause - und die DC-6 hatte ihre letzte Reise beendet.



Thomas Wærner und sein Leithund K2 landeten in Sola, Norwegen, nachdem sie drei Monate in Alaska gestrandet waren.

N151, so lautet natürlich noch die alte Registrierung, startete am 01. Juni 2020 um 06.46 Uhr Ortszeit (verspätet gemäss Plan) in aller Frühe nach Yellowknife in Kanada, der Hauptstadt der NWT, gelegen am Grossen Sklavensee. Der Flug dauerte etwa mehr als 4,5 Stunden und berührte um 13.21 Uhr Ortszeit den Boden. (Zeitdifferenz zwischen Alaska und dem NWT beträgt hier 2 Stunden). Der knapp zweistündige Stopp diente nochmal der Betankung und der Versorgung der 24 Hunde .

Von Yellowknife ging es in nördlicher Richtung in den Luftraum von Nunavut, in östlicher Richtung nach Baffin Island, von hier aus in Richtung Westküste Grönlands, die bei Ikerasaarsuq erreicht wurde, ca. 100 Km nördlich vom internationalen Flughafen Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord in Dänisch), über Tasiilaq und Kulusuk an der grönländischen Ostküste in direkter Richtung des internationalen Flughafens von Keflavik, nördlich die Färöer-Inseln passierend und zunächst in den Luftraum von Bergen an der Westküste Norwegens. Wäre der Treibstoff zu knapp geworden, so hatte man hier einen kurzen Auffankstopp eingeplant. Aber die vorherrschenden Winde meinten es gut mit der DC-6B und so ging es von Bergen Flesland aus in südlicher Richtung über Haugesund direkt zum Stavanger Lufthavn Sola.

Die Landung erfolgte gegen 15.19 Uhr Ortszeit am inzwischen 02. Juni 2020, durch passieren mehrerer Zeitzonen in östlicher Richtung, aufgrund von doch teilweise heftigen crosswinds startete der Pilot im ersten Landeanflug noch einmal durch. Der Stavanger Lufthavn Sola ist für seine Windanfälligkeit durch die direkt am Meer gelegene Landebahn bekannt.



© NTB og AKER BioMarine (lizenzfreie Verwendung untersagt)
Die DC-6 wird nun dauerhaft als Exponat in Sola zu sehen sein.

Wer einmal in Rogaland einen Urlaub verbringt, dem sei der Weg nach Sola unbedingt empfohlen, natürlich mit einem Besuch des Flyhistorisk museum. Es ist unbedingt zu empfehlen, genauso wie das Museum in Bodø im hohen Norden Norwegens.



Das Ereignis war zuvor in den norwegischen Medien und Aero-Medien angekündigt, sodass viele Schaulustige der Landung beiwohnten, trotz vierstündiger Verspätung, die allerdings den Wetterverhältnissen schon in Fairbanks geschuldet war.

Da ausreichend Vorbereitungszeit bestand, konnten Postkarten der N151, natürlich noch im alten Farbleid, vor Ort in Alaska gestempelt werden, die dann dem besonderen Flugereignis mitgegeben wurden. Sammlerfreund Trond Espeland nahm diese nach Ankunft in Empfang - er arbeitet nebenbei auch bei AVINOR - und fuhr sofort zur Ankunft-Stempelung nach Stavanger in die Innenstadt, anschliessend wieder zurück, da einige Luftfahrtbegeisterte auch am Sola Lufthavn auf die Belege warteten, die aus vielen Regionen Südnorwegens anreisen. Zur Eindämmung der SARS-CoV-2 Pandemie hat Norwegen zunächst bis Juli weitestgehend die Grenzen für „Fremde“ geschlossen, außer EU/EWR-Bürgern mit ständigem Wohnsitz in Norwegen bzw. mit einer norwegischen Arbeitserlaubnis, sowie Angehörigen der konsularischen und diplomatischen Corps.

Durch die harten Massnahmen konnte die Eindämmung des Virus weitestgehend erfolgreich verlaufen, sodass einige Regionen das social distancing lockerten, was man an den Videoaufnahmen durchaus erkennen kann.

Nebenbei bemerkt, der Frachtverkehr (inkl. Luftpost) zwischen Nord-Europa und Alaska (über die Pol-Route) war nur gering beeinträchtigt, sodass auch Express - Sendungen innerhalb von 4 Tagen vor Ort waren.

Jürgen Blum / bearbeitet von Walter Kalt

Veröffentlichung und Vervielfältigung untersagt, Lizenzanfragen an den Autor zur genehmigten Publikation mit plausibler Begründung erforderlich, bei Zuwiderhandlung wird der Rechtsweg beschritten. (Bewilligung bei J.Blum eingeholt).

Der besondere Beleg

AVINOR



overføring og leveringsfly til museum
Fairbanks - Yellowknife - Stavanger
June 1st 2020 - N151 - DC-68
som endelig destinasjon
til flyhistorisk museum Sola flyplass

Walter Kalt
c/o AVINOR Stavanger Lufthavn Sola
og flyhistorisk museum Sola
4003 Stavanger
Kingdom of Norway