

Ausgabe 1/2022



# PHILATELIE UND LUFTPOST



*Ergänzungswerte  
ab 01.01.2022*

Gemeinschaftsausgabe  
**Philatelisten-Club Swissair PCS**  
**Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein SAV**



Philatelisten-Club Swissair  
Lausanne Aéroport «La Blécherette»  
Av. du Grey  
poste restante  
1018 Lausanne

**Erinnerungsdokument 28. Oktober 2021**  
**100 Jahre Jubiläum Paris - Lausanne**

**Gesellschaftserstflug 02. Dezember 2021**  
**Zürich - Beirut mit SWISS Airbus A220-300, HB-JCK**  
(geplant war der Flug mit Edelweiss)



**Erstflug**

operated by

**edelweiss air**

Airbus A320

**Zürich - Beirut**



Deutsche Lufthansa AG  
Beirut Station, BEY SM  
Beirut International Airport  
P.O.Box 2256 Beirut, Lebanon

## Inhaltsverzeichnis

|                                                              |             |
|--------------------------------------------------------------|-------------|
| Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich                | Seite 4     |
| Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich                | Seite 5     |
| PCS-Daten, SAV-Daten, Redaktionsschluss                      | Seite 6     |
| Vorwort                                                      |             |
| <i>René Koller Präsident SAV</i>                             | Seite 7     |
| <i>Markus T. Stäuble Präsident PCS</i>                       | Seite 10    |
| Wussten Sie dass..... (Bell-47)                              | Seite 11    |
| <i>Walter Kalt</i>                                           |             |
| Tag der Aerophilatelie 2022 d/f<br>SAV                       | Seite 12/13 |
| Die Absenderfreistempel und Barfrankaturen der Swissair (2)  | Seite 14    |
| <i>Werner Liechti</i>                                        |             |
| Wenn Briefe sprechen könnten...                              | Seite 16    |
| <i>Werner Liechti</i>                                        |             |
| FAMA Flota Aérea Mercante Argentina (2)                      | Seite 20    |
| <i>Werner Liechti</i>                                        |             |
| Die Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans (NW)                     | Seite 22    |
| <i>Werner Liechti</i>                                        |             |
| Berühmte Fliegerinnen. Hanna Reitsch                         | Seite 40    |
| <i>Walter Kalt</i>                                           |             |
| 90 Jahre Zahnradbahn, 200 Jahre Erstbesteigung der Zugspitze | Seite 46    |
| <i>Walter Kalt</i>                                           |             |
| Öffentlichkeitsarbeit                                        | Seite 51    |
| <i>Markus T. Stäuble</i>                                     |             |
| Conrad Haas                                                  | Seite 52    |
| <i>Walter Kalt</i>                                           |             |
| Douglas A-1 Skyraider                                        | Seite 58    |
| <i>Walter Kalt</i>                                           |             |
| Der besondere Beleg                                          | Seite 61/64 |
| <i>Peter Beer</i>                                            |             |



## **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: mstaebile@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@bluewin.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](http://www.philclub-swissair.ch)



## Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV

**Präsident:**  
**Luftposthandbuch SAV**  
**Tag der Aerophilatelie**  
**Homepage, Mitgliederkontrolle,**  
**Neuheiten, 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 Schönnengrundstr. 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:**

René Koller  
Präsident SAV  
Engelstrasse 3  
8004 Zürich

[www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch)

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

|             |                   |                   |                       |          |
|-------------|-------------------|-------------------|-----------------------|----------|
| <b>2022</b> | 04. Apr. Vortrag, | 02. Mai,          | 13. Jun.              | 04. Jul. |
| 05. Sep.    | 03. Okt.          | 07. Nov. Vortrag, | 05. Dez. Chlausabend. |          |

### **Vorträge**

04.04.2022 **«Die Mondbriefe der Apollo Mission»** von Charles Keller.  
07.11.2022 **Boeing 747 „Jumbo Jet“**, 2. Teil von Markus T. Stäuble.

**Generalversammlung** am Samstagmittag, den 26. März 2022

Alle Daten auf **[www.philclub-swissair.ch](http://www.philclub-swissair.ch)**

**SAV-Höck** im Restaurant Werdguet in Zürich-Wiedikon findet jeden 2. Mittwoch des Monats statt. Man trifft sich 18.30 Uhr am SAV-Tisch.

### **2022**

|            |          |           |           |
|------------|----------|-----------|-----------|
| 13. April, | 11. Mai, | 08. Juni, | 13. Juli, |
| 14. Sep.   | 12. Okt. | 10. Nov.  | 14. Dez.  |

Mitglieder und Gäste sind jederzeit willkommen. Es gibt gute Gelegenheiten für Kameradschaftspflege, Belege zu tauschen, zu kaufen oder zu verkaufen. Näheres entnehmen Sie der Homepage **[www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch)**.

**SAV-Generalversammlung** mit Frühjahrsauktion im Restaurant Werdguet Zürich: Sonntag, 24. April 2022 09.00-16.00 Uhr

**Tage der Aerophilatelie 2022** Militärflugplatz Payerne:  
Samstag/Sonntag, 14./15. Mai 2022, 09.00-18.00 Uhr

**SAV-Herbsttreffen** mit Herbstauktion im Restaurant Werdguet Zürich:  
Sonntag, 06. November 2022 09.00-16.00 Uhr

**Redaktionsschluss für das Heft 2/2022**

**ist der 01. September 2022**

**Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.**

**Senden Sie diesen an: [kawa@vtxmail.ch](mailto:kawa@vtxmail.ch)  
oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8302 Bassersdorf**

## Liebe SAV-Mitglieder

### Rück- und Ausblick des Präsidenten

Zu Beginn des **Vereinsjahrs 2021** fand die Vorstandssitzung per Skype statt. Dabei wurden die **Vorstandsstrukturen** umgekrempelt, damit die **Vereinsarbeit** wieder vollumfänglich gemacht werden konnte. Der **Mitgliederbestand** nahm seit 2019 um mehr als 60 Mitglieder ab. Es sind jetzt noch 140 Mitglieder im Verein. Deshalb muss alles unternommen werden, neue Mitglieder zu werben, sonst stirbt der Verein infolge Überalterung aus. Auch die **Mitgliederbeiträge** werden immer geringer, weil es immer weniger voll zahlende Mitglieder gibt. Mithilfe der **Homepage SAV** [www.aerophilatelie-sav.ch](http://www.aerophilatelie-sav.ch) werden die Vereinstätigkeiten den Mitgliedern näher gebracht. Hier können die **aktuellen Informationen** über die **Aerophilatelie** jederzeit abgerufen werden. Es gibt auch einen **Blog**, in dem die interessierten Aerophilatelisten ihre Meinungen austauschen können. Zwei **Clubhefte** pro Jahr bringen zusätzliche Informationen. Monatlich findet ein **Höck** im Werdguet statt, wo vor allem die **Kameradschaftspflege** und der **Austausch von aerophilatelistischem Fachwissen** gepflegt wird. Der **Tag der Aerophilatelie** fand auf dem Flugplatz **Birrfeld** nur in reduzierter Form statt, weil die Durchführung des Anlasses wegen der grassierenden Pandemie kurzfristig verboten wurde. Wenigstens konnte der Sonderflug Birrfeld-Grenchen-Birrfeld mit Sonderstempel erfolgreich stattfinden. Die beiden eingesetzten Stinson L-5 Sentinel erregten grosses Aufsehen und Interesse bei den Zuschauern. So wurde der "abgesagte" Tag der Aerophilatelie auf dem Flugplatz Birrfeld doch noch zu einem grossen Erfolg! Vom **Luftposthandbuch** sind immer noch 300 Exemplare an Lager. Sie suchen einen Käufer! An einem neuen Luftposthandbuch wird gearbeitet, so dass einer geplanten Neuauflage nichts im Wege steht. Doch bis zum Neudruck werden noch einige Jahre verstreichen. Auch im **Rundsendedienst** sind die Teilnehmer rückläufig. Es wird immer schwieriger, Aufwand und Ertrag im Lot zu behalten. Auch hier sind Neuinteressenten gefragt. Der neue **Auktionator** Johannes Palmer hat am Herbsttreffen erstmals eine **Auktion** auf die Beine gestellt, die es Saalbietern und Bietern auf der ganzen Welt ermöglicht, simultan auf die Auktionslose zu bieten. Auf Anhieb funktionierte die Auktion hervorragend und verlief erfolgreich. Auch hier hoffen wir auf das Mitmachen der SAV-Mitglieder. Die **Revisoren** machten einen sehr guten Job, indem sie die Finanzen im Detail überprüften. Die GV SAV wurde zweimal verschoben, um sie schliesslich doch schriftlich durchzuführen. Vorteil daraus war, dass sich prozentual viel mehr Mitglieder über die Vereinstätigkeit geäussert hatten. Nachteil ist der Mangel an Kameradschaftspflege, der doch in jedem Verein im Vordergrund stehen sollte. Hier hoffen wir auf bessere Zeiten. Sicher ist, dass Pandemien immer überwunden werden! Endlich konnte Mitte Jahr wieder im Restaurant Werdguet eine Vorstandssitzung durchgeführt werden. Auch die SAV Höck fanden wieder statt. Seit Mitte Jahr haben wir mit **Gérald Gorgerat** einen **neuen Finanzchef**,

der seine Tätigkeit ohne Wenn und Aber mit Bravour meistert. Er steckt noch voll im Berufsleben. Dennoch schafft er es, den Präsidenten mit neuen Sonderflug-Belegen auf Trab zu halten. Der **Neuheitendienst** funktioniert wieder, allerdings auf Sparflamme. Der SAV hat 4 Sonderflugbelege in einer sehr kleinen Auflage von 30 Exemplaren gemacht. Hier stellt sich die Frage an die Mitglieder: Gibt es wirklich keine 30 Käufer dieser raren und vorzüglich daherkommenden Flugpostbelege? Die Belege sind auf der Titelseite der Homepage aufgeschaltet und könnten immer noch erworben werden. (Siehe auch Seite 9). Die **Frühjahrs- und Herbstversande** wurden versuchsweise **zweisprachig** redigiert. Der Präsident hat von den **welschen Kameraden** kein Feedback erhalten. Schade! Der Aufwand war doch recht gross! Der Tag der Briefmarke fand als **"HORGAPHIL'21"** in Horgen statt. Für uns Aerophilatelisten gab es dabei Lichtblicke, vor allem seitens der Jugend. Adelheid Gubser nimmt ihre Aufgabe sehr ernst. Der Erfolg bleibt nicht aus.

Ausblickend auf das Jahr 2022 findet die **Generalversammlung** am **So, 24. April 2022**, zusammen mit der **Auktion** im Werdguet statt. Der **Tag der Aerophilatelie 2022** wird **Sa/So, 14./15.05.2022**, in **Payerne** stattfinden. Gérald Gorgerat wird dort seinen Heimvorteil ausnützen. Anschliessend findet die **World Stamp Exhibition HELVETIA 2022** in Lugano statt. Dann gedenken wir am **1. Juni 1922** ans Jubiläum **100 Jahre Schweizer Luftverkehr**. Vor 100 Jahren fanden die ersten Passagierflüge mit der **Junkers F 13** als erstes Ganzmetallflugzeug auf der Fluglinie **Genf-Zürich-Nürnberg** statt. Hier ist ein Jubiläumsflug auf der gleichen Strecke geplant. Das **Herbsttreffen** wird das 2022 abschliessen.

**Es lebe die Aerophilatelie!** Es wird immer aufwendiger, Erst- und Sonderflüge durchzuführen, weil die Post immer weniger Dienstleistung bietet und damit der administrative Aufwand wächst. Bei der Post steht nur der Gewinn im Vordergrund. Die Philatelisten in den Vereinen arbeiten jedoch nicht gewinnorientiert. Das Herz des Aerophilatelisten schlägt für das besondere Hobby Aerophilatelie. Der Sammler bestimmt sein Sammelgebiet selbst. Nach langjährigem Sammeln besteht die Möglichkeit, seine Sammlung an einer Briefmarkenausstellung zu präsentieren. Dabei ist nicht das Geld entscheidend, sondern die Sachkenntnis, die Spezialität, die Seltenheit und die 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 im Luftpost-Handbuch nicht aufgeführt sind. Diese Vorteile sollten wir packen und ausnützen, die Sammleraktivität zu verstärken, an den Börsen zu tauschen, aerophilatelistisches Wissen weiterzugeben und ganz besonders die

Kameradschaft zu pflegen. Im neu gewählten **SAV-Vorstand** herrscht eine **gute Stimmung**, um Neues zu probieren und mit der Zeit zu gehen. Dabei vergessen wir aber keinesfalls die Traditionen. Sammeln bedeutet, die Vergangenheit zu pflegen. Das dürfen wir nie ausser Acht lassen. Für den Sammler gilt immer, den Blick zurück und in die Zukunft zu richten.

Eine grosse Unterstützung dafür ist die **SAV-Homepage** [www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch). Der SAV hat Vieles 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 2022 in Payerne teil.**

René Koller, Präsident SAV



## Liebe Mitglieder des PCS, liebe Leser

$\alpha - \beta - \gamma - \delta - (\dots) - \omicron$ ...kennen Sie sich aus mit dem griechischen Alphabet? Es fehlen in der Reihe offenbar Buchstaben, aber die könnten mir in diesem Zusammenhang ohnehin gestohlen bleiben. Unser Nichtwissen hängt vielleicht damit zusammen, dass gewisse Varianten des SARS-CoV-2 von der WHO nicht als besorgniserregend eingestuft und deshalb nicht publik wurden. Aber sie waren alle in einigen Regionen der Erde vorhanden. Es wurden beim «Durchnummerieren» auch zwei Buchstaben weggelassen:  $\nu$  (Ny), was im Englischen mit Neu verwechselt werden könnte und  $\xi$  (Xi) – quasi ein kleines Epsilon mit Cedille – was ein gängiger Familienname sei. Was uns momentan plagt ist *das kleine Auge*.

### Das Omikron

(neugriechisches Neutrum  
ὄμικρον, „kleines O“, kurz  
gesprochen, vergleiche  
Omega; Majuskel O, Minuskel  
o) ist der 15. Buchstabe des  
griechischen Alphabets.

Wir befinden uns im dritten Jahr der Pandemie und die Luftfahrt ist nach wie vor stark gehemmt. Für die SWISSs gibt es unzählige Probleme, die bewältigt werden müssen. Zum Beispiel die Lizenzen der Piloten, die bei wenig Einsätzen nicht aufrechterhalten werden können; die SLOTS an den wichtigsten Flughäfen würden verfallen, wenn man sie nicht regelmässig bedient (hier sollte die EU schnellstens die Vorschriften anpassen um unwirtschaftliche, klimaschädliche Leerflüge zu vermeiden); und die vielen Angestellten müssen im reduzierten Flugbetrieb mit Kurzarbeit bei der Stange gehalten werden. Beim Schreiben dieser Zeilen bin ich vorsichtig optimistisch und will dem BR Glauben schenken, dass sich die Pandemie ihrem Ende nähert. Sobald die SWISSs wieder ihr normales Programm abfliegen kann, gibt es auch wieder vermehrt Erstflüge an neue Destinationen.

Kennen Sie sich aus mit dem QR-Code? Das schwarze Viereck mit den verpixelten Daten? Sie können mit der Handykamera oder einer Scan-App den Code anvisieren und werden dann auf eine entsprechende Webseite geführt. Versuchen sie es! Neu werden auch unsere Einzahlungsscheine mit QR-Code versehen sein und das Bezahlen des Mitgliederbeitrages wird noch einfacher.



Im Herbst 89 wurde ich anlässlich meiner Ausbildung zum Linienpiloten auf der PC-7 auch in die

Geheimnisse der Akrobatik eingeweiht. Es handelt sich um Flugmanöver, die im normalen Linienbetrieb natürlich nicht zum Einsatz kommen. Dieses Training ergänzte jedoch bei uns Flugschülern das Verständnis für die verschiedenen Kräfte, die auf ein Flugzeug einwirken und stärkte das Raumgefühl. Die PC-7 diente als hervorragendes Trainingsgerät. Die ganze Geschichte über die Pilatus Flugzeugwerke in Stans erzählt uns Werner Liechi mit interessanten Belegen zum Thema. Viel Vergnügen beim Lesen!

Markus T. Stäubli, ihr Präsident PCS

### Wussten Sie schon...

dass am 12. März 1946 der erste Hubschrauber für die Zivilluftfahrt zugelassen wurde? Acht Jahre nachdem Hanna Reitsch\*\* in der Berliner



*Agusta-Bell Model 47J Super Ranger*



*Bell Model 47G*

Deutschlandhalle die erstaunlichen Möglichkeiten des Hubschraubers öffentlich vorgeführt hatte, war es die amerikanische **Bell 47**, die als erster Drehflügler die zivile Luftfahrt bereicherte. Mit der Entwicklung des "Modell 47" hatte man bei der Bell Helicopter Company bereits in den 30er Jahren begonnen. Der Prototyp wurde 1945 fertiggestellt. Es war eine sehr



*Bell 47G Trooper*

übersichtliche, zweiseitige Konstruktion, gerade einmal 750 kg leicht und angetrieben von einem luftgekühlten Lycoming Motor. Berühmt wurde die Bell 47 durch ihren Einsatz im Korea-Krieg, wo die Maschine beim frontnahen Verwundeten-transport unverzichtbar wurde. Bis 1973 wurde die Bell 47 über 6.000 Mal in einer Vielzahl **verschiedener Varianten** gebaut.

*\*\* Siehe Beitrag Hanna Reitsch Seite 40*

Walter Kalt

Quelle: [www.airventure.de/history.html](http://www.airventure.de/history.html)



# Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

[www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch)

(Info-Bulletin Januar 2022)

## Tag der Aerophilatelie 2022



Der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein führt im Jahr 2022 seine

### Tage der Aerophilatelie in Payerne

MZH Flab Kaserne, Samstag, 14.05., 09:00-18:00 Uhr und Sonntag, 15.05.09:00-16:00 Uhr

durch. Die Mehrzweckhalle (MZH) befindet sich nahe der Fliegerabwehrkaserne an der Route de Grandcour, 1530 Payerne. Ab Bahnhof 900m zu Fuss.

Das Rahmenprogramm beinhaltet eine **Ausstellung aerophilatelistischer Sammlungen**.

Um 11:00 Uhr findet die offizielle **Begrüssung** für die eingeladenen Gäste und die Mitglieder SAV statt. Eine Verpflegungsmöglichkeit besteht für den ganzen Tag im hinteren Teil der MZH.



FA-18 der Schweizer Luftwaffe



Diamond DV20 Katana, HB-SDI

Es gibt einen **Sonderstempel des Tages der Aerophilatelie** (Abb. oben). Die speziellen militärischen und zivilen **Sonderflugbelege** können auf Platz am TA gekauft werden. Zudem besteht die Möglichkeit der schriftlichen Bestellung.

An einer **Händlerbörse** wird ein reichhaltiges Angebot von Flugpost angeboten.

Auf der **Homepage SAV** [www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch) werden weitere Informationen veröffentlicht.

Vorstand Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

Sponsoren:





(Bulletin d'information janvier 2022)

## Journées de l'aérophilatélie 2022



L'Association suisse des aérophilatélistes organisera en 2022 les

### Journées de l'aérophilatélie à Payerne

HUM Caserne DCA, samedi 14.05., 09:00-18:00 et dimanche 15.05., 09:00-16:00

La halle polyvalente (HUM) se trouve à proximité de la caserne de défense contre avions, route de Grandcours, 1530 Payerne. Depuis la gare 900m à pied.

Le programme comprend **une exposition de collections aérophilatéliques**.

**L'accueil officiel** des invités et des membres de la FSA aura lieu à **11h00**.

Une **possibilité de restauration** est prévue pour toute la journée à l'arrière de la HUM.



FA-18 des Forces aériennes suisses



Diamond DV20 Katana, HB-SDI

Il existe **un tampon spécial de la journée de l'aérophilatélie** (illustration ci-dessus). Les **couverts de vols spéciaux militaires et civils** peuvent être achetés sur place au TA. Il est en outre possible de passer commande par écrit.

**Une bourse de commerçants** proposera une offre abondante de courrier aérien.

De plus **amples informations** seront publiées sur le site de la SAS [www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch).

*Comité de la Société Aérophilatélique Suisse*

*Sponsors:*



# Die Absenderfreistempel und Barfrankaturen der Swissair (2)

## Errata und Ergänzungen zum Beitrag in der Ausgabe 2/2021

### 1. Errata

#### 1.1 Die Abb. 23a sollte sein:



Abb. 23a | 1957-1961- | Planmässiger Erstflug nach Tokio 23.4.1957 mit DC-6B.

#### 1.2 Kapitel 3.3 Frankreich

In der Bemerkung nach dem ersten Absatz steht fälschlicherweise, dass das M in der Modellbezeichnung auf eine Ersatzmaschine hindeutet.

**Richtig ist W** und dies unabhängig von der Stelle:

Für Frankreich listet <http://www.philajeune.fr/bouleetbill.html> u.a. folgende Frankiermaschinen-Modelle auf (rot = auf Swissair-AFS anzutreffen):

- HAVAS (à valeur unique: A, WA, AW; à nombre limité de valeurs: B, WB, BW; à valeurs multiples: C, O, CW, WC, W, OW, G, GW, WG, CG, GC, OG, CGW, HZ, J, K, KG, KW, LZ, M, MG, MC, MW, MGW, P, PW, PA, T, TW) **Bemerkung: Wenn W (ob vorne oder hinten) = Ersatzmaschine (BLa)**

### 2. Ergänzungen

#### Zu Kap. 3.1 Schweiz

In Anwendung von P.O. Ziff. 723 war es den Filialen einer Gruppe gestattet, ihre Post mit dem Absenderfreistempel des Mutterhauses zu frankieren. Nachdem sich die Swissair-Gruppe in den 1990er-Jahren eine Holdingstruktur gegeben und eine Unmenge von Tochtergesellschaften im Flughafenareal aufgestellt hatte, war es möglich, dass der gleiche AFS bei verschiedenen Firmen der SAirGroup eingesetzt wurde, so z.B. bei Skyracer AG:



Frankiermaschine Nr. 84275, Typ 4M/a Pitney-Bowes 6500, mit Wertziffern =0000, Kat. Dürst Nr. 931. Bildquelle: Jean-Jacques Schwarz.

Der weltweite Expressdienst Skyracer existierte 1990-1992. Die dafür gegründete AG wurde jedoch erst 2003 gelöscht. Der AFS-Abdruck entspricht der Nr. 31a im Beitrag vom 2/2021, welcher auf einem Kuvert der Swissair war. Dies bekräftigt die Annahme, dass eine Stelle die eingehende, ausgehende und interne Post am Hauptstandort besorgte. War es Skyracer?

Die Filialen ausserhalb des Hauptstandortes hatten jedoch ihre eigene Frankiermaschine, vermutlich mehrheitlich ohne Werbeteil wie die damalige *Swissair Photo+Vermessungen AG* in Zürich (heute: BSF Swissphoto AG), mit Stampfenbach (Typ 4G, Dürst Nr. 804y) und Altstetten (4G, Nr. 804w):



*Bildquellen: Jean-Jacques Schwarz (links) und Bernard Lachat (rechts).*

Zwei weitere Frankiermaschinen der Swissair (Kap. 3), beide AFS Typ 4K, Dürst 885:



*Auf Umschlag „Swissair, an SAirLines Company“ (links) und „Swissair/Sabena“ (r). Nach dem Grounding (2.10.2001) ohne Werbeteil als B-Post. Bilder: J.-J. Schwarz.*

### **Zu Kap. 3.12 Argentinien**



*1957-1967-1977- | Regelmässiger Flugverkehr nach Buenos Aires ab 7.4.1957. Das hier etwas überbetonte Pfeil-Logo (1952-1977) beeinträchtigt kaum die Eleganz dieses Absenderfreistempels Hasler F66 – im Vergleich zur Schlichtheit vom AFS Abb. 83 im 2/2021. Bildquelle: Ronny Vogt.*

Herzlichen Dank den genannten Lesern für ihre Rückmeldungen und Bilder.

Werner Liechti

## Wenn Briefe sprechen könnten...

### Aufgabe am 7.12.1942 in Biel (Bienne) 1 nach England

Der abgebildete Flugpostbrief nach Walton-on-Thames in der englischen Grafschaft Surrey wurde am Montag 7.12.1942, zwischen 11-12 Uhr auf der Hauptpost Biel (Bienne) 1 aufgegeben. Er sollte die Weihnachtsgrüsse einer Berty Boller an ihre Verwandten in England überbringen. Aber nicht nur: „Über das Chargé nicht erschrecken. Ich mache es nur um Euch die neusten Pro Juventutemarken senden zu können“, steht am Schluss des inliegenden Briefes. Der 2. WK dauerte schon mehr als 3 Jahre, aber über die Grenzen hinweg wurde das Briefmarkensammeln offenbar uneingeschränkt weitergepflegt.

Interessant ist der Brief einerseits durch die zahlreichen Spuren der damaligen Zeiten und andererseits weil er mit dem Inhalt aufbewahrt worden ist. Heute wiegt er 14 g (waren auch lose Marken enthalten?).

Daraus ergibt sich folgende Portoberechnung: Grundtaxe Brief Ausland 30 Rp. + Einschreiben 30 Rp. + Flugpostzuschlag 20 Rp./20 g = Total 80 Rp., welche mit einer erweiterten PJ-Satzfrankatur gedeckt wurden.



Abb. 1

Gemäss den „Postverbindungen mit dem Ausland“ war Genève 1 als Sammelstelle zuständig. Dort wurde der Vermerkstempel „Retour - Zurück / Service postal suspendu / Postverkehr eingestellt“ (Schweiz. Luftposthandbuch VSt 51A) angebracht und etwas später wieder durchgestrichen. Am 11.11.1942 war die Besetzung des restlichen (südlichen) Teils

Frankreichs durch deutsche Truppen erfolgt. Der Postverkehr wurde eingestellt, was zum Einsatz des Vermerkstempels geführt hatte. Am 26.11.1942 aber teilte die Schweizerische Postverwaltung mit, dass Briefe und Pakete nach Grossbritannien bis auf weiteres wieder über Frankreich-Spanien und Lissabon befördert werden können. Von Genève bis Barcelona ging es mit der Bahn. Am 12.12.1942 meldete die Postverwaltung, dass der durchgehende Flugverkehr auf der Strecke Berlin-Stuttgart-Lissabon durch die Deutsche Lufthansa dreimal wöchentlich wieder aufgenommen worden ist. Dieser Leitweg war jedoch nur für Flugpostsendungen nach Spanien, Portugal und ihren Kolonien sowie nach Argentinien und Chile wieder möglich. Erst am 21.1.1943 wurde vermeldet, dass der Flugpostverkehr nach Grossbritannien via Stuttgart-Lissabon möglich sei - nicht aber für Einschreibe-Sendungen!

So oder so gelangte der Brief irgendwie und irgendwann zur Zensur bei der Prüfstelle Berlin, wo er gründlich untersucht wurde. Dies belegen die beiden Verschlussstreifen (Landsmann BV3.2) und die roten Handprüfstempel (BP4.10) mit der Kennbuchstabe „b“ auf der Rückseite<sup>3</sup>. Zudem sind die Spuren der chemischen Zensur auf dem Umschlag und dem Inhalt klar zu sehen und zuletzt wurde auch das Futter entfernt (fehlt im Gewicht; für Briefe ab Deutschland war ein Futter verboten).

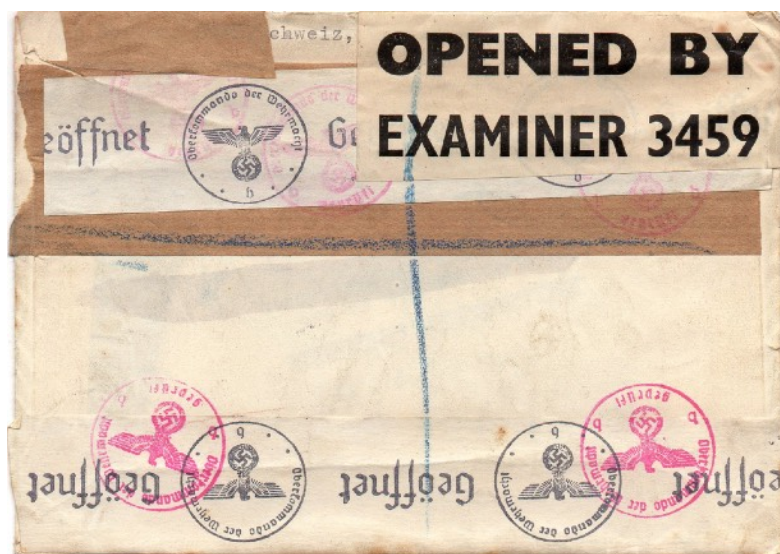


Abb.2

Eine zweite Zensur erfolgte dann bei den Briten. Diese war etwas diskreter und dazu fügte die Prüfstelle einen doch originellen Erläuterungszettel bei (Abb. 3, oben links). Ob der Brief trotz all dieser Stationen noch vor Weihnachten ankam oder er in zwei Anläufen seinen Weg fand, könnte nur er selber sagen. Aber er verrät uns noch etwas anderes.

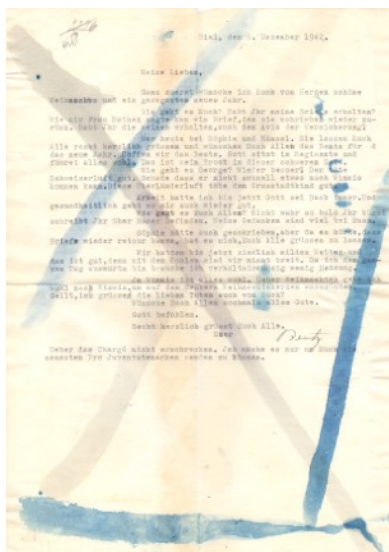
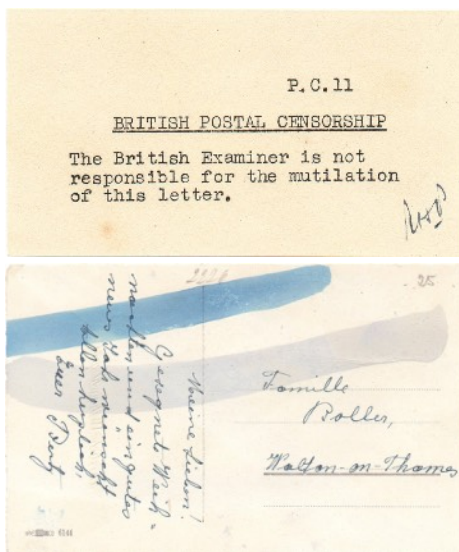


Abb. 3 | Weihnachtskarte und Brief wurden - wie der Umschlag - chemisch geprüft.

Während weltweit Krieg herrschte, keimte bei uns lokal ein politisches Scharmützel wegen der Ortsbezeichnung der Stadt Biel im Postwesen...

Nach einem Bundesratsbeschluss verfügte die Oberpostdirektion, dass bei einigen gemischtsprachigen, aber mehrheitlich deutschsprechenden Poststellen die französische Ortsbezeichnung in Klammern beigefügt werde: Biel (Bienne)<sup>4</sup>. Bis zu diesem Beschluss lautete die Ortsbezeichnung Bienne, als Teil des Postkreises Neuchâtel. Die Postverwaltung setzte dies ab 1.10.1900 um und hielt sich lange daran. Bis eines Tages Bezeichnungen wie „Biel (Bern)“ oder nur „Biel“, ohne dem „Bienne“, auftauchten. Diese „Germanisierung“ erfolgte schleichend ab 1931, sichtbar zuerst auf der Bildpostkarte Zst 128/014 (Abb. 4), dann ab 1932 auf den Einschreibe-Zetteln (Abb.1) und 1941 in der kleinen Krone des Maschinenstempels.



Abb. 4 | Bildpostkarte Zst 128/014 (nach Zumstein-Katalog Ganzsachen Schweiz).

Dies führte im Dezember 1945 zu einer parlamentarischen Frage<sup>5</sup> - damals eine Novität - von Nationalrat Virgile Moine (1900-1988), welcher als berntreuer Jurassier sich vor dem Hintergrund des Jurakonflikts für die Interessen der französisch Sprechenden einsetzte.

Die PTT gab zwar vertretbare aber kaum stichhaltige Gründe an, krebste zurück und führte die zweisprachige Ortsbezeichnung wieder ein...

Das Problem der Zweisprachigkeit hat sich über all die Zeit zwar etwas gelegt, aber es gab immer wieder individuelle Empfindlichkeiten, die auch heute noch weiterleben. Es hat Leute gegeben, so auch auf Stufe Postfilialleitung, die sich darüber aufregten, dass in der Stadtbezeichnung das „Biel“ immer vor „Bienne“ zu stehen kam. So wurden z.B. eines Tages die R-Zettel der Filiale Gurzelen neu beschriftet (links, mit Bindestrich):



Abb. 5 | Nur Fotokopie<sup>6</sup> vorhanden, deshalb R schwarz und so wie es sein sollte.

Wer den Filialleiter kannte, wusste, dass dies kein Druckfehler war, sondern der Ausdruck einer sprachpolitischen Frustration. Aufgrund der Postleitzahl, welche ab 1964 eingeführt worden sind, lässt sich dieser originelle „Protestakt“ auf die 2. Hälfte 1960er-/Anfang 1970er-Jahre einschränken.

Biel Bienne, Biel-Bienne, Biel (Bienne), Biel/Bienne, Bienne-Biel, Bienne Biel, Bienne (Biel)? Alles Schreibweisen, die im Postbereich, auf Ansichtskarten oder in den gedruckten Absenderadressen seit des BR-Beschlusses von 1900 zu sehen sind. In der Poststellenchronik<sup>7</sup> sind die offiziellen Schreibweisen aufgelistet, sie betreffen aber nur die Stempel. Die abgebildeten Einschreibe-Zettel zeigen, wie dieses bis heute immer wiederkehrende Politikum in der Praxis gelebt wird. Auf einen politischen Vorstoss für „Biel-Bienne“, meinte der damalige Bieler Kulturdirektor<sup>8</sup>: „Je suis un Biennois, pas un Biel-Biennois!“ Im Dezember 2004 entschied sich der Regierungsrat des Kantons Bern für „Biel/Bienne“. Das gilt solange, bis jemand auch in dieser Schreibweise eine Unterdrückung sieht!

Werner Liechti, Biel/Bienne (P.S. im Poststempel sind aber die Klammern ästhetischer!)

Quellen:

1. Postverbindungen mit dem Ausland 1940 und 1943 [...], R. Stutz u. M. Sprenger, 2010 |
2. Die Schweiz. Flugpost-Zuschlagstaxen ab 1919, R. F. Kohl, 1997, beide Werke von: Post und Geschichte GmbH |
3. Die Zensur von Zivilpost in Deutschland im 2. Weltkrieg, Horst Landsmann, Books on Demand, Ausgabe 2019 |
4. [www.e-newspaperarchives.ch](http://www.e-newspaperarchives.ch), Der Bund 19.11.1900 |
5. Frage Moine vom 4.12.1945, (XXXII-9)-297 |
6. Briefwechsel mit Pierre Guinand, 2007 |
7. Poststellenchronik, [www.svps-ascep.ch](http://www.svps-ascep.ch) |
8. Bieler Tagblatt 30.12.2011

## FAMA Flota Aérea Mercante Argentina (2)

### Antwort auf Rückmeldungen zum Beitrag in der Ausgabe 1/2021

Es wurde ein neuer Beleg mit dem rätselhaften „Via SUIZA“-Stempel gefunden und zwar ein Brief des Retourflugs der Swissair vom 17.10.1947 (Abb. 1). Von Ronny Vogt haben wir Bilder erhalten, auf welchen dieser Stempel mit der Bezeichnung FAMA (in rot und schwarz / Abb. 2a/b) auf Erstflugkuverts der FAMA vom 6.12.1946 zu finden ist. Als Absender der Briefe zeichnet meistens die *Casa Filatelica Bergwerk*, was die Vermutung bekräftigt, dass der untere Teil des Privatstempels jeweils dem Flugereignis entsprechend angepasst wurde, also SUIZA für den 17.10.1947! Belegen lässt sich nur die Reihenfolge der entsprechenden Einsätze des Stempels: mit BSAA im September/Oktober 1946, mit FAMA am 6.12.1946, dann mit SUIZA am 17.10.1947.



Abb. 1 | 17.10.1947  
Vgl. Abb. 1 im Beitrag vom 1/2021: gleicher Absender, gleicher Empfänger. Dieser Zusatzstempel ist einer von diversen Privatstempeln, einen offiziellen gab es nicht für den Retourflug der Swissair (SLH SF 47.10d).



Abb. 2a/b | 6.12.1946

Dr. Thomas Müller aus Deutschland teilte uns mit, dass die *Aerolineas Argentina* die Verbindung Buenos Aires-Zürich auf den 6.11.1994 eingestellt und durch einen Codeshare-Kurs ab Madrid mit Iberia ersetzt hat (jetstream 11/94). Zudem sieht er den Grund der langen Reisezeit auf dem Erstflug der FAMA vom 6.12.1946 darin, dass der ganze Flug nur von einer Besatzung geflogen worden ist. Das heisst natürlich, dass Zwischenstopps mit längeren Ruhezeiten nötig waren. Doch auch unter diesen Umständen

lassen die Flugdaten vom Erstflug vom 6.12.1946 einige Fragen offen (**fett** = belegte Abgangs-/Ankunftsstempel | **blau** = Nachthalt | **rot** = kein Stempel gesichtet):

| Vergleich<br>Flugpläne/-zeiten<br>Destinationen: | FAMA             |       | FAMA             | BSAA                   |       |
|--------------------------------------------------|------------------|-------|------------------|------------------------|-------|
|                                                  | Erstflug 6.12.46 | Tag   | 1947<br>s. unten | 7.1947<br>(2 Kurse/Wo) |       |
| Buenos Aires ab                                  | <b>6.</b>        | Fr    | Fr               | Sa                     | Di    |
| Rio de Janeiro an/ab                             | <b>6./6.</b>     | Fr/Fr | Fr/Fr            | Sa/Sa                  | Di/Di |
| Natal an/ab                                      | <b>6./9.</b>     | Fr/Mo | Fr/Sa            | Sa/So                  | Di/Mi |
| Dakar an/ab                                      | <b>10./10.</b>   | Di/Di | So/So            | So/So                  | Mi/Mi |
| Lissabon an/ab                                   | <b>11./11.</b>   | Mi/Mi | So/Mo            | Mo/Mo                  | Do/Do |
| Paris an/ab                                      | <b>11./11.</b>   | Mi/Mi | Mo/Mo            | nicht bedient          |       |
| London an                                        | <b>11.</b>       | Mi    | Mo               | Mo                     | Do    |

Die BSAA absolvierte die Strecke Buenos Aires-London in 2 Tagen (Spalte rechts). Laut Flugplan brauchte die FAMA für die gleiche Strecke, mit einem Zwischenhalt mehr in Paris, 3 Tage. Wenn am Eröffnungsflug vom 6.12.1946 nur eine Besatzung im Einsatz war, lässt sich aufgrund der gesichteten Ankunftsstempeln schliessen, dass ein doch langer Zwischenhalt in Natal (und/oder in Rio) eingelegt wurde. Ruhezeit, Feierlichkeiten, Panne?

#### Horario de los Servicios de F. A. M. A.

BUENOS AIRES - PARIS - LONDRES

Servicio con escalas **SALIDAS**

| Días    | De..... A..... | Salida o Llega | Hora Arg. | G.M.T. |
|---------|----------------|----------------|-----------|--------|
| Viernes | Buenos Aires   | Salida         | 8.00      | 11.00  |
|         | Río de Janeiro | Llega          | 14.30     | 17.30  |
|         | Río de Janeiro | Salida         | 15.30     | 18.30  |
|         | Natal-pernocta | Llega          | 22.00     | 1.00   |
| Sábado  | Natal          | Salida         | 17.00     | 20.00  |

|         |                 |        |       |       |
|---------|-----------------|--------|-------|-------|
| Sábado  | Natal           | Salida | 17.00 | 20.00 |
| Domingo | Dakar           | Llega  | 3.00  | 6.00  |
|         | Dakar           | Salida | 4.00  | 7.00  |
|         | Lisboa-pernocta | Llega  | 13.00 | 16.00 |
| Lunes   | Lisboa          | Salida | 5.00  | 8.00  |
|         | París           | Llega  | 9.30  | 12.30 |
|         | París           | Salida | 10.30 | 13.30 |
|         | Londres         | Llega  | 11.30 | 14.30 |

Mit der Gegenüberstellung der Flugpläne 1947 der BSAA (Tabelle oben; Quelle: Richard Beith) und der FAMA (Abb.; Quelle: Th. Müller) kann aufgrund des Aufgabestempels auf einem Flugpostbrief vielleicht bestimmt werden, mit welcher Fluggesellschaft die Beförderung erfolgt ist. Wie gewohnt ist dabei Vorsicht angebracht, weil noch andere mitspielten.

Beiden genannten Lesern herzlichen Dank für die ergänzenden Informationen und Abbildungen!

Werner Liechti

## Die Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans (NW)

Die Pilatus-Flugzeuge sind weltweit präsent, doch davon ist in der breiten Öffentlichkeit kaum etwas zu hören. Dies ist kein Schwäche-, sondern das Stärkezeichen einer Firma, die für Innovation und Qualität mit Diskretion lebt. Die von der Stanser Firma hervorgebrachten Flugzeuge kommen lediglich einmal und dazu eben diskret, ohne Firmen- oder Typenbezeichnung, auf einer Schweizer Briefmarke vor. Dies dank einer Briefmarkenausstellung!



*Abb. 1 | Die Grundschulung der Linienpiloten wurde von der Schweizerischen Luftverkehrsschule SLS vom 1.9.1959 bis im März 1996 sichergestellt. Dabei standen auch mietweise je eine Pilatus P-3 (1959-1963) und PC-7 (ab August 1982) im Einsatz. Die PC-7 wurde jedes Jahr für acht Wochen vor allem für Akroflüge, aber auch für das Voltentraining eingesetzt. Damit eröffnete sich für die Flugschüler eine ganz neue Dimension bezüglich Geschwindigkeit und Bewegung in der Vertikalen. Nach der HB-HOO (Abb.) übernahm die HB-HOQ von 1988 bis 1996 diese Rolle<sup>2</sup>. Bildquelle: ETH Bildarchiv (Haube bearbeitet).*

Bedarfs-Flugpostbelege, die von einem Pilatus-Flugzeug befördert wurden, gibt es kaum. Allenfalls könnten Notflüge mit einer PC-6 in Frage kommen. Die Informationen über das dabei eingesetzte Fluggerät sind leider, wenn überhaupt, spärlich vorhanden (vgl. Kapitel NF im SLH<sup>9</sup>). Dagegen zieren einzelne Flugzeuge aus Stans Sonder-, Flaggen- und Zusatzstempel. Oder sie wurden vereinzelt zivil und öfters zusammen mit der Luftwaffe oder von dieser selbst für Sonderflüge eingesetzt (Kap. SF, TA und Mil). Bildlich zahlreicher kommen sie, meist auch wieder diskret, auf ausländischen Briefmarken vor. Und was haben Air Glaciers, James Bond und der Vietnam-Krieg gemeinsam?

Dieser Frage und den Pilatus-Spuren aus Stans wird in diesem Beitrag nachgegangen. Allerdings wird der Blick auch etwas über den philatelistischen Bereich hinaus geworfen. Auszüge und die Grundlagen dazu stammen aus der Chronik der Firma<sup>1</sup> – aber nicht nur.

### 1. Die Zukunft vor Augen – seit über 80 Jahren

Kurz nach Beginn des 2. WK wurde am 16.12.1939 in Stans, Hauptort des Kantons Nidwalden, die Pilatus Flugzeugwerke AG als kleiner

Unterhaltsbetrieb für die Schweizer Luftwaffe gegründet. Hauptaktionär war Emil Georg Bührle von der Contraves aus Baden. Die Luftfahrtindustrie war zu dieser Zeit, weltpolitisch bedingt, geprägt von vielen Innovationen und Neuentwicklungen. Niemand hätte damals auch nur davon zu träumen gewagt, dass die Gründung der Pilatus Flugzeugwerke AG der Beginn einer internationalen Erfolgsgeschichte sein würde.

## 2. Die frühen Jahre: 1939–1959

Die Geschichte von Pilatus als Herstellerin neuer Flugzeugtypen begann 1942 mit dem Bau des von der ETH Zürich entwickelten fünfsitzigen Langsamflugzeuges SB-2 Pelikan. Dieses war konzipiert für Einsätze in gebirgigen Regionen. Erstflug am 30.5.1944, aber es folgte kein Serienbau.

Pilatus schaffte sich die Grundlage für einen nachhaltigen Erfolg und holte sich die nötige Erfahrung mit den beiden Trainingsflugzeugen P-2 (Abb. 2) und P-3 (Abb. 3), die in der Schweizer Luftwaffe zum Einsatz kamen.



Abb. 2a



Abb. 2b

Zusatzstempel SLH Sst 9 anlässlich Einweihung Flugplatz Locarno, mit (Abb. 2a) und ohne (2b) Datum. Anlass wegen schlechter Witterung auf den 8./9.7.1939 verschoben.



Abb. 2c | Pilatus P-2. Trotz der verblüffenden Ähnlichkeit kann das Flugzeug im roten Zusatzstempel Einweihung Flugplatz Locarno 1939 (Abb. 2a/2b) keine P-2 sein. Diese wurde nämlich erst ab 1943 entwickelt und absolvierte ihren Erstflug am 27.4.1945. Karte Nr. 108 Photo Staub.



Abb. 3 | Pilatus P-3, Erstflug am 3.9.1953. Fl Rekr Häfeli Christof schreibt im März 1976: „[...] dass ich jetzt in der Magadinoebene auf P3 fliege. Es ist eine strenge, harte und interessante Zeit. Man ist viel selbständiger als in Payerne und unsere Fluglehrer sind ausnahmslos sympathisch.“ Fotokarte Edi Festel, Bern.

### 3. Der Durchbruch dank der PC-6: 1959-1979<sup>3,4</sup>

1957 begannen die Entwicklungsarbeiten der Pilatus PC-6 Porter unter der Leitung von Chefkonstrukteur Henry Fierz. Die mit einem Lycoming-Kolbenmotor von 340 PS ausgerüstete PC-6 HB-FAN (Serien Nr. 337), pilotiert von Rolf Böhm, führte am 4.5.1959 ihren Erstflug aus. Bereits einige Wochen später gab sie ihr Debut am Pariser Luftfahrtsalon. Mit ihren STOL-Eigenschaften stiess sie sofort auf das Interesse der Fachleute.

Im Dezember 1959 übernahm der bekannte Gletscherpilot Hermann Geiger, als Vertreter des AeCS Sektion Wallis, den dritten Prototyp HB-FAP (Nr. 339). Nach etlichen Versuchsflügen wurde er bald für unzählige Versorgungs- und Rettungsflüge erfolgreich in den Bergen eingesetzt. Die Gletscherfliegerei hat durch die Porter neue Dimensionen erhalten.

(Siehe auch Abb. 9).



Abb. 4 | Pilatus PC-6 HB-FAP mit Hermann Geiger. Bild: SAM-Bilderreihe Anfang 1960er.



Abb. 5 | Absenderfreistempel (AFS) der Pilatus Flugzeugwerke AG aus der ersten Zeit der Pilatus PC-6 Porter mit Kolbenmotor in den Farben der Vorserienflugzeuge. AFS Nr. 5614, Typ 3K Frama, Wertziffer alt, Ortsstempel D (mit PLZ: T), Kat. Dürst Nr. 569.

Für weltweite Beachtung sorgte die HB-FAN mit ihren Flügen im Himalaya-Gebiet. Im Winter 1959/60 schloss die Schweizerische Dhaulagiri-Expedition mit den Pilatus Flugzeugwerken einen Mietvertrag ab, um die Porter als Transportflugzeug für das umfangreiche Material einsetzen zu können. Pilot Ernst Saxer und Kopilot/Mechaniker Emil Wick verliessen am 12.3.1960 mit dem rot-gelb bemalten „Yeti“ Zürich. Nach acht Flugtagen landeten sie am 20. März in Kathmandu, der Hauptstadt Nepals. Nach einigen Angewöhnungs- und Erkundungsflügen wurden am 28. März die Transportflüge zum Akklimatisationslager auf dem 5200 m über Meer gelegenen Dambuschpass aufgenommen.

Am 13. April zwang der defekte Motor die Piloten zu einer Notlandung in Pokhara. Bis ein neuer Motor eingeflogen und wieder montiert war, vergingen drei Wochen. Gesamthaft wurden sechzehn erfolgreiche Materialflüge ausgeführt. Der siebzehnte Flug führte zum Nordostcol (5700 m). Beim nächsten Start ereignete sich am 5.5.1960 ein Unfall, der möglicherweise auf Sauerstoffmangel der Besatzung zurückzuführen war. Diese kam mit unwesentlichen Verletzungen davon, doch der „Yeti“ wurde zu stark beschädigt.

Noch bevor die Porter ein Jahr alt wurde, war ihr ein Eintrag im «Guiness Book of Records» für die höchstgelegene Landung, die je von einem Starrflügel-Flugzeug durchgeführt wurde, sicher. In der Tat waren die Leistungen, die mit der HB-FAN erbracht wurden (Starts und Landungen mit Fracht in 5200 und 5700 m Höhe), die beste Propaganda für die Porter. Auch wenn Teile des Wracks der HB-FAN noch heute am Unfallort still vor sich hin rosten.

*N.B. Auf dem Flugplatz Bleienbach wurde eine in den Farben des „Yeti“ bemalte PC-6 mit Kolbenmotor wieder flugfähig gemacht (war 2021 im VHS Luzern zu sehen)?*

Abb. 6  
Die PC-6 Porter  
HB-FAN im Einsatz im  
Himalaya-Gebiet.  
Bildquelle: SRF<sup>5</sup>



Abb. 7 | Die  
Grusspostkarte der  
Schweizer Himalaya-  
Expedition wurde an  
Freunde, Sponsoren usw.  
versendet. Es kommen  
jeweils verschiedene  
Unterschriften vor, dabei  
auch ein Fingerabdruck  
(nicht alle Sherpas  
konnten schreiben). Im  
runden Privatstempel  
(links) steht symbolisch  
die Pilatus Porter „Yeti“.

Sehr rasch wurden die anfänglichen Kolbenmotoren von den (leichteren) Propellerturbinen verdrängt. Die Grundkonstruktion konnte beibehalten werden, es musste nur das neue Triebwerk weiter nach vorn versetzt werden, damit auch der Flugzeugschwerpunkt innerhalb der Grenzen blieb.

Der Erstflug der PC-6/A Turbo Porter erfolgte am 2.5.1961. Nach gründlicher Erprobung ging die neue Turbo-Porter neben der (im Unterhalt günstigeren) Porter in die Serienfabrikation. Erste Erfolge zeigten sich bald, denn in der zweiten Serie – jede Serie umfasste zwanzig Flugzeuge – befanden sich schon sechs Turbo-Porter.

Ein neuer Höhenweltrekord wurde am 15.11.1968 erzielt, als Kommandant Bernard Ziegler mit der Turbo-Porter F-BOSZ (Nr. 636), vom Flugerprobungszentrum Istres (F) aus, eine maximale Höhe von 13'485 m erreichte. Ausgerüstet war diese Porter mit der Turbine Astazou XIV der Firma Turboméca.



Abb. 8 | AFS aus der Zeit als die PC-6 bereits auf allen 5 Kontinenten im Einsatz war. AFS Nr. 5614, Typ 4H Frama 100, Wertziffer F1, Ortsstempel U, Dürst Nr. 829.



Abb. 9 | AFS der Air Glaciers, Sion. Air Glaciers wurde am 1.8.1965 gemeinsam von Bruno Bagnoud, Hermann Geiger und Fernand Martignoni gegründet. Als erstes wurden die Pilatus Porter HB-FAP und ein Helikopter vom Typ Alouette III gekauft<sup>6</sup>. Abgebildet ist die 1966 gekaufte PC-6/A-H2 Turbo Porter HB-FCM<sup>8</sup>. AFS Nr. 2507, Typ 3A Hasler F88, Wertziffer 3-stellig, Ortsstempel T, Monat arabisch, Dürst Nr. 303.

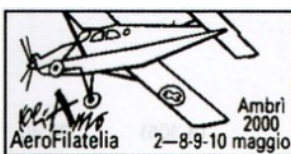
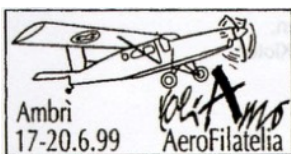


Abb. 10 | Turbo Porter der Schweizer Luftwaffe in Werbeflaggenstempeln für die Voli Amo-Tage 1999 und 2000



Abb. 11 | 7.9.1991 Sonderflug mit Pilatus Porter (Zusatzstempel links) anlässlich 50 Jahre Überwachungsgeschwader (SLH Mil 91.2c). Der gleiche Zusatzstempel ist auch auf SLH Mil 97.2 zu finden.

Mit der PC-6 Porter hatten die Pilatus Flugzeugwerke in der zivilen Sparte der Aviatik wie auch international den Durchbruch geschafft.

*N.B. In Bezug auf die Porter steht online eine sehr umfassende Dokumentation von Markus Herzig zur Verfügung, welche den Lebenslauf aller PC-6 aufzeigt.<sup>8</sup>*

#### 4. Pilatus im Ausland

Als erster Ausländer kaufte 1961 der Flugunternehmer S. Wien aus Alaska eine Pilatus PC-6 Porter. Im Folgejahr gingen als erster Export von Trainingsflugzeugen sechs P-3 an die brasilianische Marine. Schon 1964 vergab die Pilatus Flugzeugwerke AG die Lizenz an die amerikanische Firma Fairchild-Hiller für die Herstellung von PC-6.

Die Internationalisierung des Werkes hatte begonnen, vielleicht schneller als dies beabsichtigt war. Auf einer Briefmarke ist eine Porter leicht an ihrem unverwechselbaren Aussehen zu erkennen. Ob diese aber nun aus dem Hause Pilatus oder Fairchild-Hiller (letztmals 1976) stammt, ist viel schwieriger zu sehen. Da helfen zeitgenössische Fachzeitschriften und die oben erwähnte Online-Dokumentation von Herzig weiter.



Abb. 12 | Links: Australische Antarktis 18.7.1984, Mi 70, Flugplatz bei Mawson. Für das australische Antarktisprogramm standen sukzessiv 2 PC-6/B1-H2 Turbo Porter im Einsatz: die VH-FSB (1967-1975, im Sturm beschädigt) und die VH-FZB (1975 - 1981) / Mitte: Neuseeland 14.1.1987, Mi 979. Bei der Mount Cook Airline kamen u.a.

die 3 PC-6/B2-H2 ZK-MCK/N/T für den Flugtourismus zu den Skiregionen und Gletschern zum Einsatz, welche von der Mount Cook Ski Planes noch heute eingesetzt werden.<sup>8,11</sup> / rechts: Australische Antarktis 6.9.2005, Mi 163.



Abb. 13 | Japan 23.1.2007, Ausgaben zum 50. Jahrestag des ersten japanischen Antarktisprogramms Mi 4146 (l.) und Mi 4156 (r.). Zwei Turbo Porter standen im Dienste der Japan Polar Research: die 1979 gekaufte PC-6/B2-H2 JA8221 (seit 1994 im Luft- und Raumfahrtmuseum Komatsu ausgestellt) und die PC-6/B2-H4 JA8228 (1988-2007).<sup>8</sup> Bemerkenswert: Einsatz von 4 Porter (JA und VH) in der Antarktis!

#### 4.1 Marke, Modell, Typus

Dies ist ein Gebiet für Marketing-, Finanz- und vor allem Rechtsfachleute. Mit der Lizenzvergabe für den Bau von Flugzeugen gehen sicher u.a. auch Haftungsfragen einher. Da ist es normal, dass ein Flugzeug nun *Fairchild-Hiller PC-6 Porter* heisst und nicht mehr *Pilatus PC-6 Porter*. In wie weit solche Details bei der Gestaltung der Briefmarken berücksichtigt werden oder nicht, zeigt das Beispiel des britischen Flugzeugwerks *Britten Norman* und seiner Flugzeuge *Islander* (Erstflug 13.6.1965) und *Trislander* (11.9.1970).

##### 4.1.1 Britten Norman

Pilatus übernahm 1978/79 die Britten Norman Ltd. von der angeschlagenen Fairey-Gruppe. Unter der Firmenbezeichnung *Pilatus Britten Norman* wurden zweimotorige Transportflugzeuge der Gewichtsklasse 3000 bis 4000 kg produziert, so Pilatus in der Firmenchronik. Gemeint ist die *Islander*. Als neueste Version unter Besitzstand von Pilatus absolvierte die BN2B Ende August 1978 ihren Erstflug, gefolgt von der BN-2T am 2.8.1980.<sup>12,13</sup>

Ab wann ist nun eine *Islander* eine *Pilatus* und nicht nur eine *Britten Norman*? Ab Übernahme der Firma, aufgrund des Herstellungsdatums des Flugzeuges oder nur für neue Modelle? Die Angelegenheit ist etwa vergleichbar mit Sauber und Alfa Romeo oder Swissair und Swiss. Nur bei Boeing und McDonnell Douglas war es klar, da wurde die MD-95 zur B-717. Bei Pilatus und Britten Norman war es nicht so einfach und vielleicht fehlte für die Detailangaben das Verständnis oder der Platz auf den Briefmarken (vgl. Abb. 18, Teil aus \*). Eine Briefmarke aus Grenada Grenadinen trägt der erfolgten Namensänderung Rechnung (Ausgabetag 30.4.1985):



Abb. 14 | Mi 666/Block 93

Beim Überprüfen von rund 30 weiteren Briefmarken mit einer *Islander* oder *Trislander* wurde auf keiner „Pilatus“ gesehen. Wo eine Immatrikulation sichtbar ist, kann die korrekte Typenbezeichnung im zeitgenössischen *jp airline-fleets*<sup>10</sup> (\*) nachgeschlagen werden.

Im Michel Online-Katalog (\*\*) wird z.B. der Block Abb. 14 mit *Britten-Norman Islander* beschrieben, also nicht ganz korrekt. Einzig bei der Briefmarke der Falklandinseln Abb. 15 macht es Michel richtig – oder aber die Verfasser der Neuheitenberichte der entsprechenden Ausgabeländer und Agenturen.



Abb. 15 | Falklandinseln  
1.7.1993, Mi 591,  
(\*) keine Immatrikulation  
(\*\*) Luftüberwachung  
durch *Pilatus* Britten-  
Norman BN-2A Islander



Abb. 16 | St. Lucia  
11.8.1980, Mi 506,  
(\*) VP-LAE =  
*Pilatus* BN-2A Islander  
(\*\*) Inselflugzeug Britten  
Norman Islander



Abb. 17 | GB Isle of Man  
27.4.1984, Mi 260,  
(\*) G-AXXH =  
*Pilatus* BN-2A-26 Islander  
(\*\*) Flugzeug Britten  
Norman Islander

Wollten sich diese oder die Postanstalten der anglo-sächsischen Gebiete, in welchen die *Islander* und die *Trislander* sehr oft vorkamen, so gegen die - für die britische Flugzeugindustrie gleichwohl vorteilhafte - Anmassung stellen? Etwas Verwirrung bei der Typenbezeichnung auf einer Briefmarke ist praktisch unvermeidbar. Ob Marke, Modell oder Typus: Aufgrund der meist knappen Platzverhältnisse auf einer Briefmarke wird nur eines oder zwei davon zu stehen kommen. So bleibt z.B. eine *Islander* für die Briefmarkenentwerfer und –betrachter vor allem eine *Islander*. Mit der

Übernahme von Britten Norman hatte Pilatus sich ein neues Marktsegment angeeignet und mit Verbesserungen auch weiter zum Erfolg der *Islander* und *Trislander* beigetragen. Es ist vielleicht kein Zufall, dass das Aufkommen dieser Flugzeuge mit STOL-Eigenschaften in die Zeit fiel, als Pilatus das eigene Projekt der Twin Porter PC-8D still gelegt hatte (1967). Nach knapp zwanzig Jahren wurde aber diese Tochtergesellschaft 1998 wieder verkauft. Offenbar wurden die strategischen Prioritäten neu gesetzt (s. Kap. 7+8).



Abb. 18  
GB-Jersey, 3.3.1987, Mi 402  
(\*) *Pilatus BN-2A Mk.III-1*  
*Trislander* und *BN-2A Islander*  
(Flottenverzeichnis der Aurigny)  
(\*\*) *Britten Norman Trislander*  
und *2A Islander*

#### 4.1.2 Beechcraft T-6 Texan II

Eine ähnliche Situation ergab sich in einem zweiten Fall, wobei hier eher der Stanser Firmenname benachteiligt wurde, brachte doch Pilatus ihr Flugzeug PC-9 mit ins Spiel.

1990 unterzeichnete Pilatus mit Beech USA ein Abkommen über die Zusammenarbeit im JPATS-Programm für Trainingsflugzeuge für die US Air Force und US Navy. Fünf Jahre später erfolgte der Zuschlag über 711 *Beech Pilatus PC-9*. Pilatus kam zwar in den Genuss von Lizenzgebühren, aber das teilweise umgebaute Trainingsflugzeug ist als *Beechcraft T-6 Texan II* bekannt und wird weltweit von verschiedenen Luftwaffen eingesetzt. Auf der Homepage von Beechcraft fehlt jeglicher Hinweis auf Pilatus.

Vielleicht auch aus politischen Gründen, da wir uns hier im hoch sensiblen Bereich des Waffenexports bewegen. So verhinderten 1995 die rigorosen Exportvorschriften ein bedeutendes Geschäft von Pilatus-Trainingsflugzeugen für die mexikanische Luftwaffe. Diese bildet heute ihre Piloten mit *Beechcraft T-6 Texan II* aus. Zu sehen in der Kunstflugstaffel Mexikos auf drei Briefmarken zu den Luftfahrtmessen 2015, 2017 und 2019:



Abb. 19 | Mexiko 22.4.2015, Mi 3910 / 26.4.2017, Mi 4041 / 24.4.2019, Mi 4148

## 5. Zivil und/oder Militär, eine nicht einfache Gratwanderung

Bei ihrer Gründung lag der Schwerpunkt der Pilatus Flugzeugwerke AG im Bereich der militärischen Flugschulung (P-2 und P-3). Mit der PC-6 (PC stand ursprünglich für Pilatus Commercial) wurde klar die zivile Sparte angestrebt. Doch auch dieses Flugzeug konnte sich nicht dem Interesse des Militärs entziehen. Die australische Armee hatte z.B. 19 PC-6 als Beobachtungs-/Transportflugzeug im Einsatz, so die A14-686, welche am 3.12.1969 in Südvietnam abgeschossen wurde.<sup>8,11</sup> Mit der PC-7, PC-9 und PC-21 (Erstflug 1.7.2002) wurden eindeutig militärische Ausbildungszwecke abgedeckt, obschon diese Flugzeuge zum Teil auch zivile Nutzer ansprechen konnten und können (vgl. Abb. 1). Die zivilen Muster wie die PC-12 und PC-24 ihrerseits können für Sonderaufgaben wie Transport oder Rettung bei den Luftwaffen ebenfalls ihre Berechtigung finden.



Abb. 20 | 24.8.1985  
Militärischer Kurierflug  
Magadino-Dübendorf mit PC-7  
A-931 (SLH Mil 85.1c)  
anlässlich 75 Jahre Flugplatz  
Dübendorf-Wangen.



Abb. 21 | PC-6  
Mi 255, 12.12.1990



Abb. 22a/b | PC-7, Erstflug 12.5.1975  
Mi 254



Mi 1537, 14.6.2002

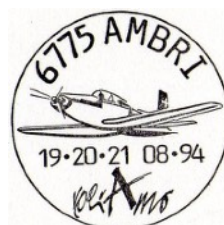


Abb. 23 | PC-9,  
Erstflug 7.5.1984



Abb. 24 | Pilatus PC-9 auf AFS Nr. 60590, Typ 4L Pitney Bowes 6900/E400  
(einziger zweifarbigster AFS-Typ in der Schweiz), Ortsstempel U, Kat. Dürst Nr. 926.

Vielleicht haben die Pilatus-Flugzeuge einfach nur den Nachteil, dass sie zu vielseitig einsetzbar sind und sie so manchmal unerwünscht zum Spielball der Politik werden.

## 6. Pilatus, ein Potpourri der Vielseitigkeit

Wie heute ihre Flugzeuge war auch die Pilatus Flugzeugwerke AG zu Beginn ein vielseitiger Betrieb. So wurden, um nur einige Beispiele zu nennen, z.B.

- vollautomatische Autowaschanlagen entwickelt (1968),
- Radarschirme (1959) und Stromversorgungswagen (1963) im Auftrag von Contraves und Lastwagenanhänger im Auftrag des EMD (1972-1975) produziert,
- zahlreiche Wartungsarbeiten ausgeführt (Alouette II und III, Hunter, Vampire, Venom) und
- Einzelelemente für diverse Fluggeräte hergestellt (Cockpitstruktur inkl. Türen der Super Puma für Aerospatiale, Einstiegstreppe für MD-80/90 im Auftrag von McDonnell Douglas).

Ferner stellten die Pilatus Flugzeugwerke von 1960 bis 1969 die Grundüberholung der DC-3 der Swissair sicher. Zudem hatte die von der Swissair betriebene Schweizerische Luftverkehrsschule SLS sporadisch auf Mietbasis je eine P-3 und PC-7 für Sondertrainings im Einsatz (vgl. Abb. 1).

Nicht unerwähnt bleiben darf der Bau von drei Segelflugzeugen WLM-1 für die Schweizer Luftwaffe (1947), einer Spyr V (1948) und 322 Einheiten der Pilatus B-4/PC-11 (1972-1978).



Abb. 25 | Am 25.8.1954 starteten von der Rigi aus vier Segelflugzeuge mit der Meldung der baldigen Eröffnung der 11. Schweiz. Ausstellung für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Gartenbau, Luzern. Sie führten Post in Form von SLA-Karten, die mit einem Sonderstempel versehen waren, mit sich. Diese Karten wurden im Postbüro des Landeortes abgestempelt und von dort den Adressaten zugestellt. Die Karten wurden von der Segelflugforschung Rigi in Goldau zu Fr. 1.-- verkauft. Der Reinerlös fiel der Schweiz. Rettungswacht (heute REGA) und der Segelflugforschung Rigi zu (Quelle: Neue Zürcher Nachrichten 21.8.1954<sup>14</sup>). Landeorte gemäss den vorliegenden Karten: Auw für die S.19 HB-544, Brunnen für die Spyr V

HB-369 (vgl. Abb.), Emmen für die S.17/18 HB-247 und Littau für die S.16 HB-418. Über den Bau der Spyr V und Va, wovon nur je ein Exemplar gebaut wurde, liegen widersprüchliche Informationen vor. Ein Bezug zu Pilatus hat es aber gegeben.<sup>15,16</sup>

Als Segelflugzeug der Standardklasse in Ganzmetallbauweise wurde die B-4 1966 in Deutschland entwickelt. Die Pilatus Flugzeugwerke erwarben 1970 die Baurechte. Unter dem Typenname B-4/PC-11 erfolgte dann eine Neukonstruktion im Hinblick auf rationelle Fertigung, Gewichtsreduzierung und Berücksichtigung verschärfter Bauvorschriften. Die Serienmaschine HB-1101 führte am 5.5.1972 ihren Erstflug aus. 1978 wurden die Baurechte der B-4/PC-11 an das japanische Unternehmen NIPPI verkauft. Vermutlich um die Übernahme der *Britten Norman Ltd.* mitzufinanzieren (s. Kap. 4.1.1)?



Abb. 26 | Nippi-Pilatus B4-PC11AF? Könnte aber muss nicht sein. Ganzsache Japan aus dem Jahr 1988, was aus zeitlicher Sicht stimmen könnte (die Identifikation von Segelflugzeugen ist schwierig).

## 7. Schicksalsfrage und nun weltbesten einmotorigen Turboprop PC-12

Die Entwicklungsarbeiten der einmotorigen Pilatus PC-12 wurden 1987 aufgenommen. Am 31.5.1991 absolvierte der erste Prototyp HB-FOA seinen Erstflug. Nach nur sechs Jahren verliess die 100. PC-12 die Montagehalle.



Abb. 27 | Absenderfreimarke der besonderen Art, da der AFS auf Klebeetikette 45x152 mm aufgedruckt ist. AFS Nr. 782885, Typ 10L Frama Mailmax Speed.



Abb. 28 | AFS Nr. 400041, Typ 4P Pitney Bowes A946, Kat. Dürst Nr. 939.

Auf der Suche nach ständigen Verbesserungen wurde im September 2007 die PC-12 NG mit neuer Avionik vorgestellt. Im August 2013 waren insgesamt 1200 Einheiten ausgeliefert und bis im November 2019 stieg diese Zahl auf 1700 an. Zu jener Zeit wurde die brandneue PC-12 NGX als dritte Generation des weltbesten Turboprops vorgestellt und einmal mehr wurden die Erwartungen der Aviatikwelt übertroffen.



Abb. 29

Links: ob je ein Bezug zu den Malediven besteht?  
Rechts: 2.5.2006, Mi 1700, diskret wie so oft, aber auch unverwechselbar.

Abb. 30 | In der Schweiz zu Ehren kam bislang nur die PC-12 in der Briefmarke Zst W III 100 des Sonderblocks zur Nationalen Briefmarkenausstellung 2012 in Stans und im Sonderstempel der parallel durchgeführten Jugendbriefmarkenausstellung Junaphilex. Im Michel-Katalog wird die Marke mit der Nr. 2260 und dem Beschrieb „Motorsegler“ (!) geführt.



Das PC-12-Projekt war für die Pilatus Flugzeugwerke eine Schicksalsfrage. Es wurde gegen den Widerstand der Banken durchgezogen und selbst finanziert, und bis heute sind nun rund 2000 Maschinen verkauft worden! <sup>17</sup> Im SLH sind zwei Sonderflüge aufgeführt, die mit einer PC-12 bei ganz besonderen Anlässen absolviert worden sind (Abb. 31+32).

Abb. 31 | 17.6.2010  
 Sonderflug Buochs-Bern/  
 Belp mit der 1000. PC-12  
 anlässlich 100 Jahre  
 Luftfahrt in der Schweiz.  
 SLH SF 2010.5a,  
 gemeinsam organisiert  
 durch SAV und AeCS.  
 Unterschriften von Pilot  
 Patrick Willcock (links)  
 und  
 Briefmarkenentwerfer  
 Fredy Trümpy.



Abb. 32 | 6.9.2012  
 Am Ausgabetag des  
 NABA Blocks wurde  
 dieser Brief mit der  
 PC-12 NG HB-FQH  
 von Reto Obrist nach  
 Genf geflogen, danach  
 weiter mit Linienflug  
 nach Lugano Agno.  
 Dieser Flug wurde sehr  
 kurzfristig organisiert,  
 weil der geplante PC-6  
 Staffelflug nicht  
 durchgeführt werden  
 konnte. SLH SF  
 2012.4b.

## 8. Super Versatile Jet PC-24

Nach rund 7 Jahren Entwicklungsarbeit enthüllten die Pilatus Flugzeugwerke am 21.5.2013 ihre als *Super Versatile Jet* bezeichnete Neuentwicklung an der EBACE, der grössten europäischen Business Aviation Flugzeugmesse in Genf.

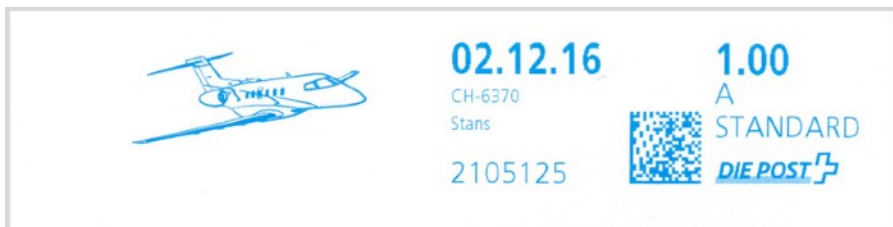


Abb. 33 | AFS Typ 11B Frama Matrix Starter + Matrix F22+F32+F42+F62+F82.

Die PC-24 ist der erste Businessjet weltweit, der serienmässig mit einem Frachttor ausgestattet ist und auf sehr kurzen Pisten sowie Naturpisten starten und landen kann. Der Rollout der HB-VXA auf dem Flugplatz Buochs fand am Nationalfeiertag 2014 statt. Verwaltungsratspräsident Oscar J. Schwenk begrüßte dabei 35'000 Besucher aus dem In- und Ausland - inkl. VBS-Vorsteher Ueli Maurer - und verstand es bestens, die Qualität und Visionen der Pilatus-Philosophie auch durch Flugpräsentationen vorzuführen.



Abb.34 | Tausende begeisterter Zuschauer am Aviatik Volksfest vom 1.8.2014 auf dem Flugplatz Buochs (NW).

Am 11.5.2015 hob die PC-24 zu ihrem Erstflug ab und im Februar 2018 wurde die erste Einheit an das US-Unternehmen *PlaneSense* abgeliefert, einer Firma mit einer Flotte von 44 Flugzeugen (davon 36 PC-12 und 5 PC-24)<sup>18</sup>, Stand Ende 2021.

Das erste Exemplar mit Ambulanzkonfiguration folgte im November 2018 an einen anderen wichtigen Kunden, den *Royal Flying Doctor Service of Australia* (RFDS). Dieser führte damit im April 2019 zum ersten Mal eine Landung auf einer Naturpiste aus.

Der Ursprung des RFDS geht auf 1927/28 zurück<sup>19</sup>. Seit 1960 operiert er mit einer eigenen Flugzeugflotte, welche gegen Ende 2021 77 Einheiten umfasste (u.a. 34 PC-12 und 3 PC-24). 1957 und 1978 würdigte ihn die australische Post mit einer Briefmarke. Zum 100. Jubiläum darf sicher mit einer neuen Briefmarke gerechnet werden, vielleicht mit dem Bild einer PC-24?



Abb. 35 Mi 278, 1957



Mi 648, 1978



2027/28?

Seit Februar 2019 steht die PC-24 T-786 im Dienste des Bundesrates, zur „Swiss Air Force One“ hat sie es aber wegen der Reichweite (noch) nicht geschafft. Sie ist eine der bis Ende 2021 schon über 200 gebauten Einheiten.

## 9. Dem Erbe der Zukunft verpflichtet

Rückschläge oder Misserfolge sind bei der Pilatus Flugzeugwerke AG kaum an der Tagesordnung. Es gibt zwar Entwicklungsprojekte von Flugzeugen, die nie zur Serienreife gebracht und Projekte, die rechtzeitig eingestellt wurden: P-1 (1941), SB-2 Pelikan (1944), P-4 (1948), P-5 (1951), Twin Porter PC-8D (1967), PC-10 (1970) und der Militärtransporter Master Porter PD-01 (1974) sind die von Pilatus erwähnten Beispiele. Auch die PC-6 stand zeitweise vor einer unsicheren Zukunft. Unter der - Leitung unter anderem und insbesondere des oben genannten Oscar J. Schwenk - verstand es aber die Firma, den Mut für die Umsetzung visionärer Ideen (Geschäftsfliegerei mit PC-12 und PC-24 sowie Trainingssysteme im Militärbereich) aufzubringen.

Die Produkte von Pilatus waren und sind in ihrer Nische weltweit die Nummer Eins. Ganz nach dem Motto der Firma „Das Erbe unserer Zukunft: Fliegen, Präzision, Kundenfokus“, werden innovative Produkte auch künftig den Erfolg von Pilatus bestimmen. Die Entwicklung und Produktion neuer und noch besserer Flugzeuge soll das Kerngeschäft von Pilatus bleiben.

Vielleicht deshalb kündigten die Pilatus Flugzeugwerke im August 2017 an, die Produktion der PC-6 Porter auf Anfang 2019 einzustellen. Dies bedeutet, dass nach 60 Jahren Erfolgsgeschichte eine weitere Ikone der Schweizer Wirtschaft vom Himmel verschwinden wird. Doch hier wird es geschmeidiger geschehen, da der Support noch für 20 Jahre gewährt wird. Schon bald wird auch ein Exemplar im VHS Luzern zu bewundern sein.<sup>7</sup>

In der Tat ist es so, dass in der Gletscherfliegerei schon seit längerem die Ablösung durch den Helikopter stattgefunden hat. Viele Aufgaben der PC-6 als Transportflugzeug werden nun mit der PC-12 oder der PC-24 erledigt, so z.B. im Fallschirmabsprungbereich oder im fliegenden Ambulanzdienst in vielen Ländern weltweit (vgl. auch Abb. 29 Südafrika).

Abb. 36a/b

- a) Lesotho 30.1.1989, Mi 752
- b) Malediven 1.3.1998, Mi 3066,  
HB-FFW heute als F-HDEY im  
Einsatz, Auftritt im James Bond-  
Film GoldenEye (1995)<sup>8</sup>



In Bezug auf die Porter dürften somit Belege wie Abb. 37 schon bald Symbolcharakter haben...



Abb. 37 | Tage der Aerophilatelie 2014: Sonderflug Biel-Kappelen nach Bern-Belp mit der Pilatus PC-6 Turbo Porter HB-FKP von Swissboogie zur (inoffiziellen) Feier u.a. der 75 Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG und 55 Jahre Pilatus Porter PC-6 (vgl. Beitrag im Clubheft 1/2020). Bisher uns einzigste bekannter Sonderstempel und ziviler Sonderflug mit einer Porter in der Schweiz! Unterschriften OK-Präsident Hans Stöckli (links) und OK-Vizepräsident Gerhard Kraner. SLH TA 50c.



Abb. 38 | Diskreter geht fast nicht... AFS der Pilatus Flugzeugwerke AG mit Datum auf den Tag genau zum 75. Jahrestag ihrer Gründung. AFS Nr. 782885 wie Abb. 27, Typ 10L Frama Mailmax Speed.

## 10. Fazit

Das eigentliche Ziel dieses Beitrags war es, die Pilatus-Flugzeuge vorzustellen, die weltweit auf einer Briefmarke oder aufgrund eines Belegs in Erscheinung treten. Die (unerwartete) Entdeckung der Verbindung zu der *Islander* und *Trislander* machte dieser Absicht einen Strich durch die Rechnung. Es musste eine Auswahl getroffen werden. Auch wurden nicht alle Briefmarken z.B. zusammen mit dem ganzen Kleinbogen gezeigt (vgl. dazu die umfangreiche Datenbank von Walter Kalt<sup>20</sup>). Dagegen konnte der Beitrag dank Vermittlung durch den Philatelistenverein Nidwalden mit Absenderfreistempeln bereichert werden. Von den neueren Produktionen

konnte nur die PC-21 weder bildlich auf einer Briefmarke oder einem AFS, noch mit einem Beleg vorgestellt werden. Dafür haben wir im Überflug eine eindrucksvolle Firmengeschichte kennengelernt.

Mit Blick auf Abb. 29a und 36b sowie auf einige (nicht abgebildete) Briefmarken aus fernen Ländern, welche ohne sichtbaren Bezug ein Pilatus-Flugzeug zeigen, drängt sich folgende Frage auf:

Braucht es erneut eine NABA in Stans, damit auch die Schweizer Post AG wieder ein „Swiss made“-Produkt der besonderen Güte in die Briefmarkenwelt aufnimmt? Dies würde sicher vielen Leuten gefallen, nicht nur den Philatelisten, sondern auch den über 2000 Mitarbeitenden am Pilatus-Hauptsitz in Stans, die sich im Zeitalter der Krypto-Marken Tag für Tag für andere - nachhaltige - Wertschöpfungen einsetzen.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Dank/Abkürzungen:

1. Homepage der Pilatus Flugzeugwerke AG, [www.pilatus-aircraft.com](http://www.pilatus-aircraft.com) (Chronik STA0519)
2. Geschichte des Flugplatzes, Hans U. Schwendener, Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt, 2013, [www.fgho.ch/de/home/flugplatz](http://www.fgho.ch/de/home/flugplatz) / Werner Soltermann, [www.bsl-mlh-planes.net](http://www.bsl-mlh-planes.net)
3. Zwanzig Jahre Pilatus Porter, R. Eichenberger, Cockpit 5+6+7/1979, AeCS/Sauerländer AG
4. Markus Herzig, [www.swissaviation.ch/aktuell/19990423/porter.htm](http://www.swissaviation.ch/aktuell/19990423/porter.htm), 23.04.1999
5. [www.srf.ch/sendungen/school/geschichte-geografie/abenteuer-dhualagiri](http://www.srf.ch/sendungen/school/geschichte-geografie/abenteuer-dhualagiri)
6. Homepage Air Glaciers, [www.air-glaciers.ch](http://www.air-glaciers.ch)
7. Daniel Geissmann, Anfrage an VHS Luzern
8. The Pilatus Porter World, Markus Herzig, [www.pc-6.com](http://www.pc-6.com) (Geschichte aller Porter)
9. Schweizerisches Luftposthandbuch 2018 (SLH), Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV
10. [jp.airline-fleets.international](http://jp.airline-fleets.international), F.E. Bucher/U. Klee/A. Harry/E. Sommer/W. Wyder, 1982 u.a
11. Encyclopedia of Aircraft in Australia and New Zealand, David Eyre, Sunshine Books, 1983
12. Flugzeuge der Welt, 1980/81/82, William Green/Martin Fricke, W. Classen Verlag Zürich
13. M. Fricke, Cockpit 11/1978, AeCS/Sauerländer AG
14. [www.e-newspaperarchives.ch](http://www.e-newspaperarchives.ch)
15. IGA Interessengemeinschaft Albatros, [www.ig-albatros.ch](http://www.ig-albatros.ch)
16. Thomas Fessler, Stiftung Segel-Flug-Geschichte, [www.segelfluggeschichte.ch](http://www.segelfluggeschichte.ch)
17. Oscar J. Schwenk, „Ich bin ein Träumer“, Interview im Cockpit 7/2021, SAMedia Brugg
18. Denis Rossé, Le clin d'oeil, Journal du Jura 26.11.2021
19. Homepage des Royal Flying Doctor Service of Australia, [www.flyingdoctor.org.au](http://www.flyingdoctor.org.au)
20. Briefmarken und ganze Kleinbogen einsehbar auf [www.walter-kalt.ch/Katalog/Laender.htm](http://www.walter-kalt.ch/Katalog/Laender.htm)

Herzlichen Dank an: Werner Odermatt, Philatelistenverein Nidwalden, Mitglied OK NABA 2012 und heutiger Teamleiter Komponenten Werkstätten bei Pilatus, für die Abb. 8, 24, 27, 28, 32 (inkl. Informationen dazu), 33 und 38 | Bernard Lachat (Bestimmung aller AFS inkl. Kat. Dürst).

Abkürzungen: AeCS = Aero Club der Schweiz | AFS = Absenderfreistempel | EMD = Eidgenössisches Militärdepartement (1979-1997) | ETH = Eidgenössische Technische Hochschule Zürich | JPATS = Joint Primary Aircraft Training System | Mi = Michel Online-Katalog, [www.briefmarken.de](http://www.briefmarken.de), meistens mit Ausgabedatum | PLZ = Postleitzahl | RFDS = Royal Flying Doctor Service of Australia | SLH = Schweiz. Luftposthandbuch, 2018, s. Quelle 9 | STOL = Short Take-Off and Landing | VBS = Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (seit 1998) | VHS = Verkehrshaus der Schweiz Luzern, [www.verkehrshaus.ch](http://www.verkehrshaus.ch) | Zst = Zumstein-Katalog

N.B. Grössenvergleich: Die AFS wurden auf eine Breite von 138 mm gescannt (Ausnahme Abb. 27)

## Berühmte Fliegerinnen. Hanna Reitsch «Fliegen ist mein Leben»

Hanna Reitsch, 29. März 1912 in Hirschberg im Riesengebirge, Schlesien geboren, war eine der bekanntesten und erfolgreichsten Fliegerinnen im Deutschland des 20. Jahrhunderts. Reitsch erlog mehr als 40 Rekorde in allen Klassen und Flugzeugtypen.



Hanna Reitsch war das zweite von drei Kindern des Arztes Willy Reitsch, der eine Augenklinik leitete, und seiner Frau Emy. Hanna träumte bereits als Kind von der Fliegerei und gab als Traumberuf «fliegende Missionsärztin» an.



*Block aus Bolivien von 1969  
J.F.Kennedy links,  
Wernher von Braun rechts*

An schulfreien Tagen radelte sie nach Grunau zum Segelflugplatz. Dort lernte sie Anfang der 1930er Jahre auch den jungen **Wernher von Braun** (der spätere Raketenwissenschaftler) kennen, mit dem sie eine lebenslange Freundschaft verband. Im Jahr 1931 absolvierte sie ihr Abitur, anschließend besuchte sie die Frauenschule in Rendsburg. Ab 1932 studierte sie Medizin in Berlin und Kiel.

### Erste fliegerische Erfolge

Neben ihrem Studium erwarb die nur 1,50 Meter grosse Hanna den Segel- und Motorflugschein auf dem Flugplatz Berlin-Staaken. Noch im selben Jahr stellte sie bereits den Dauer-Segelflugrekord für Frauen (5,5 Stunden in der Luft) auf. Reitsch wurde 1933 gebeten, als Fluglehrerin an der neuen Segelfliegerschule auf dem Hornberg bei Schwäbisch Gmünd zu arbeiten.

Von 1933 bis 1934 nahm sie an einer Forschungsexpedition in Brasilien und Argentinien teil und brach ihr Medizinstudium nach vier Semestern zugunsten der Fliegerei ab. 1936 stellte sie mit 305 Kilometer einen neuen Streckenweltrekord im Segelflug der Frauen auf, weitere Rekorde folgten.

## Versuchs- und Erprobungspilotin

Ab Juni 1934 an arbeitete Hanna Reitsch als Versuchspilotin für die Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) in Griesheim. Dabei arbeitete sie eng mit dem bekannten Konstrukteur und Abteilungsleiter Hans Jacobs zusammen. Als erste Frau der Welt wurde sie 1937 von Ernst Udet zum Flugkapitän ehrenhalber ernannt und im September 1937 als Versuchspilotin an die Flugerprobungsstelle der Luftwaffe Rechlin berufen. Dort erprobte sie **Junkers Ju87 Stukas**, Bomber und Jagdflugzeuge.



Von 1937 an flog sie auch den von Henrich Focke gebauten Helikopter **Focke-Wulf Fw 61** (später umbenannt in Fa 61). Im gleichen Jahr stellte sie zusammen mit dem ehemaligen Kunstflieger und Testpiloten Gerd Achgelis einen Streckenweltrekord von 109 km für Helikopter auf. 1938 führte Reitsch in der Deutschlandhalle in Berlin den ersten Hubschrauber-Hallenflug der Welt vor.



Auch ein Flug im November 1938 mit dem Motorsegler und **Nur-Flügler Horten H II** der Brüder Horten ist durch einen ihrer Testberichte detailliert dokumentiert, in dem sie u.a. vermerkte, dass sie den Fahrwerkhebel auf Grund ihrer zu kurzen Arme nicht bedienen konnte!



## Hanna Reitsch wird Raketenfliegerin

Mit der **Dornier Do 17** und der **Heinkel He 111** flog sie Versuche, um herauszufinden, ob die Stahlseile britischer Ballonsperren mit einem vor dem Bug des Flugzeuges angebrachten Gerät zerschnitten werden konnten. 1942 flog Reitsch in Augsburg das Raketenflugzeug Messerschmitt Me 163, allerdings lediglich im reinen Schleppflug, ohne den hochexplosiven Zweikomponenten-Raketen-Treibstoff. Dies war Reitsch aufgrund ihrer damaligen Bedeutung für die NS-



Propaganda ausdrücklich untersagt worden, da man das damit verbundene hohe Risiko eines schweren Start-Unfalls, wie er nicht selten war, nicht eingehen wollte. Dennoch wurde sie bei einem Landeunfall mit der Me 163b schwer am Kopf verletzt, als sie mit dem Gesicht in das Reflexvisier geschleudert wurde.





*Fliegende Bombe Fieseler FI 103 besser bekannt als V1.  
Bolivien Block aus dem Jahre 1992*

Nach der Genesung nahm sie an Versuchen mit der bemannten Fieseler V1 («Reichenberg») teil. Bei ihrer Erprobungstätigkeit wurde Hanna Reitsch mehrmals schwer verletzt. Für ihren Einsatz erhielt sie unter anderem das Eiserne Kreuz zweiter und erster Klasse das EK I als einzige Frau der deutschen Geschichte und das Flugzeugführer- und Beobachterabzeichen in Gold mit Brillanten (Melitta Schenk Gräfin von Stauffenberg und Hanna Reitsch waren die einzigen so ausgezeichneten Frauen). Ab dem Winter 1943/1944 setzte Reitsch sich für die Entwicklung der «Selbstopfer»-Flugzeuge ein. Dieses Projekt, das sie am 28. Februar 1944 vorschlug, sah bemannte Bomben vor, bei denen der Tod des Piloten in Kauf genommen wurde, ähnlich dem japanischen Tokkōtai («Kamikaze»). Das Projekt stieß in der Luftwaffenführung auf erheblichen Widerstand und wurde glücklicherweise nie realisiert.

## Flucht aus Berlin

Nachdem Hermann Göring von Hitler am 23. April 1945 aller Ämter enthoben wurde, flog Hanna Reitsch dessen designierten Nachfolger Robert Ritter von Greim am 26. April 1945 mit einem Fieseler Storch in das von der Roten Armee bereits eingeschlossene Berlin, damit dieser von Hitler persönlich unter gleichzeitiger Beförderung zum Generalfeldmarschall zum Oberbefehlshaber der Luftwaffe ernannt werden konnte. In der Nacht vom 28. auf den 29. April 1945 nutzten Reitsch und Greim die Charlottenburger Chaussee



*Die D-EKLU des Vereins  
Fieseler Storch für Kassel e.V.*

als Startbahn, um mit dem letzten Flugzeug, einer kleinen Arado, weiter nach Plön (Schleswig Holstein) zu fliegen, wo sich zu dieser Zeit noch Hitlers Nachfolger Karl Dönitz aufhielt. Im Anschluss flohen Reitsch und Greim weiter nach Kitzbühel, wo sie in amerikanische Kriegsgefangenschaft gerieten.

Reitsch verbrachte insgesamt 18 Monate in verschiedenen Internierungslagern. Ausführlich wurde sie dabei zu ihrem Aufenthalt im Führerbunker vernommen und im Dezember 1947 als Nichtbetroffene entnazifiziert, da sie keiner NS-Organisation angehört hatte. Ihr ganzes Leben widmete sie der Luftfahrt. Sie war an der Politik nicht interessiert, trotzdem bemängelte die Presse ihre fehlende kritische Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus.

### **Nach dem Krieg erneut Testpilotin**

Ab 1954 arbeitete Reitsch erneut als Testpilotin in Darmstadt, diesmal bei der wiedergegründeten Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL). Im Jahr 1959 reiste sie auf Einladung von Premierminister Jawaharlal Nehru nach Indien, um dort ein Leistungssegelfluggesetz aufzubauen. 1961 wurde sie von Präsident John F. Kennedy zu einem Besuch im Weissen Haus eingeladen und traf in den USA auch ihren Jugendfreund Wernher von Braun wieder. Von 1962 bis 1966 weilte Reitsch in Ghana, wo sie eine Segelflugschule aufbaute und leitete sowie den damaligen



**Präsidenten Ghanas Kwame Nkrumah** als dessen Pilotin flog! Hanna Reitsch war 1968 auch Gründungsmitglied der Vereinigung Deutscher Pilotinnen. In den 1970er-Jahren errang sie weitere Rekorde in verschiedenen Flugkategorien. Sie wurde «Pilot des Jahres 1971» beim International Order of Characters, 1972 Ehrenmitglied (Honorary Fellow) der Society of Experimental Test Pilots in Kalifornien, als dritte Frau nach Jacqueline Auriol und Jacqueline Cochran, die ein Jahr zuvor diese Ehrung erhielten.

### **Fliegen bis zum Lebensende**

Reitsch flog bis zum Lebensende. «*Ich muss fliegen, fliegen!*», sagte sie zu ihren Flugkameradinnen.

Sie zählt noch heute neben ihrer fachlichen Qualifikationen als eine der besten Fliegerinnen der Welt und blieb trotz aller Erfolge das bescheidene Mädchen aus Hirschberg. In ihren beiden Büchern «Fliegen - mein Leben» und «Ich flog für Kwame Nkrumah» gab sie ihr ereignisvolles Fliegerleben preis und stellte unter Beweis, dass Frauen Flugzeuge aller Art steuern und meistern können!

Sie starb 1979 in Frankfurt am Main an Herzversagen. Auf dem Salzburger Kommunalfriedhof ist sie im Grab ihrer Familienangehörigen beigesetzt.



Im Auftrag des Deutschen Segelflugmuseum wurde die Karte mit dem drittältesten noch fliegenden Segelflugzeug vom Typ „Kranich III“ befördert. Dieses Flugzeug wurde von Hans Jacobs konstruiert, den ersten Flug führte die Testpilotin Flugkapitän Hanna Reitsch am 01. Mai 1952 durch. Die Karte trägt die Originalunterschrift von Hanna Reitsch.



Segelflugzeug Kranich III

Walter Kalt

Quelle: [https://www.cockpit.aero/rubriken/detailseite/news/beruehmte-fliegerinnen-hanna-reitsch-fliegen-ist-mein-leben/?no\\_cache=1](https://www.cockpit.aero/rubriken/detailseite/news/beruehmte-fliegerinnen-hanna-reitsch-fliegen-ist-mein-leben/?no_cache=1)

## 90 Jahre Zahnradbahn, 200 Jahre Erstbesteigung der Zugspitze

Die **Zugspitze** ist mit 2962 m ü. M. der höchste Gipfel des Wettersteingebirges und gleichzeitig Deutschlands höchster Berg, den es sich mit Österreich teilt. Die Zugspitze - stand 2020 im Zeichen von zwei besonderen Jubiläen: Am 27. August 1820 erreichte der erste Mensch den



Westgipfel der Zugspitze und am 8. Juli 1930 fand vor staunendem Publikum die Jungfernfahrt der neu errichteten Zahnradbahn zum Schneefernerhaus statt. Zwei historische Meilensteine, die den symbolträchtigen Berg den Menschen näherbrachten. Und zwei kühne Kraftakte, denen heute noch höchster Respekt gebührt.

Es mag am gefürchteten Zugspitzgeist liegen, dass sich Einheimische bis ins 19. Jahrhundert hinein vom Zugspitzgipfel fernhalten. Und die fast senkrechten, schier unbezwingbaren 2.962 m hohen Felsspitzen scheinen die Talbewohner in ihrem Urteil zu bestätigen: „*Da kimmt ma ned nauf!*“ Dennoch durchstreifen Hirten und Jäger das Gebiet und werfen vermutlich als Erste den Blick von ganz oben auf das Werdenfelser Land, ohne diese Leistung an die grosse Glocke zu hängen. Viele bedeutende Alpengipfel sind bereits bezwungen, als sich **Leutnant Josef Naus** im Auftrag des Königlich Topographischen Bureaus an die Neuvermessung der bayerisch-tirolerischen Grenze macht und am 27. August 1820 den Westgipfel erreicht. Damit wird eine neue Ära auf der Zugspitze eingeläutet.



### Bergsteiger bringen Aufschwung

Von den Einheimischen immer noch skeptisch beäugt, folgen bald weitere Gipfelexpeditionen, angetrieben von alpinistischer Neugierde und sportlicher Begeisterung. Bescheidene Gipfelmarkierungen wie Steinhäufen, Eisenstangen und Fahnen will die Geistlichkeit nicht gelten lassen und so wird ein 150 kg schweres, vergoldetes Gipfelkreuz angefertigt und in Einzelteilen mühsam auf die Zugspitze getragen. Am 12. August 1851 strahlt das Kreuz stolz ins Tal hinab und ab diesem Zeitpunkt vermag es die Begeisterung der heimischen Bevölkerung zu entfachen – dem aufkommenden Fremdenverkehr im Werdenfelser Land steht nun endgültig nichts mehr im Wege.



Die Zahl der Zugspitzbesteigungen nimmt langsam zu, immerhin 22 Personen erreichen das Kreuz im Jahr 1854. Mit dem Bau der Knorrhütte 1855 wird der Wunsch der Münchner Sommerfrischler erfüllt, den langen Anstieg durch das Reintal durch einen Stützpunkt in Gipfelnähe zu entschärfen. Bis 1869 erklimmen gut 200 Personen den Zugspitzgipfel – Menschen aus den verschiedensten Gesellschaftsschichten, von Handwerkern bis zu Adeligen. Markanteste Figur ist der Knecht Jakob Sporer alias „Zugspitz-Jackl“, der nach jedem Zank mit seinem Dienstherrn den Ärger bei einem Gipfelsieg verrauchen lässt.

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nehmen sich die neu gegründeten Alpenvereine systematisch der touristischen Erschliessung der Alpen an. Neue Aufstiegsrouten auf die Zugspitze und das 1897 feierlich eröffnete Münchner Haus am Gipfel erlauben es auch weniger geübten Bergsteigern, Deutschlands höchsten Berg auf gesicherten Wegen zu erreichen. Ortskundige Bergführer mit viel Erfahrung und der nötigen Ausrüstung im Gepäck begleiten die Alpinisten.

### **Mission Gipfelglück für jedermann**

Parallel zu dieser Entwicklung etablieren sich ab Ende des 19. Jahrhunderts die Bergbahnen, um möglichst vielen Besuchern ohne beschwerlichen Aufstieg die faszinierenden alpinen Landschaften nahezubringen. „Das Sehnen der Menschen ist seit langem aus den engen Mauern der Stadt herausgewachsen“,



*Historische Zahnradbahn  
der Zugspitze*

beschreibt Baurat Ph. Pforr in einer Publikation über die Bayerische Zugspitzbahn den allgemein spürbaren Wunsch nach intensiver Naturerfahrung.\* Pläne, die Zugspitze durch den Bau einer Bergbahn zu erschliessen, werden jedoch durch abgelehnte Konzessionen, Wirtschaftskrisen und den Ersten Weltkrieg zunächst vereitelt. Zum Vorbild nimmt sich die im Jahr 1928 gegründete Bayerische Zugspitzbahn schliesslich die elektrisch betriebene Jungfraubahn im Berner Ober-

land, ein Pionierwerk, das grosse Steigungen überwinden kann. Die Entscheidung fällt zugunsten der Zahnradbahn, um möglichst viele Passagiere befördern zu können und durch den Tunnelbau grösstmögliche Sicherheit vor Lawinen, Steinschlag und Schneestürme zu bieten.

### **Technische Meisterleistung**

Die Zugspitzbahn sollte die letzte touristische Zahnradbahn im Alpenraum sein, die verwirklicht wird. Während sie ab dem Zugspitzbahnhof Garmisch-Partenkirchen im Tal als Reibungsbahn verläuft, fährt sie ab Grainau als Zahnradbahn mit dem Zahnstangensystem »Riggenbach« weiter bergwärts.

Der Spatenstich erfolgt im Herbst 1928. Als Erstes wird der Streckenabschnitt zwischen dem Eibsee und dem Platt in Angriff genommen, um die Bauarbeiten im Tunnel auch im Winter vorantreiben zu können. Die 4.453 Meter lange unterirdische Trasse durch das Bergmassiv zwischen Riffelriss und Schneefernerhaus bedeutet eines der kühnsten Bahnprojekte der damaligen Zeit, eine technische und logistische Herausforderung. Durchschnittlich 5,3 Meter bohren sich die Arbeiter täglich tiefer in den Fels, von drei Fenstern ausgehend rücken sie bergwärts vor, um die 1.010 Meter Höhenunterschied zu überwinden. 80.000 m<sup>3</sup> an Gesteinsmaterial werden über Schüttelrutschen ins Freie befördert. Zeitweilig wirken bis zu 2.500 Arbeiter an der Grossbaustelle mit, teils schlagen sie monatelang bei extremen Witterungsbedingungen ihr Lager am Riffelriss auf. Neben einigen kleineren Zwischenfällen ereigneten sich tragischerweise auch zehn tödliche Unfälle, deren Opfern an dieser Stelle gedacht werden soll.



*Fotos von der zweijährigen Bauzeit  
1928-1930*

## Damals wie heute eine Attraktion

Nach nur zwei Jahren Bauzeit und Herstellungskosten in Höhe von 22 Millionen Reichsmark ist es am 8. Juli 1930 so weit: Die grosse Eröffnungsfahrt bis zur Station Schneeferner geht über die Bühne, samt



*2005 wurde für das  
75. Jubiläum ein  
Sonderstempel verausgabt.*

feierlicher Einweihung durch den damaligen Erzbischof Kardinal Faulhaber vor geladenen Gästen, die mit einem Sonderzug der Reichsbahn aus München anreisen. Mit Erleichterung und Stolz zelebrieren alle Beteiligten an diesem denkwürdigen Tag das Gelingen des ehrgeizigen Vorhabens. „Die Menschheit als Ganzes muss es begrüßen, dass der Zuwachs an seelischer Kraft und an körperlicher Gesundheit, den uns die Berge geben, nun für alle erreichbar ist“, frohlockte genannter Baurat Pforr \* nach der Inbetriebnahme.

Auf die geglückte Pioniertat sollen in der Unternehmensgeschichte der Bayerischen Zugspitzbahn noch viele weitere mutige Erschliessungsprojekte folgen. Dank ihnen erleben Bergfreunde aus aller Welt rund um die Zugspitze eine einmalige Kombination von komfortablen Aufstiegshilfen und ursprünglicher alpiner Natur. Auch die Zahnradbahn behauptet sich - nach ständiger Modernisierung der Wagen und einer 1985 neu gebauten Tunneltrasse direkt zum Zugspitzplatt - bis heute als nostalgisches Zugpferd neben der topmodernen Seilbahn Zugspitze und als zuverlässiges Transportmittel auf einer der aufregendsten Bahnstrecken Deutschlands. Mit 90 Jahren ist diese Lady sozusagen im besten Alter.



*Topmoderne Seilbahn  
zur Zugspitze und  
Junkers G.24*

## Wetterwarte Zugspitze. Einweihung des Observatoriums 1900

Von Juli 1899 bis Juli 1900 wurde am Münchner Haus ein meteorologisches Observatorium, die Königlich Bayerische Meteorologische Hochstation Zugspitze, angebaut und am 19. Juli 1900 eingeweiht. Erster



*Münchner Haus*

Wetterbeobachter auf der Bergwetterwarte war der spätere Antarktisforscher Josef Enzensperger, der dort oben sieben Monate überwinterte.

Das Observatorium wird seit dem 11. November 1952 vom Deutschen Wetterdienst betrieben. Seit der Inbetriebnahme gibt es von der Zugspitze fast lückenlose Wetterbeobachtungen. Die einzige Unterbrechung der Messreihen trat nach dem Zweiten Weltkrieg

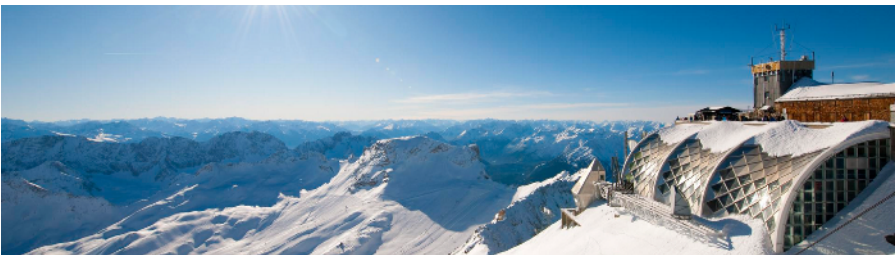
zwischen dem 5. Mai und dem 9. August 1945, als die Alliierten den Gipfel besetzten, ein. Die bis 2018 im 24-Stunden-Dienst besetzte und seither automatisch betriebene Station liefert täglich 24 stündliche Wettermeldungen mit Temperatur, Luftdruck, Strahlung, Windgeschwindigkeit sowie Art und Grad der Bewölkung. Alle sechs Stunden erfolgt eine Niederschlagsmessung und alle zwölf Stunden die Aufnahme der Temperatur-Extremwerte, des Erdbodenzustandes und der Schneehöhe. Die tägliche Sonnenscheindauer misst ein Autograf.



*Sendemastanlage  
(Österreichischer  
Rundfunksender)  
und Richtfunkstation  
(Deutscher Funkturm)*

Seit 1994 ist die Wetterwarte Teil des Integrierten Mess- und Informationssystems zur Überwachung der Umweltradioaktivität (IMIS) des Deutschen Wetterdienstes. Bei diesen Messungen werden in jedem Winter erhöhte Caesium-137-Werte gemessen, weil vermehrt radioaktiv verseuchtes Holz verbrannt wird. Diese Radioaktivität ist noch die Folge der Nuklearkatastrophe von Tschernobyl, wobei die Werte aber unbedenklich sind.

Neben der vom Deutschen Wetterdienst (DWD) betriebenen Wetterwarte werden in einer Beobachtungsanlage auf dem Gipfel auch Daten für Forschungsprojekte am Institut für Meteorologie und Klimaforschung – Atmosphärische Umweltforschung (IMK-IFU) des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) gesammelt. Dort beschäftigt man sich mit dem Einfluss menschlicher Aktivitäten auf die chemische Zusammensetzung der Erdatmosphäre. Ausserdem ist die Zugspitze Teil des Global-Atmosphere-Watch-Programms, das weltweit klimarelevante Stoffe in der Atmosphäre misst. Dafür wurde auf dem Dach der Gipfelstation ein Spectrometer eingebaut, das die Dicke der Erdatmosphären-Schichten feststellt.



*Aussicht von der 2962 Meter hohen Zugspitze*

Walter Kalt

Quelle: <https://zugspitze.de/zahnradbahn>

\*AEG Mitteilungen, Heft 4, April 1931, Berlin / Wikipedia

Bilder: <https://www.auf-den-berg.de> / Bayerische Zugspitzbahn/dpa



Rückseite mit verschiedenen privaten Zusatzstempel die auf der Zugspitze verwendet werden.



Die Postganzsache zeigt:  
 Wertzeichen zu 55 Cent, Postboote mit Postsack auf dem Schneebedeckten Berg.  
 Sonderstempel mit Abbildung von Josef Naus, Erstbesteiger.  
 Blauer privater Zusatzstempel, befördert mit Bayerische Zugspitzbahn.

## Öffentlichkeitsarbeit

«...min Vater hätt...» war wohl eine der häufigsten Aussagen, die wir an den Air & Space Days im Verkehrshaus der Schweiz hören konnten. Die Jüngsten unter den Besuchern kannten die Briefmarken und deren Bedeutung nur noch vom Hörensagen, meist wussten die Eltern aber Bescheid über irgendeine Sammlung bei den Grosseltern. So hielt sich das Interesse an unserem Stand teilweise in Grenzen, gab es doch links und rechts von uns Flugsimulatoren und tolle Autos zu besichtigen und der Blick nach oben offenbarte einem einen Eindruck in die letzten 100 Jahre der Fliegerei. Und dennoch gab es einige Besucher, nicht nur Einheimische, die sich für unsere Belege interessierten. Mit dem Verkauf



unserer Belege durften wir zufrieden sein. Das offizielle Interview mit dem anwesenden Astronauten Gerhard Thiele wurde prominent vor unserem Stand durchgeführt und es erschien auch ein Artikel über unseren Auftritt in der Zeitschrift «Aerorevue» (Ausgabe 11/21).



An der Aviatikbörse in Bassersdorf sind wir regelmässig mit unserem Stand vor Ort und haben an einem einzigen Tag einen satten Umsatz erzielt. Des Weiteren haben wir eine Seite über unseren Verein im Gewerbe und Vereinsmagazin «Flughafenregion» geschaltet (Ausgabe 2022, s. 15). Und wenn die Clubabende wegen der vorherrschenden Bedingungen auf Sparflamme sind, besteht immer die

Möglichkeit, sich auf unserer aktuell gehaltenen Website [www.philclub-swissair.ch](http://www.philclub-swissair.ch) zu informieren.

Markus T. Stäuble

## Conrad Haas.

Wie der Österreicher vor 500 Jahren die moderne Rakete erfand.

Ohne Raketen wäre die heutige Raumfahrt undenkbar. Sie gelten als Errungenschaften der Militär-, Luft- und Raumfahrtforschung des Industriezeitalters. Aber Raketen gibt es schon seit Jahrhunderten. Und selbst moderne Raketenkonzepte sind offenbar älter als es lange schien. Bereits vor 500 Jahren erdachte ein österreichischer Waffenbauer die Mehrstufenrakete – und wohl auch ein primitives Raumschiff.

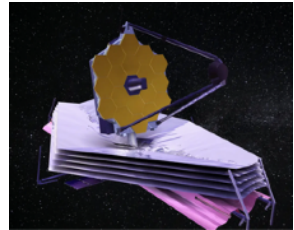


*Conrad Haas*

\* 1509, Wien, Österreich  
† 1576, Sibiu, Rumänien

Am ersten Weihnachtsfeiertag 2021 wurde es in Kourou ziemlich laut. Denn um 12:20 Uhr startete vom Raumfahrtzentrum Guayana in Französisch-

Guayana das **James-Webb-Weltraumteleskop** ins All, das in den kommenden Jahren und Jahrzehnten unser Verständnis über die Entstehung des Universums erweitern soll. Getragen wurde die über sechs Tonnen schwere und mehrere Milliarden Euro teure Apparatur von einer



**Ariane-5-Rakete**, der leistungsstärksten Trägerrakete, die in Europa gefertigt wird. Ohne solche Raketen wäre der seit Jahrzehnten nach und nach immer ambitioniertere Vorstoss ins All unmöglich – und Gedanken an Raumstationen im Erdorbit oder sogar Kolonien auf dem Mars nur träumerische Spinnereien. Die Entwicklung der Raketen wird vor allem grossen Namen der Luft- und Raumfahrt zugeschrieben: (Nachfolgende Abb. von links nach rechts) **Hermann Oberth**, **Robert Goddard**, **Sergei Koroljow** und **Wernher von Braun**(\*) beispielsweise.



(\*) Auf der Briefmarke ganz rechts ist der Name Wernher falsch geschrieben, Werner.

Eine Rakete ist eigentlich alles andere als eine neue Erfindung. Die Idee, mit entzündetem Schiesspulver oder Flüssigkeiten einen Rückstoss zu erzeugen und damit etwas in die Luft zu feuern, gab es nach heutigen Erkenntnissen bereits im 12. Jahrhundert. Und zwar im China der Song-Dynastie. Bis ins Jahr 1232 lässt sich der erste dokumentierte Start einer Rakete zurückverfolgen. Die Feuerdrachen, wie sie genannt wurden, wurden zunächst genutzt, um Feuerwerke zu veranstalten, die bei Festlichkeiten den Himmel in bunte Farben tauchten. Aber recht schnell wurden sie auch als Waffen eingesetzt – unter anderem sollen die mit einem kleinen Treibsatz verbundenen Pfeile gebraucht worden sein, um mongolische Krieger abzuwehren, die Kai-Fung-Fu belagerten. Zumindest ist dokumentiert, dass „Pfeile aus fliegendem Feuer“ dabei halfen, die Stadt zu verteidigen.



Sonderlich viel weiterentwickelt haben sich Raketen nach ihrer Entdeckung zunächst nicht. Grösser wurden sie, mehr Gewicht konnten sie tragen – aber das war es. Berühmt ist die Legende von **Wan Hu**, einem chinesischen Mandarin, der mit 47 an einem Stuhl befestigten Mini-Raketen in den Himmel fliegen wollte – aber stattdessen bei einer Explosion seines Feuerstuhls ums Leben kam. Dennoch waren die chinesischen Pyrotechniker mit ihrer Raketentechnologie dem Rest der Welt über Jahrhunderte voraus. Jedenfalls bis zum 16. Jahrhundert. Denn da forschte und bastelte ein Waffenbauer bei Hermannstadt – auf rumänisch Sibiu – nahe einem Ausläufer der Südkarpaten, an Raketen, die aus heutiger Perspektive erstaunlich modern wirken.



*Wan Hu ist ein legendärer chinesischer Mandarin, der der Sage nach um 1500 auf einem Stuhl oder einem Kastendrachen, an dem 47 Feuerwerksraketen befestigt waren, in den Himmel fahren wollte. Bei der Zündung der Raketen soll es zu einer Explosion gekommen sein, bei der Wan Hu ums Leben kam.*

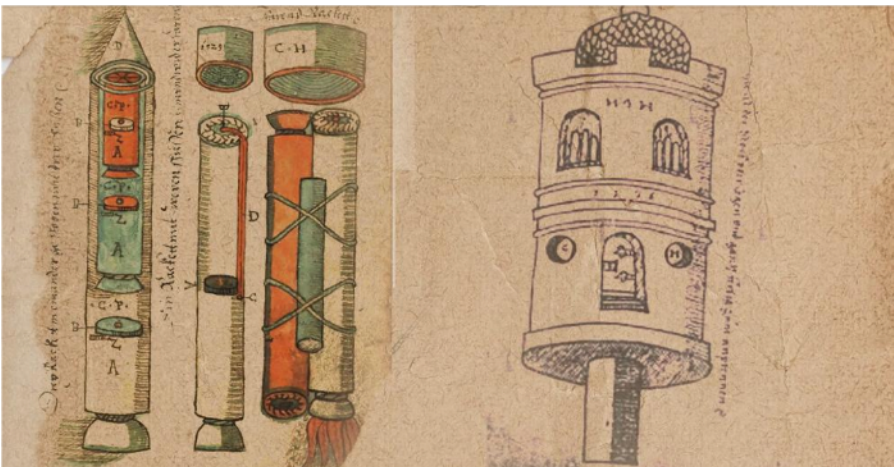
## Ein vergessener Pionier?

Der Name Conrad Haas findet sich bislang in kaum einem Geschichtsbuch, wenn es um die Historie der Raketen- und Raumfahrttechnik geht. Das ist auch wenig verwunderlich, denn er war fast fünf Jahrhunderte vollkommen



vergessen. Erst seit wenigen Jahren werden seine Person und seine Kreationen zu Tage gefördert und erforscht. Soweit bekannt, wurde Conrad Haas wohl gegen 1509 in Dornbach bei Wien geboren. Seine Vorfahren sollen „vom Haasenhof“ aus dem bayerischen Landshut nach Österreich migriert sein. Wie und wo er genau aufwuchs, das lässt sich noch nicht mit Bestimmtheit sagen. Nachvollziehen lässt sich allerdings, dass er später zum Zeugwart in der Armee unter **Königs Ferdinand I.** wurde – also für die Wartung und Ausgabe von Rüstungen und Waffen zuständig war.

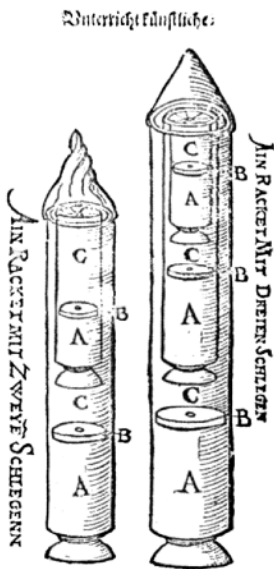
Aber Haas war auch Büchsenmeister, er reparierte und fertigte primitive Schusswerkzeuge, bei denen mit Schwarzpulver aus geschmiedeten Rohren kleine Kugeln oder Schrapnelle abgefeuert wurden. Das ist ein Handwerk, das er wohl von seinem Vater gelernt und um das Wissen aus einem Feuerwerksbuch erweitert hat, dessen ursprünglicher Urheber nicht bekannt ist. Im Jahre 1551 wurde Haas dann mit seinen Soldatenkameraden nach Hermannstadt kommandiert, wo er fortan die Leitung der Ausrüstungskammern übernahm – und aktiv an Raketen forschte. Zumindest ist es das, was sich aus den Hinterlassenschaften von Haas herauslesen lässt. Denn er hat das Feuerwerksbuch nicht nur studiert, sondern zwischen 1529 bis 1569 mit eigenen Ideen, Erkenntnissen und Erfindungen erweitert und fortgeschrieben.



Conrad Haas hatte es dafür mit einem neuen Deckblatt versehen und als Kunstbuch – der Feuerwerks- und Handwerkskunst – betitelt. Über Jahrzehnte war es im Archiv von Hermannstadt unter der Signatur Varia II 374 eingelagert, bis es in den 1960ern vom Technikhistoriker Doru Todericiu entdeckt und als geschichtsträchtig erkannt wurde. Aufmerksamkeit erweckten die Skizzen und Einfälle aber erst weit später. Was Haas in dem Buch skizziert, sind Raketen aller Art. Darunter dicke Bolzen und Lanzen, die mit einzelnen oder mehreren Treibladungen versehen sind. Neben diesen immer noch vergleichsweise einfachen Raketentypen, finden sich jedoch auch Zeichnungen von einem Raketenkonzept, das eigentlich dem polnischen Erfinder **Casimir Simienowicz** zugeschrieben wurde, der erst 100 Jahre später wirkte.



Was Haas auf den Buchseiten ausführt, ist nämlich die Konstruktion einer **Mehrstufenrakete**. Eine Rakete also, die nicht nur über einen Tank mit Treibstoff verfügt, der verfeuert wird. Stattdessen besteht eine solche Rakete aus mehreren Segmenten mit jeweils eigenen Tanks oder Ladungen – sei es Schießpulver oder ein Flüssigtreibstoff wie Branntwein oder auch Mischungen aus Schwefel, Kohle, Salpeter, Urin und Schnaps, wie Haas vorschlägt. Ist das erste Segment davon ab- und ausgebrannt, löst es sich und die nächste Raketenstufe zündet und treibt die Rakete weiter voran. Mit jeder neuen Stufe wird die Rakete leichter und kann der Anziehungskraft der Erde effektiver entkommen.



Entwurf von  
Mehrstufenraketen von  
Johannes Schmidlap,  
einem Zeitgenossen von  
Conrad Haas.

Als „zweye“ oder „drey Rackett ineinander geschoben“ beschreibt Haas seine Entwicklung, die er auf seinen Skizzen auch schon mit einer glockenförmigen Düse versehen hat, wie sie heute für Raketen vollkommen typisch ist. Auf die von Haas erdachte Weise funktioniert nahezu jede moderne Rakete, die in der Raumfahrt eingesetzt wird. Zwar wird angenommen, dass Haas wohl ab Mitte der 1550er bei Hermannstadt mehrere Raketen abfeuerte. Ob er jedoch eine Mehrstufenrakete erfolgreich testete, das lässt sich nicht sagen.

### **Auch ein Raumschiff hat er wohl erdacht.**

In seinen Zeichnungen und Erklärungen beschreibt der Zeugmeister seine Mehrstufenraketen als einfache Träger, die in der Spitze etwa mehrere „Feuer(werks)kugeln“ tragen könnten – sowohl für militärische Zwecke als auch für Feuerwerk. Denn Haas war nicht nur Militärtechniker, sondern, wie er klar schreibt, auch begeistert von „schönem und künstlichem Feuerwerk“. Um das in grosser Menge und sicher abzufeuern, entwarf er auch eine „einfach Orgel“, die an Feuerwerkbatterien oder eben moderne Mehrfachraketenwerfer denken lässt. Aber Haas erkannte offenbar auch, dass Raketen beziehungsweise deren Treibsätze noch ganz andere Dinge in die Höhe hieven könnten – für ganz und gar friedliche Zwecke. „*Aber mein Rhat wehr Friedt und kein Krieg*“, heisst es auf einer Seite.

Auf einer Seite seines Kunstbuches beschreibt er in sehr einfachen Andeutungen die Idee für ein „fliegendes Häuschen“, wie der Historiker Hans Barth in einer Conrad-Haas-Biografie aufführt. Die veranlasse „einige Forscher zur Spekulation, dass Haas damit die Idee des heutigen Raumschiffes“, des Space Shuttle oder sogar einer Raumstation wie der Mir oder ISS vorweggenommen haben könnte. Dass Haas mit den zu dieser Zeit noch simplen Treibstoffen und Werkzeugen ein solches Fluggerät hätte bauen können, ist zwar ausgeschlossen. Auch, dass er glaubte, ins All oder zu anderen Sternen reisen zu können, ist eher unrealistisch. Aber der Hermannstädter war sich offenbar durchaus bewusst, welche Tragkräfte mit den richtigen Treibsätzen erreicht werden, und dass Lebewesen damit in den Himmel befördert werden könnten. Auf einigen seiner Zeichnungen sind daher auch Tiere wie Katzen zu sehen, die an Raketen geschnallt sind. Laut den Autoren von *Der Traum von Fliegen* sei nicht ausgeschlossen, dass er „solche **Tierversuche** angestellt“ hat.



*Eine Katze mit einer Rakete auf dem Rücken? Ja, offenbar dachte Haas daran, dass sich auch Lebewesen mit Rakete in den Himmel feuern lassen. Ob er solche garstigen Experimente gewagt hat? Das ist ungewiss.*

Die Idee, mit Raketen tatsächlich Menschen ins All zu befördern, wurde erst einige Jahrhunderte später von einem anderen Forscher aus Hermannstadt verfolgt. Nämlich dem deutlich bekannteren Raketen- und Raumfahrtpionier Hermann Oberth. Er fasste als einer der ersten die physikalischen,



Conrad Haas (1529 – 1569), „Königlicher und Kaiserlicher Zeugmeister“ in Hermannstadt. Entwurf, „Wie du solt machen gar schöne Rackette, die da von im selber oben hienauff in die hoch faren“.

Entwurf mehrerer Raketen von Conrad Haas.

Text;

Conrad Haas (1529-1569), „königlicher und Kaiserlicher Zeugmeister“ in Hermannstadt. Entwurf, „Wie du solt machen gar schöne Rackette, die von im selber oben hienauff in die hoch faren“



Falcon-9-Raketen von SpaceX

chemischen und aerodynamischen Grundlagen der Raketentechnik in einem Gesamtwerk zusammen – und legte die Funktionsprinzipien und Vorteile der Mehrstufenraketen aus. Er forschte im Raketen-Entwicklungszentrum in Huntsville, USA an Technologien für das US-Raumfahrtprogramm und war dabei, als 1969 die Saturn-V-Rakete abhob, die den ersten Menschen auf den Mond bringen sollte. Eine Rakete, die, wie bei einer Zeichnung von Haas, aus „drey Rackett ineinander geschoben“ besteht. Aber auch ganz moderne Raketen wie die Ariane 5, die **Falcon-9-Raketen von SpaceX** oder sogar das riesenhafte Starship folgen dem Mehrstufenprinzip – und lassen sich daher bis zum Feuerwerker auf Hermannstadt zurückverfolgen.

Walter Kalt

Quelle: <https://1e9.community/t/wie-der-oesterreicher-conrad-haas-vor-500-jahren-die-moderne-rakete-erfand/16525>  
und Wikipedia

## Douglas A-1 Skyraider. Himmelsräuber mit Kultfaktor

Als letztes trägertaugliches US-Grossserienflugzeug mit Kolbenmotor genießt die **Douglas Skyraider** heute Kultstatus. Anders als ihre schlankeren Schwestern aus dem Zweiten Weltkrieg wurde sie jahrzehntelang als echter Warbird eingesetzt. Manche fliegen noch heute.



*Douglas A-1J Skyraider  
Marshall-Inseln  
1998 / Mi 1015 (\*\*)*

Der Sturzkampfbomber und Erdkämpfer Douglas AD Skyraider war das stärkste in Grossserie gebaute einmotorige Trägerflugzeug der US Navy. Der aus der Boeing B-29 bekannte, mächtige 18-Zylinder-Sternmotor Wright R-3350-26B als Antrieb verhalf dem voluminösen Einsitzer zu enormer Waffenzuladung und Ausdauer.

Damit war die noch auf eine Ausschreibung aus dem Zweiten Weltkrieg zurückgehende Skyraider der Gipfel des Trägerflugzeugbaus mit Sternmotoren. Mit 3.180 gebauten Flugzeugen bis 1957 und bei erfolgreichen Einsätzen im Korea-, Algerien- und Vietnamkrieg bewies der zunächst einsitzige

Tiefdecker seine erstaunlichen Fähigkeiten und seine Vielseitigkeit. Es gab acht Versionen und 37 Unterbauarten, darunter sogar ein Träger-Atombomber AD-4B.

### Eine besondere Nacht

In nur einer Nacht hatten Douglas-Chefingenieur Ed Heinemann, Chefkonstrukteur Leo Devlin und Chefaerodynamiker Gene Root Anfang 1944 die Skyraider als Sturzkampfbomber konzipiert, nachdem sie mit der älteren Douglas BTD-1 gegen härteste Konkurrenz bei einem Navy-Grossauftrag zu scheitern drohten. Die erste XBT2D-1 (Seriennummer 1913, Navy BuNo 09085) startete am 18. März 1945 mit LaVerne Brown am Steuer. Nach nur fünf Wochen konnte die Flugerprobung, ohne grössere Schwächen aufzudecken, abgeschlossen werden. Im November 1946 flog das erste Serienflugzeug.

### Feuertaufe in Korea

Ihre Feuertaufe erlebte die Skyraider im Koreakrieg als zweisitzige und gestreckte AD-5. Hauptsächlich diente sie als Erdkämpfer, konnte aber nach schneller Umrüstung auch vier liegende Verwundete im Rumpf, vier sitzende Reisende oder zwölf Soldaten auf Stoffbänken befördern. Bis zu 6,7 Tonnen Waffenlast passten unter die Flügel. Damit stellte die Skyraider 1953 in Dallas sogar einen Weltrekord auf.

Trotz oder gerade wegen ihrer geringen Reisegeschwindigkeit bildete die sehr wendige und kraftvolle Skyraider eine gute Ergänzung zu den frühen Düsenjägern mit ihrer oft nur kurzen Reichweite und Flugdauer. Auch bot die Skyraider viel Platz für klobige und schwere Ausrüstung, wie Radar-, Stör- und Aufklärungsgeräte.  
Einsatz in Vietnam



*Douglas A-1J Skyraider  
Marshall-Inseln  
1999 / Mi 1190 (\*\*)*

Im Vietnamkrieg nahm die Skyraider mit den Spitznamen "Sandy" oder "Spad" (nach dem französischen Jagdflugzeug aus dem Ersten Weltkrieg) auch an zahlreichen Rettungseinsätzen für abgeschossene Piloten teil. Dabei hielten Skyraider den einschwebenden Rettungshubschraubern über der Absturzstelle den Rücken frei und bekämpften Angreifer am Boden. Zu den auswärtigen Betreibern der Skyraider gehörten Grossbritannien (Skyraider AEW), Frankreich, Kambodscha, Südvietnam, Schweden (als Zielschlepper), Gabun, Tschad und die Zentralafrikanische Republik.

### **Die Skyraider auf der Hahnweide**

Weltweit existieren heute noch rund 20 flugfähige Exemplare der A-1 in diversen Varianten. Hierzulande sieht man die

Silhouette des wuchtigen Flugzeugs jedoch selten. Eine Skyraider aus Frankreich avancierte im September 2016 zum Star beim Oldtimer-Flugtag auf der Hahnweide in Kirchheim/Teck. Dabei handelte es sich um die Maschine der Jean-Baptiste Salis Association aus La Ferte-Alais in Frankreich mit dem zivilen Kennzeichen F-AZDP.

Diese Skyraider, eine AD-4N, besitzt eine bewegte jüngere Vergangenheit. 2011 kollidierte sie während der Flying Legends Airshow über Duxford in der Luft mit der P-51D Mustang "Big Beautiful Doll" (D-FBBD) aus Deutschland. Der Mustang-Pilot war gezwungen, sein Flugzeug aufzugeben und rettete sich mit dem Fallschirm. Die Skyraider konnte, schwer beschädigt aber sicher, in Duxford landen. Der Unfall ereignete sich, nachdem der Skyraider-Pilot die Mustang als Führungsflugzeug einer Formation aus den Augen verloren hatte und in einer gemeinsam eingeleiteten Linkskurve die Flugbahn der P-51D kreuzte. Nach dem Unfall wurde die Skyraider jedoch wieder aufgebaut – und zeigte sich 2016 auf der Hahnweide in voller Pracht.

*(\*\*) Vom Skyraider existieren nur diese beiden Marken.*

## Technische Daten

**Einsatzgebiet:** trägergestützter Sturzkampfbomber und U-Boot-Jäger

**Besatzung:** ein Pilot (spätere Versionen oft mit zusätzlichen Besatzungsmitgliedern, z. B. Radarbeobachtern und Elektronikoffizieren)

**Antrieb:** ein luftgekühlter 18-Zylinder-Sternmotor Wright R-3350-26B Cyclone mit 2088 kW/2840 PS

**Länge:** 12,22 m

**Höhe:** 4,83 m

**Spannweite:** 15,47 m

**Leermasse:** 5581 kg

**max. Startmasse:** 11 340 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 501 km/h in 5485 m Höhe

**Reisegeschwindigkeit:** 322 km/h

**Steigrate:** 11,6 m/s

**Dienstgipfelhöhe:** 7925 m

**Reichweite:** 1935 km mit Torpedo

**Bewaffnung:** MG-Behälter, Bomben und ungenlenkte Raketen unter den Flügeln

(Angaben für die Version AD-5)



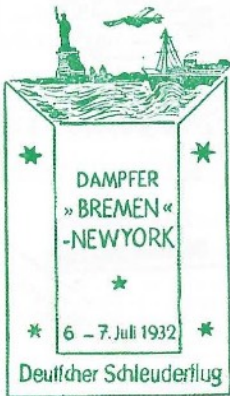
*Skyraider-Duo: Eine schwere bewaffnete AD-6 (hinten) eskortiert eine AD-5W-Frühwarnversion*

Walter Kalt

Quelle: <https://www.flugrevue.de/klassiker/himmelsraeber-douglas-a-1-skyraider/>

## Der besondere Beleg

Aufgefallen an diesem Beleg ist mir zuerst der Luftpostzettel „**Par Avion de New York via P.A.A. & SCADTA**“. Dann habe ich auf die Adresse geschaut: Medellin in Kolumbien. Und dann war noch der rote Kastenstempel „**Mit Vorausflug nach New York**“. Jetzt war mein Interesse erst recht geweckt! Nun der Reihe nach zur Postbeförderung.



Aufgegeben wurde der Brief am 28.VI.32 um 19 Uhr in Derendingen / Solothurn. Oben rechts ist der erste Leitvermerk „**Per s/s. „Bremen“ ab Cherbourg am 2. Juli**“. Der zweite Leitvermerk ist links unter der Geschäftsreklame „**Mit Vorausflug vom Dampfer „Bremen“ nach New York**“. Das heisst, der Brief sollte mit dem Katapultflugzeug vom Dampfer „Bremen“ nach New York geflogen werden! Briefe zu den Dampfern mit Katapult-Einrichtungen („Bremen“ und „Europa“) wurden via Basel mit der **BALAIR** als sogenannte Nachbring-erflüge nach Cherbourg geflogen. Der Flug erfolgte morgens am Tag des Auslaufens des Dampfers (ca. 17.00 Uhr). Der Brief wurde also am nächsten Tag von Derendingen nach Basel befördert und flog am 2. Juli von Basel nach Cherbourg. Hier

übergab man ihn dem Dampfer „Bremen“. Am 7. Juli 32 erfolgte der Katapultflug nach New York. Das Flugzeug legte eine Strecke von 260km in

1h 40min zurück. Als Bestätigung für den Flug gilt der leider schlecht sichtbare grüne Flugbestätigungs-Stempel (über der Adresse angebracht) sowie der rote Richtungsstempel.



In New York bekam die Pan American Airways den Brief für den Weitertransport. Pan Am transportierte den Brief auf dem Luftweg nach Miami und von da über Havanna, Panama und Cristobal nach Barranquilla (am Ende der dünnen roten Linie in der Karte).

Hier wurde der Brief an die SCADTA (*Sociedad Colombo Alemana De Transportes Aereos*) übergeben und an den Zielort Medellin geflogen. Auf der

Rückseite ist der Ankunftsstempel Medellin vom 12.7.32 zu sehen. Leider brachte man keine Transitstempel von Miami und Barranquillo an.



Ankunftstempel  
12. VII. 1932  
Medellin

Bei der Frankatur kam ich etwas ins Schwitzen. Der Brief ist mit 4.80 Franken frankiert, was mir sehr hoch erschien. Aber als ich das in der Mitte des Briefes angebrachte „B“ als 13 identifizierte, war alles klar! Der Brief wog 13 Gramm! Und somit setzte sich die Taxe wie folgt zusammen:

Brief ins Ausland 30 Rappen/20 Gramm, Katapultgebühr (inklusive Nachbringerflug Basel-Cherbourg) 50 Rappen/20 Gramm, Luftpostgebühr in Amerika und Kolumbien 2.00 Franken pro 10 Gramm, total also 4.00 Franken für 13 Gramm. Und somit ist der Brief richtig frankiert!

Brief siehe Seite 64

Peter Beer

Quellen:

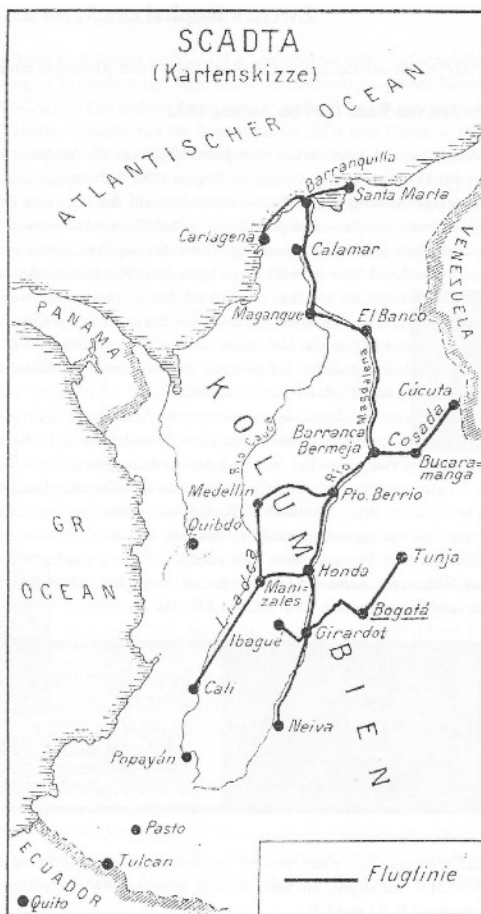
SAV: Schweizerisches Luftposthandbuch

J. Graue: German North Atlantic Catapult Airmail Flights 1929-1935

R. Kohl: Die Schweizerischen Flugpost-Zuschlagstaxen

W. Brandes: SCADTA

R. Davies: PAN





# RICHTUNGSWEISEND IN DER WELT DER AEROPHILATELIE

**EINLIEFERUNG**

zu Auktionen

**GEBOTE**

bei Auktionen

**DIREKTVERKAUF**

schnell  
und einfach

**KAUF**

im Onlineshop



**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](http://www.aerophil.de) · Mail: [mail@aerophil.de](mailto:mail@aerophil.de)

Großauswahl  
im Onlineshop  
[www.aerophil.de](http://www.aerophil.de)

FILATURES RÉUNIES DE LAINE PEIGNÉE

DE SCHAFHOUSE ET DE DERENDINGEN

Mit Vorausflug nach New-York

Per s/s. "BREMEN"

ab CHERBOURG am 2. Juli

Mit Vorausflug vom  
Dampfer "BREMEN" nach NEW YORK;  
- 0 -

PAR AVION DE NEW YORK  
BY AIRMAIL FROM  
via P.A.A. & SCADTA



Mit Luftpost  
Par avion  
Per aeroplano

Mr. ADOLFO BARRERA

Apartado aereo No. 120

Medellin

Colombia.