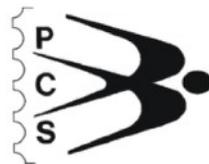


Ausgabe 1/2020



PHILATELIE

UND

LUFTPOST



Sondermarken
Japankäfer

Internationales Jahr der Pflanzengesundheit
gültig ab 05. März 2020

Gemeinschaftsausgabe
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischen Aerophilatelisten-Verein SAV



**01. November 2019 Gesellschafts-Erstflug
Prag - Genf der EasyJet Airbus A320**

**14. Juni 2019 Letzter Einsatz der Fokker-100 HB-JVG
für Helvetic Airways.**



Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 6
Liebe Mitglieder	
<i>Markus Stäuble,</i>	Seite 7
<i>Rolf Rötheli,</i>	Seite 8
<i>Peter Beer</i>	Seite 9
PCS-Daten, SAV-Daten, Redaktionsschluss	Seite 10
Air & Space Days. Rückblende	Seite 11
<i>Markus Stäuble</i>	
Wussten Sie schon.....	Seite 12/40
<i>Walter Kalt</i>	
Carl Nauer – ein unbekannter Rekordflieger Teil 2	Seite 11
<i>Eingesandt von Cueni Sepp Autor: Ernst Nüesch</i>	
Tag der Aerophilatelie	Seite 21
<i>Rene Koller</i>	
C.G. AWARD 2019 Anerkennung für das Team	Seite 22
<i>Adelheid Gubser</i>	
Wenn Briefmarken und Ansichtskarten für Propaganda, Manipulation, Kannibalisierung und andere Fehler stehen	Seite 24
<i>Werner Liechti</i>	
Jubiläumsflug zum 90. Geburtstag des Bern Airport	Seite 41
<i>Christoph und Hansruedi Dubler</i>	
Die Antonow An-2 und die Philatelie	Seite 44
<i>Walter Kalt</i>	
Tod in der fliegenden Festung	Seite 48
<i>Walter Kalt</i>	
Flugpionierin: Kennen Sie Maryse Hilsz?	Seite 53
<i>Walter Kalt</i>	
Der besondere Beleg.	Seite 63
<i>Peter Beer</i>	



SICHERN SIE SICH IHR BORDGUTHABEN VON 100,00 €

Entdecken Sie das umfangreiche und vielfältige Angebot in meinem Onlineshop www.aerophil.de und sichern Sie sich Ihr Bordguthaben in Höhe von 100,00 €. So einfach geht's:

- Login mit Ihrer Kundennummer und Ihrer Postleitzahl.
Als Neukunde fordern Sie die Kundennummer bitte vorher an.
- Abonnieren Sie den Newsletter per E-Mail.
- Erhalten Sie ab einer Bestellsumme von 400,00 € Ihr 100,00 € Bordguthaben.
Dieses wird automatisch vom Rechnungsbetrag abgezogen, gilt einmalig pro Kunde und ist befristet bis 31.12.2020. Zusätzlich gilt Ihre Rabattstufe von bis zu 25 % auf den Bestellwert laut meinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (siehe www.aerophil.de)

Zahlreiche Vorteile und Neuigkeiten für Sie:

- Mit der einfachen Stichwortsuche oder der erweiterten Suche können Sie eingrenzen, filtern und nach bestimmten Kriterien schnell Ihre Ergebnisse finden.
- Die zahlreichen Sortiermöglichkeiten der Sammelgebiete bzw. Ihrer Suchergebnisse ermöglichen die Auflistung der Angebote nach Katalognummer, Datum, Preis oder Aktualität.
- Sie haben die Möglichkeit persönliche Suchaufträge für Neuheiten im Onlineshop anzulegen und werden dann automatisch informiert.
- Mit über 45.000 verschiedenen Artikeln online steht Ihnen eine riesige Auswahl zur Verfügung – und das Angebot wächst ständig weiter!

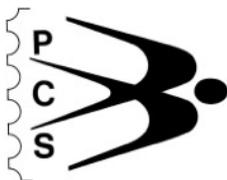
Nutzen Sie Ihr Bordguthaben am besten sofort und bereichern Sie Ihre Sammlung mit spannenden Exemplaren. Falls Sie Fragen haben bin ich gerne für Sie da.

FREUDE AM SAMMELN MIT NIVEAU!



**AEROPHILATELIE
JOHANNES E. PALMER**

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



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

**Präsident,
Mitgliederdienst,
Aktionen**

Stäuble Markus Irchelstrasse 49 8400 Winterthur
Tel. 052 212 25 22
E-Mail: mstaeuble@swissmail.com

Vizepräsident,

Beer Peter Breite 9 5623 Boswil
Tel. 044 860 89 48
E-Mail: peterbeer@gmx.ch

Ehrenpräsident

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

**Korrespondenz,
Neuheitendienst,
Nachversand**

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

EDV Informationsverwaltung

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

Protokoll

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

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

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

Finanzen

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

Clubabende

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

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



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV

Präsident:	Rolf Rötheli, St. Antonstr. 9, 9050 Appenzell Tel: 079 230 93 89 Email: rolf.roetheli@gmail.com
Vizepräsident, Leiter, Katalogstelle, Sekretär, Tag der Aerophilatelie:	René Koller Engelstrasse 3 8004 Zürich Tel: 044 241 77 80 Email: r.koller@gmx.net
Finanzen:	vakant Tel: Email:
Rundsendedienst:	Alex Berg Appitalstrasse 24 8804 Au Tel: 044 781 11 87 Email: alex.berg@hispeed.ch
Neuheitendienst:	vakant Tel: Email:
Auktionator, Webmaster:	Manuel Kaufmann Tel: 079 750 63 39 Email: sav.auktionen@gmx.ch
Jugendstelle:	Adelheid Gubser Hintergasse 18 8640 Rapperswil Tel: 055 210 91 53 Email: adelheid.gubser@hispeed.ch
Weitere Funktionen: Ehrenpräsident:	Tony A. Roth Ifangstrasse 23 8153 Rümlang Tel: 044 814 11 68 Email: tony.roth@swissonline.ch
Delegierter FISA:	Peter Beer Breite 9 5623 Boswil Tel: 044 860 89 48 Email: peterbeer@gmx.ch

**Vereinsadresse: Rolf Rötheli Präsident SAV St.Antonstr.9
9050 Appenzell
www.sav-aerophilatelie.ch**

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

Liebe Mitglieder des PCS

Wir leben in einer Zeit, in der uns das Klima und der vom Menschen verursachte Klimawandel immer bewusster werden. Begriffe wie Flugscham und Klimajugend prägen die Nachrichten und wurden 2019 zum Wort des Jahres gewählt. Protagonistin der Klimabewegung ist Greta Thunberg, die so ganz anders als Donald Trump nach Davos gereist ist, um uns den Spiegel vorzuhalten. Nicht umsonst erscheint sie auf der Titelseite der Dezemberausgabe des Time Magazins und wurde 2019 zur jüngsten "Person of the Year" gewählt.

Gerade in meiner Funktion als Pilot bei SWISS beschäftigt mich das Problem besonders. Ich frage mich, wie ich meinen Beitrag für das Klima sowohl im Beruf als auch im Privaten leisten kann. Im Kleinen kann ich bei der Flugplanung oder auch bei der Flugdurchführung z.B. darauf achten, dass nicht unnötig Flugpetrol transportiert oder verschleudert wird. Die Umweltstrategie der SWISS hat sich bereits positiv ausgewirkt. Die neuen Flugzeuge A220 (Bombardier) und A320 neo verbrauchen wesentlich weniger Treibstoff als die Vorgängermodelle. Somit konnte der Kerosinverbrauch seit 2002 um 30% gesenkt werden. Weitere Anstrengungen finden in den Bereichen CO₂-Kompensation, Sitzladefaktor und Codeshare mit SBB, zB. von und nach Basel, statt. Mit Shell hat die Lufthansagruppe einen Liefervertrag für Bio-Treibstoff abgeschlossen und in Zukunft werden Flüge ab San Francisco mit Bio-Treibstoff durchgeführt. Es ist wichtig für unsere Ziele, dass alle mit gleich langen Spiesen kämpfen und Klimaziele weltweit definiert werden. Wenn man bedenkt, dass die Klimaauswirkung des Luftverkehrs unter 5% liegt, erkennt man, dass es auch in anderen Bereichen noch viel zu tun gibt.

Am 8. Januar hatte ich meinen letzten Flug über den Iran. Von Mumbai kommend führte uns die Route via Karachi Richtung Iran, dort via Tehran und Täbriz in die Osttürkei und über das Schwarze Meer nach Europa. In jener Nacht wurden die beiden US-Luftwaffenstützpunkte bei Ain al-Assad und nördlich von Erbil bombardiert und etwa zwei Stunden später ein in Tehran startendes ukrainisches Verkehrsflugzeug vom iranischen Militär abgeschossen. Da befanden wir uns jedoch bereits über dem Schwarzen Meer. Erst am Morgen haben wir aus den Medien über die Vorfälle erfahren und die SWISS hat entschieden, keine weiteren Flüge über den Iran zu führen. Nun sind die Flüge etwas länger, führen jedoch nicht durch unsichere Regionen. Da der Rückflug aus Indien ohnehin von der Nachtflugsperrung in Zürich gesteuert wird, spielt die etwas längere Flugzeit keine grosse Rolle.

Am 14. März 2020 wurde ich an der GV zum neuen Präsidenten des Philatelisten-Club Swissair gewählt. Ich bedanke mich für die Wahl und freue mich auf die kommenden Herausforderungen. In dieser Ausgabe

möchte ich Ihnen den Artikel von Sepp Cueni und Ernst Nüesch zum Lesen empfehlen. Wie immer gibt es auch Informationen über das philatelistische Jahresprogramm und ich fordere Sie auf, die Clubabende zu besuchen um mit uns über das schöne Hobby zu philosophieren.

Viel Vergnügen beim Lesen wünscht Ihnen ihr Präsident.
Markus T. Stäuble

Liebe Mitglieder des SAV

2019 war ja ein spezielles Jubiläumsjahr. Dank unermüdlichem Einsatz einzelner Mitglieder konnten wir einmal mehr einen Grossanlass auf die Beine stellen, der den Namen Jubiläum auch verdient hat. Auch wenn in der Nachbearbeitung nicht alles rund gelaufen ist, dürfen wir trotzdem stolz darauf sein, dass wir als kleine Vereine solche Events zu stemmen in der Lage sind. Aber ohne persönlichen Einsatz vieler wird dies in Zukunft nicht mehr möglich sein. Auch der finanzielle Aspekt stellt jeweils ein erhebliches Risiko dar. Nur wenn wir alle am gleichen Strang ziehen und befreundete Kolleginnen und Kollegen an Bord holen, können wir die Zukunft unseres Hobbies sichern. Wir benötigen auch im Vorstand weitere Kräfte, um diese Aufgaben bewältigen zu können, bitte meldet euch bei Interesse.

Das Thema Ausstellungen beschäftigt viele von uns, einige Mitglieder stellen immer auch wieder international aus. Herzliche Gratulation an dieser Stelle zu deren Auszeichnungen, viel wichtiger aber ist die Hingabe, die es braucht, um ein Exponat ausstellungsreif zu machen. Leider hält die Ausbildung der Juroren nicht immer den Anforderungen stand, die wir als Experten uns wünschen. Schade, dass altgediente Kräfte hier keine Möglichkeit haben, ihr Wissen im Interesse der Exponate auch einzusetzen. Immerhin hat die FIP erkannt, dass es auch dazu Präzisierungen geben muss und wird in Bälde die neuen Richtlinien für die Bewertung von Exponaten im aerophilatelistischen Bereich verabschieden. Hoffen wir, dass die Juroren dies auch richtig umsetzen.

In diesem Sinn wünschen wir uns eine aktive Teilnahme all unserer Mitglieder in den verschiedensten Bereichen unseres Hobbies und unserer Vereinstätigkeiten.

Rolf Rötheli Ihr SAV Präsident

Liebe Mitglieder des PCS

Die Fliegerei hat nichts von ihrer Attraktivität verloren. Die Swiss hat mit 18,8 Millionen beförderten Passagieren und fast 151'000 Flügen einen Anstieg um über 4% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen! Allerdings sind auch die Preise jedes Jahr tiefer und die Frage stellt sich schon, wo das alles hinführt! Wie es weitergeht, hängt nun von der Politik ab. Nach dem grünen Rutsch bei den Parlamentswahlen wird generell etwas passieren, nicht nur in der Fliegerei. Man muss jedoch auch wissen, dass die Luftfahrt für weniger als 5% des globalen CO₂-Ausstosses verantwortlich ist. In Europa sind es sogar nur 0,5%. Mit alternativen Treibstoffen kann man diesen Wert um 80% reduzieren. Dafür könnte man die z.B. die Luftverkehrssteuer verwenden, um diese neuen Treibstoffe zu fördern (welche im Moment doppelt so teuer sind wie das jetzige Kerosin) und um Produktionsstätten zu errichten. Und weitere Einsparungen wären mit dem sogenannten „Single Sky“, einem einzigen Kontrollzentrum für alle Flugbewegungen in Europa, zu erreichen. Hier sind die Politiker gefordert!



Philatelistisch gesehen stand das Jahr 2019 ganz im Zeichen der Einführung der offiziellen Luftpostbeförderung vor 100 Jahren. Am 30. April 1919 startete eine Häfeli DH-3 von Dübendorf über Bern Kirchlindach nach Lausanne, dann wurde die Strecke bis nach Genf verlängert. Für diese Flüge wurde die erste Flugpostmarke, die sitzende Helvetia mit einem roten

Propelleraufdruck mit der Wertstufe 50 Rappen, gedruckt. Auch die ersten Passagierflüge wurden in dieser Zeit durchgeführt. Die Schweizer Post AG würdigte dieses Jubiläum mit der Ausgabe einer Sondermarke.

Nach 24 präsidentalen Jahren habe ich in der Person von Markus T. Stäuble einen würdigen Nachfolger gefunden! Markus ist noch aktiver Pilot bei der SWISS und voller Begeisterung für unser Hobby. Ich selber darf auf eine lange Zeit mit vielen, fast nur positiven Erinnerungen zurückblicken und ich möchte mich bei allen Mitgliedern für die Unterstützung recht herzlich bedanken! Ich hoffe, sie geben meinem Nachfolger den gleichen Support und ich wünsche ihm eine erfolgreiche Zeit als Präsident des PCS!

Peter Beer, ihr neuer Vize-Präsident

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

2020	06. April	04. Mai	08. Juni	06. Juli
	07. Sept.		05. Okt.	02. Nov.
	07. Dez. Chlausabend			

08. Juni Vortrag: Boeing 747 „Jumbo Jet“ von Markus Stäuble

02. Nov. Vortrag: Die Apollo 15 Mondbriefe von Charles Keller

SAV-Termine 2020

Sonntag, 19. April 2020, SAV Generalversammlung mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Hauptversammlung, die Mitte März 2019 versendet wird. Die Örtlichkeit musste kurzfristig verschoben werden. Im Anschluss an die Auktion findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt. Gäste sind willkommen.

Samstag, 16. Mai 2020 Tag der Aerophilatelie in Bleienbach (Flugplatz Langenthal)

Sonntag, 8. November 2020, SAV Herbstversammlung mit Auktion.

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung, die im Oktober 2020 versendet wird.

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

Es sind dies für **2020** die folgenden Daten:

08. April,	13. Mai,	10. Juni,	08. Juli,	12. Aug,
09. Sept.,	14. Okt.,	11. Nov.,	09. Dez.	

Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch im Restaurant Werdguet. Es wird jeweils ein spezieller Beleg oder ein spezielles Thema besprochen. Näheres entnehmen Sie der Homepage www.sav-aerophilatelie.ch.

Redaktionsschluss für das Heft 1/2020

ist der 01. September 2020

Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.

Senden Sie diesen an: kawa@vtxmail.ch

oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8302 Bassersdorf



AIR & SPACE DAYS 11.-13. OKTOBER 2019

RÜCKBLLENDE

Am Wochenende vom 11.-13. Oktober 2019 fanden die Air & Space Days im Verkehrshaus der Schweiz statt. Viele spannende Events zum Thema ergänzten die Dauerausstellung „Luft- und Raumfahrt“. Fliegerischer Höhepunkt war sicher die Flugshow des PC-7-Teams am Samstag.

Die Philatelisten waren in der Luft- und Raumfahrthalle mit drei Ständen vertreten (PCS, SAV und Weltall). An unserem Stand konnten sich die Besucher mit Informationen zu Erstflugbelegen und zu unserem Vereinsleben eindecken. Der Ansturm hielt sich zwar in Grenzen, wir



stellten jedoch fest, dass wenn sich jemand für unser Hobby interessierte, auch engagiert diskutiert wurde.

Unser Wettbewerb kam bei den jüngsten Besuchern besonders gut an. Philatelistische Belege mussten bis ins Detail betrachtet werden, um noch irgendwo ein Datum oder einen Hinweis zu finden. Unser Präsident Peter Beer stellte die Fragen so zusammen, dass auch

Eltern aus der Reserve gelockt wurden. Für alle Teilnehmer gab es tolle Preise. So konnten auch neue Briefmarken-Sammler/-innen gewonnen werden.

Am Freitag und Samstag betreuten Peter, Walter und ich den Stand und so blieb uns auch Zeit, andere Darbietungen zu besichtigen. Vertreten waren nicht nur Sphair oder die Luftwaffe sondern auch zB. die Universität Luzern, die mit dem Hergiswiler Space Support Centre BIOTESC biomedizinische Versuche im Weltraum betreut. Ein weiterer Höhepunkt war sicher auch die Ausstellung Reno Air Race mit einem interessanten Vortrag eines Sport-Piloten. Die Ausstellung „All-Täglich“ zeigte, wie Raumfahrttechnologie in den Alltag der Gesellschaft transferiert wird. Interessant war auch der Meinungsaustausch mit den anderen Philatelisten. Leider fanden nur gerade zwei PCS-Vereinsmitglieder den

Weg nach Luzern, aber ich kann Euch versichern, dass ein Besuch des Verkehrshaus Luzern in jedem Fall lohnenswert ist. Auch gibt es viele neue und interessante Teilausstellungen.

Da sich unser Verein nicht alljährlich an diesem Anlass präsentiert, sondern etwa im Zweijahresrhythmus, kann gesagt werden, dass sich der Aufwand gelohnt hat. Und auf der Ertragsseite können wir sogar mit einem kleinen Verkaufserlös die Standaktion quersubventionieren. Alles in allem ein tolles Wochenende.

Markus T. Stäuble



Wussten Sie schon...

dass von 1941 bis 1945 in der Nähe von Tuskegee/Alabama mehr als 1300 Militärpiloten ausschliesslich **schwarzer Hautfarbe** trainiert wurden? Sie wurden die Tuskegee Airmen genannt. 450 schwarze Jagdflieger unter dem Kommando von Col. Benjamin O. Davis Jr. kämpften in ihren Curtiss P-40, Bell P-39, Republic P-47 und **North American P-51** über Nordafrika, Sizilien und Kontinentaleuropa. Sie flogen über 15500 Missionen. Die deutschen Piloten fürchteten und achteten die "Schwarzen Vogelmenschen". Die "weissen" amerikanischen Bomberbesatzungen nannten die Tuskegee Airmen "The Redtail Angels" denn die Jäger waren am Bug und am Heck rot bemalt. Die Tuskegee Airmen zerstörten über 400 feindliche Flugzeuge , viele Bahn- und LKW- Transporte und versenkten einen Zerstörer der deutschen Marine. 66 Airmen verloren ihr Leben, 32 gerieten in Gefangenschaft. Sie hatten den Auftrag, keinen der zu beschützenden Bomber zu verlieren und erfüllten diesen. Für Ihre einzigartigen Leistungen wurden sie vielfach ausgezeichnet und erhielten Achtung und Bewunderung, sowohl von den beschützten Bomberbesatzungen als auch von der Zivilbevölkerung.

Walter Kalt

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



Carl Nauer – ein unbekannter Rekordflieger Teil 2

Wie ein wagemutiger Jungpilot vor 86 Jahren allein von der Schweiz aus nach Australien flog.

Ernst Nüesch

Der Autor des vorliegenden Aufsatzes ist zufällig auf Carl Nauer gestossen. Bei der Arbeit im Evangelischen Kirchenarchiv Balgach entdeckt er einen Zeitungsabschnitt mit der Überschrift: «Ist Nauer tot?». Den Agenturmeldungen, datiert mit 28. August 1933, ist zu entnehmen, dass Carl Nauer seit Wochen verschollen sei. Nauers Maschine müsse an der Kongomündung abgestürzt sein. Recherchen haben nun folgendes Lebensbild von Carl Nauer (www.spurensucher.ch) ergeben:

Nach Darwin



Am 13. Mai um 07.15 Uhr hebt seine Puss Moth ohne Probleme von Darwin ab. Vorerst folgt er der Eisenbahnlinie nach Birdum. Dann dreht er nach Osten und bestimmt seinen Kurs mit dem Kompass. Als Kontrolle zählt er die Wasserlöcher entlang der Viehweiden. Im Laufe des Nachmittags erreicht er Camooweal. Die nächsten Tagesziele sind am 15. Mai Cloncurry, am 16. Mai Longreach und am 17. Mai fliegt Nauer um 15 Uhr den Flughafen Archerfield

von Brisbane an. In den vergangenen fünf Tagen hat er enorme Strecken des australischen Busches überquert und ist über fast gänzlich unbewohntes Land geflogen.

Begrüssung in Brisbane

Eine grosse, auf dem Flugfeld ausgelegte Schweizer Flagge begrüsst ihn. Dank der Ankündigung in den Zeitungen warten viele Flugbegeisterte und Zuschauer auf den «young Swiss airman». Unter ihnen sind mehrere Mitglieder der Schweizerkolonie von Brisbane. Zum offiziellen Empfangskomitee gehören Konsul Schaub mit seiner Frau und weitere Persönlichkeiten. Der Konsul ist stolz, dass der Schweizer Carl Nauer der jüngste Flieger aller Nationen ist, der Australien aus Übersee erreicht hat. Während seines Aufenthaltes in Brisbane übergibt Nauer der Post 100 Briefe. Er hat sie aus der Schweiz mitgenommen, vorfrankiert mit Schweizer Marken. Mit einer australischen Nachfrankatur versehen, werden sie als Chargé-Briefe an «Carl Nauer, Pilot, Flugplatz, Dübendorf» spediert. Es handelt sich um keine offizielle Postbeförderung.



Privater «Flugpostbrief»: in der Schweiz mit zwei Flugpost-Sondermarken vorfrankiert, in Australien als Chargé-Brief nachfrankiert.

Bild: Archiv René Koller. Vizepräsident Schw. Aerophilatelisten-Verein

Am Donnerstag, 25. Mai, startet er um zehn Uhr vom Flugfeld Archerfield Brisbane, begleitet von einem Passagier. Hinter Nauer sitzt Mr. F. Parchen, ein Inder. Damit der Passagier überhaupt Platz nehmen kann, hat Nauer den hinter dem Pilotensitz zusätzlich eingefügten Tank ausbauen müssen.

Swiss airman Carl Nauer in allen Zeitungen

Von nun an vergeht kein Tag, ohne dass eine oder mehrere australische Zeitungen über den Swiss airman berichten. In Australien hat das Flugwesen einen grossen Stellenwert. Die Australier anerkennen seine Flugleistung und meinen, er hätte ohne den Unfall in Alor Star den Rekord brechen können. Darum steigt Nauer in den Kreis der möglichen Teilnehmer am Victorian Centenary Air Race im Spätherbst 1934 auf. Das Rennen von London nach Melbourne wird aus Anlass des 100-Jahr-Jubiläums des australischen Bundesstaates Victoria und dessen Hauptstadt Melbourne durchgeführt und sieht die gleiche Route vor, wie sie Nauer zurückgelegt hat. Seine Erfahrungen auf den Flugplätzen, über aussergewöhnlichen Topografien und bei Wetterkapriolen könnten ihm zum Vorteil gereichen. Auf entsprechende Fragen seitens der Presse gibt Nauer keine schlüssigen Antworten. Voraussetzung wäre, er hätte eine geeignete Maschine. Und äussert gleichzeitig seine Bedenken, dass der Startmonat Oktober wegen ungünstiger Wetterverhältnisse in Europa die gefährlichste Zeit für ein solch gewagtes Unternehmen sei.

Sydney – ein Taumel von Festlichkeiten

Am Nachmittag des 25. Mai werden Nauer und sein Passagier über dem Hafen von Sydney von drei Moth-Maschinen, gesteuert von Piloten des Aero Club of New South Wales, empfangen und bis zum Aerodrome

Mascot eskortiert. Der Flotte hat sich ein Landsmann mit seinem in den Schweizerfarben gehaltenen Flugzeug angeschlossen. Auf dem Flugplatz wird Nauer von einer grossen Menschenmenge erwartet, in der viele Schweizer vertreten sind. Am nächsten Abend entbietet Nauer in einer Radioansprache nach vielen Seiten seinen Dank, so auch der Luftverkehrsgesellschaft Quantas, die ihm ihre Werkstätten zur Verfügung gestellt hat, und vor allem der Bevölkerung Australiens für ihre Gastfreundschaft. Damit beendet Nauer seinen vierzehntägigen Aufenthalt in Sydney, in dem er in einem Taumel von Festlichkeiten gelebt hat.

Rückflug über Afrika auf der «Imperial Airways»-Route

Beim Einholen der Überflugbewilligungen für den Flug Dübendorf–Australien hat Nauer eingeplant, dass er die gleiche Route wieder zurückkehren werde. Doch schon am Starttag gibt er der Presse bekannt, dass die Maschine voraussichtlich in Melbourne auf einen Dampfer verladen und nach Kapstadt gebracht, von wo aus der Rückflug über den dunklen Erdteil Afrika nach der Schweiz erfolgen werde. Während des Aufenthaltes in Australien ersucht Vater Nauer das Politische Departement in Bern, die erforderlichen Bewilligungen für den Rückflug ab Kapstadt über Afrika einzuholen. Auf dem Flug über Afrika will er die transafrikanische Route, den Weg der «Imperial Airways», einhalten. Überfliegen will er Südafrika, Rhodesia, Tanganyika, Kenya, Uganda, Sudan, Ägypten. Diese Flugstrecke ist mit Landungsmöglichkeiten und festen Landungsplätzen versehen und bietet ein Maximum an Sicherheit. Von Kairo möchte er via Libyen, Tunesien und Italien nach Dübendorf steuern. Geplant ist der Rückflug während der Monate Juli bis September. Damit er den Flugplan über Afrika zeitlich verwirklichen kann, lässt Nauer am 6. Juni seine Puss Moth in Sydney auf dem Dampfer «Ascanius» einschiffen. Jetzt ist es vorteilhaft, dass die Flügel der Moth an den Rumpf eingeklappt werden können. Am Mittwoch, 14. Juni, steigt er an Bord der «Ascanius». Das Passagierschiff hat London via Südafrika als Ziel. Die Fahrt geht zuerst bis zum Hafen Fremantle bei Perth in Westaustralien, wo das Schiff nach einem längeren Aufenthalt am 4. Juli wieder ausläuft. Der Ankunftstag in Kapstadt ist nicht genau bekannt. Es dürfte um den 20. Juli gewesen sein.

Nauer will den Rekord von Amy Johnson-Mollison brechen

Hier in Kapstadt lässt Nauer seine Moth für einen längeren Flug über die Sandwüsten besonders herrichten. Den Auftrag erteilt er der «Air Taxi Company» mit Sitz in Wingfield, dem Flughafen von Kapstadt. Den Mechanikern gibt er als Vorgabe, seine Maschine für den Flug entlang der «Imperial Airways»-Route aufzurüsten. Er verlangt, dass wieder ein separater, zusätzlicher Treibstofftank auf den Hintersitzen eingebaut wird. Der Teamchef beanstandet die Art des Einbaus: unpraktische Platzierung, nur mit einem Lederband gesichert, Behinderung beim Schliessen der Cockpit-Türe. Ob ein Radiosender in sein Flugzeug eingebaut wird, ist unsicher. Nach der erfolgten Nachrüstung und der totalen Überholung des

Motors und wichtiger Maschinenteile testet Nauer seine Moth. Er erkennt keine Schwachstellen. Vor seinem Abflug tut der junge Flieger überraschend kund, dass er den Rekord von Mrs. Amy Johnson-Mollison brechen wolle. Sie hat im Dezember 1932 die Strecke Kapstadt–London in sieben Tagen, sieben Stunden und 25 Minuten zurückgelegt. Wählt er in einer Art von Rekordfieber die sogenannte westliche Route? Das ist eine fast nordsüdliche Querlinie, ungefähr dem vierten Meridian entlang: Cape Town, Mossamedes, Duala, Goa (Mali), Oran (Algerien), London. Diese Linie ist viel kürzer als die transafrikanische Linie, aber die Risiken bezüglich Unwetter sind erheblich grösser. Überaus riskant ist die Strecke zwischen Goa und Adrar (Algerien), weil die Saharastationen (Auftanken, Telegraf, Maschinenservice) von Juni bis Oktober geschlossen sind. Für den Saharaflug muss Nauer eine Garantie von 100 000 Franken leisten, die sein Vater, Dr. Karl Nauer, übernimmt.

Cape Town: Start zur Rekordjagd

Am Samstag, 5. August 1933, hebt Nauer um fünf Uhr auf dem Flughafen von Cape Town ab. Sein Ziel ist Mossamedes, damals zu Portugiesisch-Westafrika gehörend. Hier trifft er am Nachmittag nach zwölf Stunden ein. Er erzählt, er habe auf dem langen Flug 25 Zigaretten geraucht. In Mossamedes lässt er seinen Motor überprüfen, legt noch einen zusätzlichen provisorischen Tank ins Cockpit, tankt 400 Liter Flugpetrol und besorgt sich zwei Sandwiches und drei Liter Wasser. Um 18.30 Uhr steigt er wieder in die Lüfte. Obwohl schon bald Nacht ist, will er direkt nach Douala (Kamerun, 2000 km) fliegen, wofür er zwölf Stunden veranschlagt. Wahrscheinlich will Nauer vom Vollmond profitieren, um die lange Etappe bewältigen zu können. Das Wetter ist in der gegenwärtigen Jahreszeit günstig für Nauers Flug in Richtung Nord. Die leichten Winde sind von Vorteil für Nauers Puss Moth. Es sind weder Tornados noch Unwetter zu befürchten. Wenn der Flug problemlos verläuft, kann Nauer am frühen Morgen des 6. August in Douala eintreffen. Doch dort kommt er nicht an.

Sans nouvelles depuis samedi

Am 7. August telegraphiert das Konsulat in Kapstadt via Radio Suisse an das Auswärtige Amt in Bern, man hätte seit Nauers Abflug in Kapstadt am Samstagmorgen nichts mehr gehört. Fünf Stunden später wird das Telegramm widerrufen, weil bekannt geworden ist, dass Nauer in Mossamedes mit Bestimmtheit gelandet und gestartet sei. Wie wenn das irrtümliche Telegramm vom 7. August die Zukunft vorgeahnt hätte, kablet Kapstadt am 9. August «keine Neuigkeiten von Nauer seit Mossamedes ». Diese Meldung wird sich bald als Tatsache erweisen.

Die Konsulate in Kapstadt und Léopoldville (in Belgisch-Kongo, heute Kinshasa) treffen unverzüglich Massnahmen, um die Suche nach dem vermissten Landsmann in Angriff zu nehmen. Sofort werden die möglichen betroffenen Länder informiert und um Hilfe ersucht: Angola, Belgisch-Kongo, Französisch-Äquatorialafrika und Kamerun. Die Regierungen

Carl Nauer envole samedi matin pour Londres sans nouvelles depuis priere obtenir garantie L 200 pour recherche veuillez communiquer avec doctor Nauer B e r n e cablez reponse consulat swisse +

Telephonisch
Dr. Nauer in Zürich
mitteilen.
Z. f. N. 14.

Das Konsulat in Cape Town telegraphiert an das Auswärtige Amt Bern (fälschlicherweise) über fehlende Nachrichten von Nauer. Erbittet um Zusprache von 200 £ für Suche.

No news from nauer since mossamedes direct telegraphic communication from here practically impossible instruct if aeroplane should proceed immediately try obtain news from paris your side = swiscolat +

ABTEILUNG FÜR AUSWÄRTIGES

Das Konsulat in Cape Town macht auf die schwierigen Kommunikationsverhältnisse aufmerksam, bittet um Instruktionen für den Einsatz des geordneten Suchflugzeuges und fordert zur Kontaktaufnahme mit Frankreich zur Erlangung von Neuigkeiten auf.

werden gebeten, Telegramme in alle Städte und Dörfer auf der geplanten Flugroute zu senden, um abzuklären, ob ein Flugzeug gesichtet oder gehört worden sei. Der Kapstadter Konsul ersucht die ansässige Shell Company, durch ihre Küstenagenten Nachforschungen anzustellen. Leider ohne Erfolg. Falls Nauer wegen irgendeiner Panne hat notlanden müssen, bräuchte er die Eingeborenen nicht zu fürchten, wohl aber die wilden Tiere und Insekten (Ameisen).

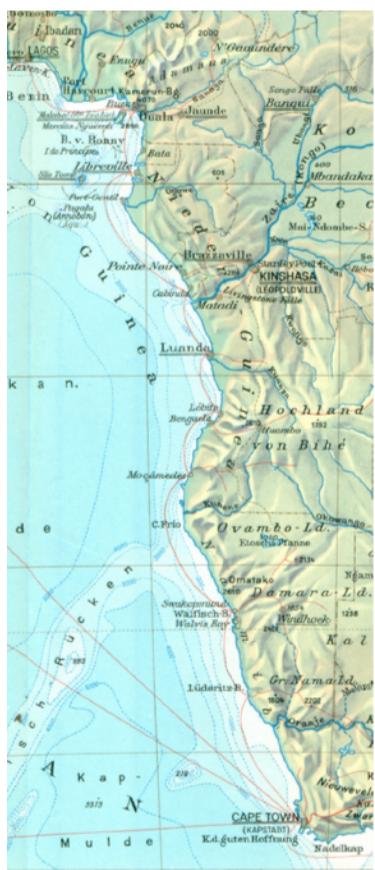
Suche aus der Luft im Auftrag der Schweizer Regierung

Die Schweizer Regierung beauftragt John Williamson, airman and manager of Air Taxi Company in Cape Town, die Suche nach Nauer aufzunehmen. Williamson wird von Carel Birkby, Journalist, begleitet, der die Aufgabe des Beobachters übernimmt. Weil Nauer in Mossamedes zum letzten Mal Station gemacht hat, wird der Küstenort als Basis der Suchaktion bestimmt. Am 11. August trifft Williamson dort ein. Die Ankunft hat sich um einen Tag verzögert, weil er wegen eines heftigen Sandsturmes in Walfischbay niedergehen musste. Täglich unternehmen sie Erkundungsflüge entlang der Küste von Angola. Eine Woche später bezieht Williamson Station in Luanda. Dort wartet er den angekündigten Bericht einer der 14 Kolonnen ab, welche die ganze angolische Küste auf einer 20 Meilenbreite absuchen. Weil die Nachricht negativ ist, fliegt er am gleichen Tag weiter

yours ninth august reliefplane left today for mossamedes as searchbase
 combing area up to libreville intended itenary mossamedes
 benguella louanda libreville duala utilising accorded credit L 200
 if additional reliefplane necessary will obtain your consent =
 swisscolat +

L 200 + *Teleplanung des
 Herrn v. N. in Bern (Leutnant)
 2. H. von N. Name Sabena
 d. H. ist nicht richtig mit Dr. N.
 die hierhergehenden Nachrichten
 sind abgegriffen von Dr. N.
 11. 8. 22*

Telegramm vom 10. August des Konsulates in Cape Town an das Politische Departement, Bern: Suchflugzeug fliegt heute von Kapstadt nach Mossamedes, wo die Basis sein wird. Mit dem erteilten Kredit soll die umschriebene Gegend durchgekämmt werden. Falls ein zusätzliches Suchflugzeug notwendig sein sollte, wird eine Zustimmung eingeholt. Hand- schriftliche Notizen siehe «Familie Nauer trauert um ihren Sohn».



bis Léopoldville im Belgisch-Kongo. Das Personal der Sabena hilft ihm, den überlasteten Motor zur Überprüfung auszubauen. Am Sonntag, 20. August, will Williamson weiterfliegen bis Pointe-Noire. Wegen Überhitzung des Motors muss er in Boma (Belgisch-Kongo) niedergehen. Hier erfährt er in einem Bericht aus Banana, dass am 6. oder 7. August ein Flugzeug im Gebiet der Kongomündung gesichtet wurde. Williams gibt die Nachricht, ergänzt mit Vermutungen und Folgerungen, per Kabel an das Konsulat in Léopoldville weiter. Er rechnet aus, dass Nauers Treibstoffvorrat noch für 90 Minuten gereicht haben müsste. Aber Nauer ist nicht im nahen Pointe-Noire oder irgendwo sonst gelandet. Falls Nauer wirklich abgestürzt ist, wäre er von Dorfbewohnern oder einer Militärpatrouille gesehen worden. Einzig in Wald oder Sumpfgebieten entzieht sich ein abgestürztes Flugzeug dem Auge des fliegenden Beobachters. Immerhin könnte die Möglichkeit bestehen, dass Nauer irgendwo in abgelegener Gegend wegen einer Beschädigung der Maschine hat niedergehen müssen und nicht wieder

aufsteigen kann. Bis zum Erreichen der nächsten menschlichen Siedlung kann er mehrere Tage benötigen, von wo aus er erst wieder Nachrichten über sein Schicksal geben könnte. Williamson hält es für gewiss, dass die Beobachtung in Banana auf Nauer zutrifft und er somit ins Meer gestürzt ist. Auch die Behörden des Kongo betrachten Nauers Schicksal als besiegelt. Williamson erachtet die Fortführung der Suchflüge als zwecklos und entscheidet sich, nach mehr als 10 000 Flugmeilen nach Cape Town zurückzukehren. Falls die Suche aus der Luft weitergeführt werden soll, müsste ein anderes Flugzeug geordert werden. Im Bericht an den Bundesrat lobt der Botschaftskanzler die Selbstlosigkeit seitens Williamsons, der trotz ständiger Gefahren die Suche uneigennützig ausgeführt habe.

Am 28. August trifft im Konsulat in Cape Town ein Bericht ein, dass eine beeidigte Aussage einer in Banana (an der Kongomündung) sich aufhaltenden Frau Schneider vorliege. Sie hätte ein Flugzeug weit draussen am Horizont beobachtet und es hätte geschienen, wie wenn sich das Flugzeug direkt auf dem Wasser befunden hätte. Bei einem Augenschein nach etwa 30 Minuten sei das Flugzeug verschwunden gewesen. Dass es ins Wasser gestürzt sei, könne sie nicht sagen. Bei der Frage nach dem Datum ist sie unsicher. Es könne der 6. oder 7. August zutreffen. Auch betreffend Tageszeit besteht Unsicherheit. Dank anderer Zeugen kommt man zum Schluss, dass es sich um den Sonntag, 6. August im Verlaufe des Morgens, handeln muss. Auf die Idee von Williamson, die Eingeborenen zur aktiven Suche nach Wrackstücken zu ermuntern, wird eine Belohnung von 100 Belgischen Franken ausgesetzt, was für die Einheimischen einem Monatslohn entspricht.

Familie Nauer trauert um ihren Sohn

Für die Familie Nauer hält die Zeit der Ungewissheit an. Aus jedem Hinweis sind neue Hypothesen erwachsen, und jede hat einen erneuten Hoffnungsschimmer eröffnet. Die Familie bekommt vom Auswärtigen Amt wöchentlich Bericht über die Suchaktion. Ebenso hält man die Firma Lumina AG, Shell Produkte, Zürich, auf dem Laufenden. Deren Chef, Paul Chatelain, steht in engem Kontakt mit der Familie. Dies geht aus einem Telegramm des Konsulates in Cape Town an das Politische Departement hervor. Handschriftlich wird vermerkt, dass der Lumina AG, Zürich, Shell Produkte, die Nachricht z. H. von Dr. Nauer telefonisch übermittelt wurde. L. werde gegenüber Dr. N. auch die Kreditfrage erwähnen. Von Williamson wünscht Vater Nauer einen schriftlichen Rapport über die Suche. Er kann und will die von offizieller Stelle vermittelte Version vom tragischen Ende seines Sohnes nicht annehmen. Zusammen mit Chatelain führt er die Nachforschungen weiter; unter anderem lassen sie von der Verwaltung des Untern Kongo einen Bericht über die Strömungen in der Mündung des Kongoflusses erstellen. Die Kosten der Suchaktion hat die Familie zu bezahlen. In der seelisch belastenden Ungewissheit muss Dr. Nauer über

die Erhöhung des Kredites entscheiden. Und das weit entfernt vom Geschehen, nur aufgrund der Berichte.

Stammen die Trümmer von Nauers Puss Moth?

Im April 1934 leitet das Auswärtige Amt den Bericht eines portugiesischen Mechanikers weiter, wonach er im November des Unglücksjahres Überreste des Flugzeuges von Nauer gefunden zu haben glaubt. Der Fundort liegt zirka 70 Seemeilen von Benguela und 20 Seemeilen von der Elefantenbucht entfernt, also vor Portugiesisch-Westafrika (Angola). Die Fundstelle befindet sich fast 800 Kilometer von der Absturzstelle im Kongogebiet entfernt. Auf postalischen Umwegen gelangen die Trümmer zu Dr. Karl Nauer. Es ist nicht bekannt, ob es sich bei den Überresten wirklich um Teile der Puss Moth von Carl Nauer gehandelt hat. Gleichfalls ungeklärt ist die Ursache von Nauers Verschwinden. War es ein Defekt an der Maschine? Gab es Probleme wegen der Mängel an der Zusatzausrüstung? Wurde Nauer in seiner Wahrnehmung vom Treibstoffdunst des Extratanks beeinträchtigt? Rauchte er zu nahe beim Tank? Die Ursache wird wohl nie geklärt. In den im Stadtarchiv Zürich befindlichen Nachweisen der Einwohnerkontrolle und Zivilstandswesen sind keine Angaben und Hinweise über den Verbleib von Carl Nauer verzeichnet

Eingesandt von Cueni Sepp

Quelle: Ernst Nüesch, Spurensucher in Geschichte, www.spurensucher.ch

Zu den Recherchen wurden unter anderem verwendet:

- Ausgehend von den Einträgen im Zivilstandsregister wird im Text für den Vater «Karl» und für den Sohn «Carl» verwendet.
- Tilgenkamp, Erich: Schweizer Luftfahrt, Schweiz. Departement des Innern; Aero-Club der Schweiz, 1941–1945.
- The Telegraph, Brisbane: «Arrival of Swiss Airman», 18.05.1933.
- Roggen, Ronald: «Tödliche Flugakrobatik»
- Civil Aircraft Register-Switzerland.
- Fehr, Sandro: Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz 1919–1990.
- Aus der Flugplatzstatistik. Information des Forums Flugplatz Dübendorf, Okt. 1995.
- Diverses aus Wikipedia
- Birkby («a flying reporter of one of the Capetown's dairies») hat 1938 ein Buch über die Suche nach Nauer herausgegeben: Airman lost in Africa.
- Bundesarchiv



Tag der Aerophilatelie 2020 Flugplatz Bleienbach

Samstag, 16. Mai 2020, 09:00-18:00 Uhr

Der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein führt seinen jährlich stattfindenden Tag der Aerophilatelie im Hangar der Firma Dätwyler auf dem Flugplatz Bleienbach (bei Langenthal) durch.



Anfahrt:

- Per **Auto** (privat) über A1 nach Langenthal-Flugplatz Bleienbach (genügend Parkplätze vor Ort)
- Per **Bahn** ab **Bern HB** (30') bis Bahnhof **Herzogenbuchsee**
ab **Zürich HB** (60') bis Bahnhof **Herzogenbuchsee**
privater Shuttle-Transport mit Kleinbus bis Flugplatz Bleienbach
für die Ankunft der Züge aus Bern Richtung Zürich jeweils ,34' und ,05';
aus Zürich/Olten Richtung Bern ,53' und ,23'; **Rückfahrt** in Selbstsorge.

Um **11:00 Uhr** findet ein **Begrüßungs-Apéro** für die **eingeladenen Gäste** und die **Mitglieder SAV** statt. Eine Verpflegungsmöglichkeit besteht den ganzen Tag.

Das Rahmenprogramm beinhaltet eine **Ausstellung aerophilatelistischer Sammlungen** (60 Rahmen). An einer **Händlerbörse** werden **Flugpostbelege** und **Briefmarken** angeboten.



Es wird einen **Sonderstempel des Tages der Aerophilatelie** geben. Willy Kämpfer, ehemaliger Jumbo-Captain SWISSAIR, wird mit seiner **De Havilland DH 60 Gipsy Moth (HB-AFO)**, historischer Doppeldecker aus dem Jahr 1931, einen **Rundflug** durchführen, auf dem er durch den SAV vorbereitete **Sonderflugbelege** transportieren wird. Dasselbe findet mit einem **Segelflugrundflug** statt. Es wird möglich sein, in **Führungen** das **Fliegermuseum** zu besichtigen. Für die Kinder gibt es eine **Jugendecke**.



C.G. Internationaler Förderpreis Philatelie

Anerkennung für das Team www.briefmarkensammeln.ch

Die öffentliche Preisverleihung des 7. CG-Awards fand am 28. November auf der MonacoPhil 2019 statt. Adelheid Gubser übernahm die AWARDS für ihr Team. Weitere Informationen und Fotos unter www.cg-award.com
www.briefmarkensammeln.ch.

Der "C.G. Internationale Förderpreis Philatelie" wird jährlich verliehen. Das private, unabhängige Team "www.briefmarkensammeln.ch" meldete sich für den 7.C.G. AWARD an und stellte ihre Projektarbeiten der internationalen Jury zur Bewertung.

In allen drei gewerteten Kategorien erreichten sie den ersten Platz. Mit der **Jugendzeitschrift "STAMPS4YOU"** erzielten sie in der Gesamtwertung den 1. Platz. Auch in der Kategorie **"Digitale Medien"** sowie in der Kategorie **"Jugendarbeit"** erreichten sie den 1. Platz.



Bildmitte: Adelheid Gubser

Besonders erfreulich ist, dass das Power-Team **www.briefmarkensammeln.ch** mit Adelheid Gubser, Frieda Märki, Agatha Ziegler, Nando Erne seit mehreren Jahren für den Schweizerischen Aerophilatelisten-Verein (SAV) an den Air&Space Days in Luzern den Jugendtisch betreuen. Dieses Jahr haben 353 Kinder beim Wettbewerb an diesem Anlass mitgemacht. Dabei fanden viele Gespräche über das Briefmarkensammeln

statt. Die jungen Mädchen und Buben wurden zum Briefmarkensammeln motiviert, um es ihren Eltern und Grosseltern gleichzutun.



*Links Frida Märki und rechts Adelheid Gubser
präsentieren die Jugendzeitschrift STAMP4YOU*

Das Team freut sich, bei diesem Förderpreis so erfolgreich zu sein. Die positive Bewertung ihrer Arbeit gibt ihnen den nötigen Auftrieb, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen und sich weiterhin für die jungen Briefmarkensammler einzusetzen. Gleichzeitig ist der finanzielle Gewinn ein willkommener Zustupf für die kommenden Projekte. Vielen herzlichen Dank an die Jury des Christoph Gärtner Awards!

Adelheid Gubser

Wir gratulieren zu dieser Auszeichnung und wünschen Euch für die Zukunft weiterhin viel Erfolg.

Wenn sie genauer wissen wollen, was das Jugendteam alles macht, dann besuchen sie doch mal deren Homepage unter www.briefmarkensammeln.ch da finden sie viele interessante Artikel, nicht nur für Jugendliche!

Der PCS - Vorstand

Wenn Briefmarken und Ansichtskarten für Propaganda, Manipulation, Kannibalisierung und andere Fehler stehen

Die Schweizer Briefmarke feierte 2018 ihr 175-jähriges Bestehen und die Postkarte folgt 2020 mit 150 Jahren, während der „Urtyp“ der Ansichtskarte 1840 in England verschickt wurde¹. Unter uns nehmen diese Sammelgebiete eine spezielle Stellung ein, werden sie doch sehr oft parallel gepflegt. Alle drei sind weit gestreut und lehren uns sehr viel über die Geschichte, die Kultur, die Gesellschaft usw. Solche Plattformen können indessen auch gezielt, gewollt oder per Zufall manipuliert werden, zu welchem Zweck auch immer. Wir gehen in diesem Artikel auf einige uns bekannte Beispiele ein.

1. Vietnam-Krieg zwischen Propaganda und ernüchternde Realität

In der Philatelie sind uns die Briefmarken aus Nord-Vietnam aufgefallen. Da wurden während des Vietnam-Kriegs Flugzeuge abgebildet, die sonst nirgendwo zu finden waren. Damals als Motiv-Sammler, waren diese Briefmarken aus den Jahren 1965-1973 für uns von besonderem Interesse, sind wir doch mit dem Vietnam-Krieg aufgewachsen. Entdeckt haben wir die Briefmarken aus Nord-Vietnam erst Anfang 1970er Jahre in einem Warenhaus. Im Neuheitendienst der Fa. Zumstein in Bern waren die Briefmarken von Süd-Vietnam erhältlich, nicht aber jene von Nord-Vietnam. Die Erklärung haben wir in der BBZ² 10/1967 gefunden, als es auf die „schwarze“ Liste gesetzt wurde. Nord-Vietnam zelebrierte unter anderem die abgeschossenen US-Flugzeuge im 500er-Schritt meist mit einer oder zwei und zweimal mit vier Gedenkmarken. Der Propagandazweck verbunden mit der Devisenbeschaffung ist leicht zu erkennen und mag erklären, dass dieses Ausgabeland damals im Westen mit Zurückhaltung behandelt wurde. Die viel später zusammengestellten Zahlen der verlorenen US-Flugzeuge gehen je nach Quelle von 3333 bis 8612^{1,3}. Rechnet man die Helikopter dazu, müssten diese Zahlen um weitere rund 4860 Verluste erhöht werden. Da lag Nord-Vietnam mit 4181 (Mi 747-750) trotz Propagandazwecken doch mehr als nur im Rahmen (in Klammern: die nicht abgebildeten Marken):



30.8.1965
Mi 393



4.1966
Mi 442



18.10.1966
Mi (450)-451



5.06.1967
Mi 481-(482)



6. 11. 1967
Mi 495-(496)



25. 6. 1968
Mi (534)-536-(537)



20. 6. 1972
Mi (697)-698



17. 10. 1972
Mi (707)-708



10. 10. 1973 *Glorreicher Sieg über die US-Luftstreitkräfte* / Mi 747-750

Am 1.11.1968 wurde die Bombardierung Nord-Vietnams eingestellt. Diese Massnahme und der von Präsident Johnson verkündete Durchbruch in Richtung Friedensverhandlungen erfolgten auch aus taktischen Gründen vor dem Hintergrund der Präsidentenschaftswahl¹. Dies mag erklären, warum zwischen Mi 536 und Mi 698 (s. oben) ganze vier Jahre vergingen. Bis Ende März 1973 hatten die letzten US-Soldaten Vietnam verlassen. Der Krieg endete am 1.5.1975, als nordvietnamesische Truppen Saigon einnahmen.

*Für weitere Abbildungen verweisen wir auf den Katalog von Walter Kalt, in welchem die Briefmarken mit Flugzeugen der ganzen Welt abgebildet sind*⁴.

2. Luftschiff Graf Zeppelin LZ-127 über Biel, Fotomontage oder nicht?

Bei den Ansichtskarten bieten sich schon seit Langem Möglichkeiten der Bildbearbeitung (z.B. Färbung, Fotomontage) meistens zu Werbezwecken. 2019 jährten sich zum 90. Mal die Fahrten des Graf Zeppelin vom 26.9.1929 und 2.10.1929 über Biel. Diese beiden Fahrten können aerophilatelistisch⁵ (SLH ZF 12C und ZF 15D) und teilweise mit Ansichtskarten dokumentiert werden. Allerdings ist es hier sehr oft schwierig, die Datierung der Letzteren genau vorzunehmen, denn der LZ-127 konnte über eine Region fahren ohne Post abzuwerfen. Die folgende Karte z.B. zeigt den LZ-127 über dem Bahnhofplatz Biel Richtung Osten fahrend. Dies könnte der Fahrt vom 2.10.1929 entsprechen, als er von Neuchâtel her kommend über die Seelandmetropole fuhr. In dieser Zeit

wurden in der Nähe des neuen Bahnhofs zahlreiche Neubauten erstellt, so auch das Hotel Seeland (links im Bild). Aus den Akten der Baudirektion von Biel ist aber zu entnehmen, dass das Baugesuch dafür am 2.5.1930 eingereicht worden ist! Wurde das Baugesuch erst nach dem Bau eingereicht? Fuhr der Graf Zeppelin nach dem 2.10.1929 nochmals über Biel? Oder wurde das Luftschiff nur aus aktuellem Anlass ins Bild eingefügt? Das wäre eine Fotomontage zu Marketingzwecken, da der Zeppelin damals sicher für Rummel (Hype) sorgte. Fest steht aber auch, dass das Hotel Seeland am 5.12.1931 eröffnet worden ist⁷.



Karte gelaufen 12.2.1933. Das Bild sieht sehr echt aus, so dass es keinen Zweifel geben sollte. Links auf dem Dach sieht man Zimmerfrauen des neu eröffneten Hotels Seeland, die dem Zeppelin zuwinken. Seltsam ist aber, dass Leute auf dem Bahnhofplatz zu

sehen sind, die offenbar kein Interesse für das Spektakel zeigen. Datierung zwischen 5.12.1931-13.2.1933 noch offen.

Le Graf Zeppelin survole le Val-de-Travers.

(Corr.) — Vendredi après-midi, à 16 h. 15, le «Graf Zeppelin» rentrant de son voyage et venant de la direction de Pontarlier a survolé le Val-de-Travers à une faible hauteur. L'on pouvait lire très distinctement «Graf Zeppelin» et son numéro. La nacelle fut également très visible. Sa carcasse étincillait et le ronflement de ses puissants moteurs s'entendait très bien, alors qu'il était déjà loin, dans la direction de Neuchâtel.

Bei der Datierung von solchen Bildern sind Hinweise aus der Tagespresse von grossem Nutzen. So entdeckten wir z.B. die links stehende Meldung im *L'Impartial* vom 7.6.1930⁸. Da fuhr also der Graf Zeppelin am Vortag um 16:15 h das Val-de-Travers hinunter Richtung Neuchâtel. Und weiter über Biel?

Ist denn im Luftposthandbuch eine Fahrt unter diesem Datum verzeichnet?

Im Teil 2 des Kapitels ZF ist zu entnehmen, dass der LZ-127 am 6.6.1930 von seiner Südamerika-Fahrt zurück in Friedrichshafen angekommen ist! Und da er von Neuchâtel her gekommen ist, könnte bzw. müsste er auch über Biel gefahren sein. Es bleibt nur noch herauszufinden, ob und wann

der Graf Zeppelin zwischen dem 5.12.1931 (Eröffnung Hotel Seeland) und dem 13.2.1933 (Stempel auf Karte) über Biel gefahren ist, um über die Echtheit des Bildes vielleicht eine Antwort geben zu können.

Einfacher zu beurteilen ob Fotomontage oder nicht ist es, wenn zwei Bilder ausfindig gemacht werden können, auf welchen - wie hier - die Fussgänger, die Velos und die Autos - also alles - genau an den gleichen Stellen stehen:



Karte Nr. 2666 = Fotomontage
Verlag: R. Frei-Siegrist, papeterie



Karte Nr. 2674
Verlag: Phototypie Co, Lausanne

Die Karte rechts könnte auch manipuliert worden sein, was aber doch eher unwahrscheinlich ist. Also Fotomontage, um die Karte besser zu verkaufen?!

3. Flugplatz Saanen, geheim auf Geheiss des Militärs

Zum 30. Jahrestag der Fluggruppe Saanenland hat Lukas Kappenberger 2016 eine historisch umfassende Schrift verfasst⁹. Darin erfahren wir, dass der Flugplatz Saanen dank der Reduitstrategie im 2. Weltkrieg entstanden ist, und weiter: *„Laut den Dokumenten der Zeit und den fliegerischen Akten spielte der Flugplatz Saanen eher eine Aschenbrödel-Rolle. Er lag fern der Achsen und doch im Zentrum der Nation, diskret, nicht zu gross, eben Gstaad-like. Zudem war er fliegerisch und politisch gut gelegen, fast welsch, aber auch nur ein paar Schritte in bernischem Gebiet, „bien au milieu“, wie der Vaudois sagt. Als Feldflugplatz neben den „Grösseren“ wie Interlaken oder St. Stephan fiel er nie besonders auf. Die Benützung der Allmend durch Militärflugzeuge war wahrscheinlich ab 1938 möglich. Im Oktober 1939 waren die Vorbereitungen für diesen neuen Fliegerstützpunkt abgeschlossen und Saanen konnte bezogen werden. Allerdings bestand das Flugfeld lediglich aus einer grossen Riedfläche, welche gewälzt und allmählich entwässert werden musste. Dies genügte für die damaligen leichten Flugzeuge bis zur Devoitine D-26, der Fokker C-35 und der Bücker. Mit der Einführung von schwereren Flugzeugen mit Einziehfahrwerken wie der Morane, der C-36 und der Messerschmitt Me-109, die auch mit schmälere Fahrwerken und Rädern ausgestattet waren, genügte aber die gewälzte Rasenpiste nicht mehr.“*

1942 wurde eine Hartbelagspiste von 900 auf 40 Meter gebaut und 1952 wurde die Piste auf 1200 Meter verlängert⁹. Diese Entwicklung lässt sich mit Ansichtskarten belegen. Und mit etwas Glück sind auf den Karten auch Abstempelungen der Fliegertruppen zu finden:



Karte Nr. 3562, Verlag Sartori, Genève. Das Bild dürfte aus den 1930er Jahren stammen, als es in der „Allmend“ (gelber Pfeil) noch keinen Feldflugplatz gab. Adressseite: der Feldpoststempel SLH⁵ Mil 366 bestätigt die Belegung durch die *Fliegerkompanie 1* ab Oktober 1943 mit Maschinen des Typs C-36. Da die Karte an einem 11.8. (vom Absender so datiert) geschrieben worden ist, kann es, laut der von Mitautor René Zürcher aufgestellten Belegungsliste⁹, nur das Jahr 1944 gewesen sein.



Karte Nr. 309, Verlag J. Naegeli, Gstaad, gelaufen 1958. Allmend mit der 1942 gebauten kurzen Hartbelagspiste von 900 m.



Karte Nr. 232, Verlag Photo W. Germann, Schönried, gelaufen 1959. Gut zu sehen ist die 1952 auf 1200 m verlängerte Hartbelagspiste. Auf Höhe Kirchturmspitze: Aeroclub-Hangar.



Karte Nr. 3552, Verlag Marcel Rouge, Lausanne, gelaufen 1963. In der Allmend ist der Aeroclub-Hangar (Bildmitte, vgl. Karte 232) zu erkennen, aber es gibt keine Piste mehr!

Geheim! wie es uns Lukas Kappenberger verrät. Während des Kalten Krieges hatte die militärische Belegung von Saanen noch zugenommen. Und der Flugplatz musste Ende 1950er/Anfang 1960er Jahre von den Ansichtskarten verschwinden. Sperrzone, oder Manipulation auf militärischer Anordnung. Ob die bisherigen Karten (wie z.B. Nr. 232) vom Verkauf zurückgezogen werden mussten, entzieht sich unserer Kenntnis.

Von 1950 bis 1967 flogen die DH-100 Vampire ab Saanen. Die Einführung der DH-112 Venom bedeutete das Ende des Militärflugplatzes Saanen. Dieser ist aber bis heute erhalten geblieben und erfreut sich einer regen Zivildnutzung. Er ist auch auf den neueren Ansichtskarten wieder zu sehen, wenn er nicht wegen der Förderung des Tourismus weggeputzt worden ist...

4.1 Wenn die Swissair Douglas DC-2 HB-ITO eigentlich die HB-ITA ...

Es gibt zwei Ansichtskarten von Swissair-DC-2-Flugzeugen, die auf den ersten Blick nicht unterschiedlicher sein könnten. Die beiden Flugzeuge sind eindeutig durch ihre Immatrikulationen HB-ITA und HB-ITO zu erkennen:



Karte gelaufen 28.6.1937



Karte gelaufen 29.9.1939

Auffallend ist allerdings die überflogene Landschaft. Es scheint, als die beiden Flugzeuge per GPS an die gleiche Stelle geflogen sind und das Fotoflugzeug in dieser Zeit in der Luft hängen geblieben ist. Wie sonst ist es möglich, dass alle Randpunkte der beiden Flieger Millimeter genau am selben Ort zum Hintergrund zu sehen sind? Doch die Bilder datieren aus der zweiten Hälfte der 1930er Jahre, als GPS noch ein Fremdbegriff war.

Betrachtet man die Karte rechts mit der HB-ITO mit der Lupe oder per Vergrößerung des Scan-Bildes am PC lässt sich der Zufall dieser sonderbaren Übereinstimmung erklären.

Bei der Immatrikulation am Rumpf sieht man es am besten: der Buchstabe A wurde auf dem Klischee oder der Druckplatte wegretuschiert und durch ein O ersetzt, so dass aus der HB-ITA die HB-ITO wurde!



Für diese im vorliegenden Fall doch harmlose Manipulation gibt es vielleicht eine Erklärung: die HB-ITA erlitt am 7.1.1939 einen Totalschaden in Senlis bei Paris, während die HB-ITO erst 1952 weiterverkauft wurde. Aus Pietäts- oder Imagegründen wurde die Ansichtskarte mit der HB-ITA nicht weiterproduziert und vermutlich aus Spargründen das Klischee entsprechend angepasst. Man kann auch von Kannibalisierung sprechen.

4.2 ... und die Douglas DC-2 HB-ITE eigentlich die HB-ITI ist

Die Alpenlandschaften und die Swissair gehören praktisch zusammen wie das Seitenleitwerk zum Flugzeug. So zeigen es uns zwei weitere Ansichtskarten von Swissair-DC-2-Flugzeugen, links mit der HB-ITI (im Bild hier leider nicht gut sichtbar) und rechts mit der HB-ITE im Flug über die Voralpen und Mythen:



Karte Nr. 10684, gelaufen 5.8.1935



Karte Nr. 10692, nicht gelaufen

Auffallend ist wiederum die überflogene Landschaft. Doch im Gegensatz zum vorherigen Fall, handelt es sich hier um zwei verschiedenen Aufnahmen. Bei der HB-ITI (links) kreuzt das Seitenleitwerk den rechten Flügel, bei der HB-ITE berührt es ihn nur leicht. Da hat man also gleich zwei Flugzeuge für eine Fotosession mobilisiert?

Nein, auch hier wurde mittels Kannibalisierung gemogelt. Auf dem Bild rechts ist praktisch von blosserem Auge zu sehen, wie der letzte I von HB-ITI zu einem E gemausert wurde. Die nahe beisammen liegenden Nummern der Karten (10684 und 10692) könnten auf eine Bilderreihe hindeuten. Wir haben im letzten Club-Heft das Fotoarchiv der ETH Zürich¹⁰ vorgestellt, also sollte dort vielleicht auch ein Hinweis oder eine Erklärung auffindbar sein. Und tatsächlich haben wir ein Bild gefunden, das uns sogar ganz eindeutig beweist, dass hier gemogelt worden ist (vgl. folgende Seite).

Auf dem rechten Flügel steht ITE, während am Rumpf unmissverständlich HB-ITI zu lesen ist! Es ist das einzige Bild, das wir in diesem Fall gefunden haben mit dieser unvollständigen Kannibalisierung.



Ausschnitt aus dem Bild *LBS_SR02-10683* des Fotoarchivs der ETH Zürich, Datierung 12.2.1935. Pikanterweise steht dieses Bild sogar im Werk von Ulrich Keller¹¹ für die HB-ITE...

Wie im vorherigen Fall der ITO und der ITA lässt sich diese Manipulation aus ähnlichen Gründen erklären. Die HB-ITI hatte am 28.2.1936 Totalschaden beim Start in Dübendorf erlitten. Also wurde bei 3-4 von den rund 30 Bildern vom 12.2.1935 eine kleine Korrektur angebracht, die nicht sehr aufwendig war, lässt sich doch ein I mit drei Strichen leicht zum E abändern. Und die Werbeabteilung konnte ein noch fliegendes Flugzeug über den beliebten Alpen vorführen. Auch auf den Ansichtskarten (vgl. Nr. 10692).

Anmerkung: Die beiden Flieger HB-ITI und HB-ITE hatten es in sich. Der missglückte Start zum Flug vom 28.2.1936 wurde von Walter Mittelholzer ausgeführt. Dazu entnehmen wir im Werk von Hans Weder¹²: „Nur zwei Stunden später (!), um 15.27 Uhr, startete Mittelholzer mit der Ersatzmaschine HB-ITE, und mit der gleichen Besatzung und den gleichen Passagieren - wie wenn nichts geschehen wäre - nach London.“ Der Autor schreibt ferner, dass die HB-ITI nach dem Unfall „kannibalisiert“ wurde, was hier - im technischen Bereich - heisst: diente dann als Ersatzteilspender.

5. Das falsche Flugzeug am falschen Platz, mit Absicht?

Ein Flugzeugabsturz ist immer mit menschlichen Tragödien verbunden. Es ist deshalb fragwürdig, warum bei der Ausgabe von Briefmarken zur Geschichte der Luftfahrt Maschinen abgebildet werden, wovon man wissen sollte, dass sie verunfallt sind! So geschehen z.B. in der Serie *200 Jahre Luftfahrt* der Bahamas von 1983 und im Kleinbogen *Transportmittel des 20. Jahrhunderts* von 2002 aus Frankreich:



Avro Lancastrian G-AGWH
Mi 551X / 13.10.1983



Concorde F-BTSC
Mi 3608 / 23.3.2002



100 Jahre
Schweiz. Luftfahrt

Die Avro Lancastrian G-AGWH der BSAA British South American Airways war am 2.8.1947 in den Anden zerschellt und die Concorde F-BTSC der Air France stürzte am 25.7.2000 in der Nähe von Paris ab. Die Antwort auf die Frage „warum?“ könnten nur die Gestalter und die Herausgeber der Briefmarken geben. Wir haben im Internet keine gefunden, ausser dass die F-BTSC die erste Concorde gewesen ist, aber auch ausgerechnet, dass das Ausgabedatum immerhin 20 Monate nach dem tragischen Unfall liegt.

Gutgläubig wollen wir hier eher auf einen (unglücklichen) Zufall schliessen.

Zum 100. Jubiläum der *Schweizer Luftfahrt* wurde 2019 eine ansprechende Briefmarke herausgegeben. Das Flugzeug der ersten Postverbindung 1919 steht für den Beginn dieser Geschichte, während der Jet und die Heckflosse im Hintergrund für den Stand heute stehen. Was unserer Meinung nach fehlt, ist die Würdigung der Zeit dazwischen. Warum wurde nicht das Seitenleitwerk eines Swissair-Flugzeugs abgebildet, um damit 71 Jahre zuverlässiger Schweizer Luftfahrt und Flugpost zu würdigen?



Airbus A 300 B2
Mi 1627
15.8.1984



Douglas DC-8-63
Mi 1781
25.7.1978



DC-4 HB-ILA
Zst F 42 | Mi 479
2.5.1947

1984 hat die Mongolei eine Serie *Verkehrsflugzeuge* mit einer Airbus A300 B2 in Schweizer Farben (Bild links) herausgegeben. Weder Hanspeter Suter noch Hans Weder sprechen in ihren Werken von einer A300 B2 in

Swissair- oder Schweizer-Farben. Für die Swissair war die A300 zu gross, sie entschied sich für die A310. Als erste A310 wurde die HB-IPA am 25.3.1983 übernommen, also lange vor der Briefmarkenausgabe. Ob die A300 in der Mongolei im Einsatz stand, haben wir nicht überprüft, aber sicher haben damals viele Neuheitenkäufer - wie auch wir - die Serie wegen der „Swissness“ gekauft!

Sechs Jahre zuvor hatte auch Nord-Korea eine Serie *Verkehrsflugzeuge* herausgegeben. Auf dem kleinsten Wert entdeckt man eine Douglas DC-8 der Swissair zusammen mit einem einmotorigen Hochdecker (Bild Mitte). Hier stimmt grob gesehen das Flugzeug und die Fluggesellschaft, nicht aber die Rumpfbemalung. Vielleicht hat die Farbe im Hintergrund diese abartige Bemalung des Rumpfes verlangt? Das Schweizer Kreuz am Seitenleitwerk hat aber sicher auch in diesem Fall den nötigen Kaufreflex bei vielen unter uns ausgelöst.

Und mit der Lupe lässt sich die Immatrikulation des Kleinflugzeugs eruieren: HB-KIL, was der Comte AC4 Gentleman der Fluggesellschaft *Ville de Lausanne* entspricht. Der AC4 wurde aber das feste Fahrwerk abgenommen...

Warum dieses Flugzeug neben einer DC-8 der Swissair zu stehen kommt, weiss auch nur der Gestalter oder dessen Auftraggeber. Vielleicht haben sich auch einige Sammler aus der Romandie von dieser Aufmerksamkeit zum Kauf der Briefmarkenserie verführen lassen? La fin justifie les moyens.

Auch bei uns oder in Bezug zur Schweiz finden wir Flugzeuge am falschen Platz (die Fokker F-VII-b/3m von 1944 mit der bekannten falschen Immatrikulation CH-157 lassen wir beiseite):

Die erste Flugpostverbindung Schweiz-USA sollte am 2.5.1947 in einem Tag (d.h. Abgangs- und Ankunftstempel des gleichen Tags) mit der DC-4 HB-ILA erfolgen. Die Briefmarke (Bild rechts) war gedruckt und alle Sonderflugbelege und Maximum-Karten vorbereitet für den grossen Sprung über den Nordatlantik. Doch aus technischen Gründen musste das vorgesehene Flugzeug kurzfristig ersetzt werden, durch die HB-ILI. Die Schweizer Post korrigierte diesen ungewollten Fauxpas 1997, als auf der Briefmarke zum 50. Jahrestag das richtige Flugzeug abgebildet wurde.

Alles nur Schnee von gestern? Keineswegs meinen wir, denn im Sommer 2019 ist ein neues Buch über die Swissair erschienen, in welchem wieder die DC-4 HB-ILA als Flugzeug des Versuchsflugs vom 2.5.1947 dargestellt wird¹³. Ob der Autor da nur die Flugpostmarke von 1947 zur Hand hatte?

Übrigens, sehen Sie nicht auch eine Korrektur auf jener Ganzsache von 1949 zum Jubiläum 100 Jahre Eidgenössische Post, die eine DC-4 zeigt?



Zst 177/006 | SLH FG 206
16.5.1949



Mit der HB-ILI wurden die Erstflüge im Juli 1948 Zürich-New York (SF 48.6) und im November Zürich-Basrah (RF 48.17) geflogen. Grund genug für den Grafiker W. Koch das ILE (oder war zuerst ILO vorgesehen?) vorne am Rumpf kurzerhand durch ILI zu ersetzen, aus Respekt für das damals vielleicht gerade bekannteste Flaggschiff der nationalen Fluggesellschaft?

Die *Tage der Aerophilatelie 2016* wurden mit einer Sondermarke mit dem Bild u.a. einer Convair CV-990 Coronado der Swissair gewürdigt. In ihrem Sortiment bot die Post auch eine Maximumkarte an (vgl. folgende Seite).

Links ist das Produkt der Post abgebildet, rechts eine Eigenproduktion. Alles ist vorhanden, damit das Ganze als Maximumkarte bezeichnet werden darf: Bild, Stempel und Briefmarke stimmen überein. Man darf sich darüber streiten, ob die Karte der Post als Maximumkarte bezeichnet werden kann, da die Karte nicht frei im Handel, sondern nur auf dem Postweg zu kriegen war, uns stört aber etwas anderes mehr: bei der Post trägt die abgebildete Convair CV 990 Coronado die amerikanische Immatrikulation N8497H. Es handelt sich dabei um die spätere HB-ICA, welche mit dieser US-Kennzeichnung Trainings- oder Abnahmeflüge über Amerika absolvierte. Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern steht aber die HB-ICC St. Gallen, an Bord welcher Papst Paul VI. seine Reise 1969 in die Schweiz angetreten hat (SLH SF 69.5). Da gefällt uns die Maximumkarte

rechts gleichwohl besser, zeigt sie doch genau das im Verkehrshaus ausgestellte Flugzeug!



Wenn N8497H = HB-ICA

Ausgabetag 8.9.2016

Coronado HB-ICC St. Gallen



6. Unglückliche oder unschuldige, aber gleichwohl Fehler

Zu den *Tagen der Aerophilatelie 2014* in Worben und Kappelen hatte die Schweizer Post eine Bildpostkarte mit der Patrouille Suisse über Erlach und dem Bielersee herausgegeben. Die Organisatoren – wozu der Schreibende auch zählte - hatten sich einen Werbeanlass ausgedacht, welcher am Ausgabetag der Ganzsache in Biel stattfinden sollte (8.5.2014). Als Werbung für den kommenden Anlass wurde auf eine Vernissage des Ausstellungskatalogs gesetzt. Als Hauptattraktion war der Start des 5-plätzigigen (+ Pilot) Heissluftballons HB-QVM Meyer Sintermetall II (4100 m³) der Take-Off Balloon AG¹⁴ mit Prominenten an Bord geplant. Bis kurz vor dem Start wusste Ballonfahrer Christoph Meyer aber noch nicht, ob er starten können oder nicht, denn draussen wollte ein doch starker Wind nicht so recht nachlassen. Die Stadtbibliothek Biel, wo der Anlass stattfand, hatte Ganzsachen mit zwei Nebenstempeln vorbereitet und bot sie an diesem Anlass für 5 Franken zum Kauf an. Die Besucher konnten die Karten beschreiben und für die Reise mit dem Heissluftballon abgeben.

Beim Entscheidungspunkt angelangt wurde dann kurzfristig ein kleinerer Ballon vorbereitet, welcher natürlich keine Prominente mitführen durfte oder konnte. Die aufgegebenen 259 Ballonpostkarten wurden eingepackt und Christoph Meyer hob allein mit ihnen im Korb des HB-QTC erfolgreich ab.



SLH TA 50f, Unterschrift Hptm G. Jansen «Gandalf» der Patrouille Suisse, anwesend an der Vernissage. Rechts: der schlussendlich eingesetzte Heissluftballon war der HB-QTC (1600 m³, 1 Platz + Pilot), hier beim Start ab dem Neumarktplatz 19:10 h, Landung bei Langendorf SO 19:55 h.

Ein anderer Fehler ist bei der Gestaltung der Sonderstempel zu den Tagen der Aerophilatelie passiert. Am Entwurf konnten wir zuletzt noch kleinere Änderungen einbringen. Da musste doch unbedingt die Immatrikulation des Flugzeugs drauf, welches den Sonderflug ausführen wird, und irgendwie das 75. Jubiläum der Pilatus Flugzeugwerke erwähnt werden!!! Platz war auf den beiden Flügeln vorhanden.



SLH TA 50c, Sonderstempel Kappelen, Unterschrift Pilot Thomas Arji

Die Angelegenheit wurde rasch telefonisch erledigt: CH-1939, in Form der alten Immatrikulationen, und als Nummer das Gründungsjahr der Pilatus Flugzeugwerke.

Dann noch die Immatrikulation HB-FKP der PC-6, welche den Sonderflug ausführen sollte. Alles war klar, nur wurde nicht in der Aviatik-Sprache (**H**otel-**B**ravo-**F**oxtrot-**K**ilo-**P**apa) kommuniziert, so dass der **P**apa zum **B**ravo mutierte!

Es ist ein kleiner Trost zu wissen, dass die HB-FKB als Pilatus Porter bei der Modellfluggruppe Chur gesichtet wurde. Ein blöder Fehler, der inzwischen bei einigen vielleicht zu einem ratlosen Kopfschütteln beim Betrachten der Angaben auf den Belegen geführt hat. Nun wissen Sie warum.

Keinen Fehler und keine Verkaufsförderungsabsicht gab es jedoch in Bezug auf die beiden Sonderstempel mit den Ortsbezeichnungen *Kappelen* und *Worben*: der Flugplatz Biel-Kappelen liegt auf Gemeinde-Boden Kappelen, während die Ausstellung, wo sich auch die Sonderpoststelle befand, daneben im „Worbenbad“ untergebracht war. Ziemlich eng dazwischen verläuft die Gemeindegrenze, was die Post sehr strikte respektiert und auf den Stempeln folglich auch konsequent umgesetzt hat.



Vor dem Rückflug von Bern-Belp nach Biel-Kappelen und von diesen unglücklichen und ungewollten Manipulationen kaum beeindruckt: der Pilot Thomas Arji, 5 Fallschirm- Grenadiere (werden vor der Landung in

Biel-Kappelen abspringen), Andrea Egger-Kraner als Postbotin sowie OK-Präsident und heutiger Ständeratspräsident Hans Stöckli (v.l.). Mit dem Schreibenden waren es 9 Personen, die an Bord der Pilatus PC-6 Turbo Porter HB-FKP mit den Sonderflugbelegen mitgeflogen sind.

7. Eile mit Weile und/oder Mensch ärgere Dich nicht?

Aus der Neuenburger Zeitung *L'Express* vom 28.9.1929⁸ entnehmen wir, dass die Tageszeitung *Volksrecht* von Zürich, welche um 9:00 Uhr in der Früh erschien, am 26.9.1929 bereits über die Fahrt des Graf Zeppelin über Zürich berichtete (1. Schweiz-Fahrt, SLH ZF 12K). Also genau zur Stunde, als das Luftschiff noch über dem Grenzgebiet Schweiz-Deutschland war! Denn in Zürich kam der LZ-127 nicht - wie angekündigt - am Morgen, sondern erst am Nachmittag vorbei...

Eine einzige Information allein ist nie eine Garantie. Treu dem 4-Augen-Prinzip gilt es, die Informationen aufgrund mindestens einer zweiten Quelle zu überprüfen und zu bestätigen. Die archivierte Tagespresse - wie im Kap. 2 erwähnt - liefert dabei wertvolle und meistens detaillierte Informationen.

Quand on est trop pressé

Le « Comte Zeppelin » devait, jeudi matin, passer sur Zurich. Brusquement, il changea d'itinéraire et ne survola la grande ville que l'après-midi. Ce qui n'empêcha pas le « Volksrecht », journal des bords de la Limmat, d'écrire dans son édition qui paraît à 9 heures : « Ce matin, au moment de mettre sous presse, un bourdonnement perçant et qui s'entend de fort loin annonce l'approche du monstre gigantesque. Léger d'abord, puis s'enflant peu à peu, le ron-ron éclate comme l'hymne de la technique maîtrisant les forces de l'air.

Le bruit vient du Zürichberg et voyez, voici que le dirigeable émerge, fier et majestueux, se balançant dans l'espace — spectacle imposant et impressionnant... Que ses virages sont élégants, que d'assurance dans ses évolutions. Les avions qui l'entourent de leur bourdonnement ne paraissent pas plus grands que des mouches.

Encore un virage, puis un large circuit, et le dirigeable s'envole au-dessus du lac et vers la Suisse centrale. »

Pendant que le lyrique reporter composait ce petit chef-d'œuvre, le dirigeable se promenait quelque part à la frontière germano-suisse. Mais avec de l'imagination, un journaliste réussit toujours.

Allerdings auch nur unter Vorbehalt, wie uns der Fall des LZ-127 über Zürich und die voreilige Berichterstattung zeigen. Vorsichtig muss man auch heute sein, wenn z.B. die ganze Schweizer Presse einen Artikel einer Presseagentur abdruckt. Sollte versehentlich ein Fehler enthalten sein, würde dieser wegen der schwindenden Vielfalt der gedruckten Medien kaum je einmal aus der Welt zu schaffen sein!

Doch so wie im Schlusssatz des Artikels zu lesen ist („Mit etwas Phantasie hat ein Journalist immer Erfolg“), geht es in der (Aero) Philatelie nicht her. Hier muss das geschriebene nachweisbar und glaubhaft sein oder gemacht werden - mit eigenen Recherchen und entsprechenden Beweisen. Manchmal halt auch bis ins kleinste Detail.

Fern von Propaganda, Manipulation und Kannibalisierung wird vielleicht eine versteckte Realität entdeckt. Und die Fehler lassen sich oft erklären, wenn man einer „besonderen“ Beobachtung auf den Grund geht. Weile ohne Eile!

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Abkürzungen:

1. Wikipedia | 2. Berner Briefmarken Zeitung, Zumstein + Cie, Bern | 3. Matthias C. Noch, Hamburg 2004 in www.flugzeugforum.de | 4. www.walter-kalt.ch/Katalog |
5. Schweizerisches Luftposthandbuch 2018, Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV (Abkürzung: SLH) |
6. Liegenschaftskartei, Baudirektion der Stadt Biel | 7. Bieler Chronik vom 1.10.1931 bis 30.9.1932, Emil Schmid-Lohner | 8. Online-Archiv www.lexpressarchives.ch | 9. Come up – Touch down, Geschichte und Geschichten zur Fliegerei im Saanenland, Lukas Kappenberger, Müller Medien AG, Gstaad, 2016, ISBN 978-3-907041-66-6 | 10. Bildarchiv der ETH Zürich + Swissair + smapshot = Aerophilatelie?, Philatelie und Luftpost Ausgabe 2/2019 |
11. Propellerflugzeuge im Dienste des schweizerischen Fluglinienverkehrs 1919-1968, Birkhäuser, 1969 | 12. Die Flugzeuge der Swissair 1931 bis 2002, Eigenverlag 2014, ISBN 978-3-033-04439-5 | 13. Swissair, La passion d'une vie, Jean-Paul Morel, Editions Nicolas Junod, 2019, ISBN 2-8297-0154-2 | 14. www.ballonfahren.ch | Abkürzungen: Zst = Zumstein-Katalog (Briefmarken und Ganzsachen Schweiz); Mi = Michel-Online-Katalog

Wussten Sie schon...

dass das unorthodox erscheinende **Doppelrumpf-Flugboot Savoia-Marchetti S-55** bereits ein Jahr nach seinem Erstflug 1925 nicht weniger als **14 Weltrekorde** für Geschwindigkeit, Höhe, Entfernung und Nutzlast aufstellen konnte? Die bei der Planung, die im Jahr 1923 begann, vorgesehene Motorisierung mit zwei 295 kw-Motoren in Tandemanordnung wurde bereits kurz nach Beginn der Flugerprobung durch zwei 370 kw-Motoren ersetzt. Ab 1930 wurden dann 2x 515 kw bzw. 2x 590 kw verwendet. Im Jahr 1930 überquerte dann ein Geschwader von 12 Maschinen den Atlantik von Rom nach Rio de Janeiro. In der Zivilversion konnten bei solchen Streckenflügen in jedem der beiden Rumpfkörper 6 Personen Platz finden. 24 Maschinen dieses Typs flogen 1933 von Italien über den Nordatlantik in die USA um die Weltausstellung 1933 in Chicago zu besuchen.



Walter Kalt

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

Jubiläumsflug zum 90. Geburtstag des Bern Airport

Der Wettergott musste im 2019 ein „Mösli-Fan“ gewesen sein: Während vor 90 Jahren die Eröffnungsfeier, wegen schlechtem Wetter, vom 7. auf den 14. Juli 1929 verschoben werden musste, konnte am Sonntag, 14. Juli, der von „pro belpmoos“ organisierte Jubiläumsflug, bei herrlichem Wetter, durchgeführt werden. Gechartert wurde dafür einmal mehr die blaue Antonov An-2. Pilotiert wurde die Maschine wiederum von **Christoph Dubler** und Co-Pilot **Hansruedi Dubler**, vom Antonov Verein Schweiz. Die Route des Jubiläumsfluges wurde den Postflügen, die ab 10. Juni 1929 täglich mit einer Fokker F.XI der Alpar starteten, nachempfunden und führte von Bern über Biel/Kappelen (damals Biel Bözingen) nach Basel und zurück nach Bern.



An Bord der An-2 befanden sich nicht nur 12 Passagiere, sondern auch speziell angefertigte Briefumschläge, die mit entsprechenden Datumstempeln der Hauptpost Bern, sowie mit einem Ankunftsstempel nach der



Landung, versehen wurden. Auf Zwischenlandungen an den früheren „Poststationen“ musste zwar verzichtet werden, der direkte Überflug über den Flughafen Basel stellte aber einen Höhepunkt des Jubiläumsfluges dar.

Ganz zum Erstaunen der Piloten musste nicht einmal die Standard-Transitrouten eingehalten werden, welche vorgibt, dass die Rheinstadt Basel grossräumig zu umfliegen sei. Wir erhielten die Freigabe, um über die Innenstadt weiter fliegen zu dürfen.

Damit kam man in den Genuss, den Bezirk **Basel-Sternenfeld** zu sehen. Hier befand sich in den dreissiger Jahren der damalige Basler Flugplatz „Sternenfeld“, wo eine grosse Allmend als Landepiste diente. Heute befinden sich hier grosse Wohnüberbauungen, sowie Oeltanklager. Der bis anhin monotone Motorenklang wurde plötzlich erhöht, um über die Jurahöhen zu gelangen. Unter uns tauchten bewaldete Hügelrücken und schroffe Felswände auf. Dazwischen kann man die malerische Ortschaft Langenbruck ausmachen, der Ort, der jedem Aviatik Kenner als Geburtsort des wohl bekanntesten Schweizer



Flugplatz Basel-Mulhouse

Flugpioniers, Oskar Bider, bekannt ist. Als erster überflog er 1913 die Pyrenäen von Pau nach Madrid, mit seinem Bleriot Eindecker und wenige Monate später die Schweizer Alpen von Bern nach Mailand. Nachdem uns die Technik über die hügelige Landschaft gebracht hatte, breitete sich das Mittelland vor uns aus. Dahinter waren die bekannten Berge Helvetiens, vom Säntis bis zum Mont Blanc zu sehen. Seit dem Start in Bern war über eine Stunde verstrichen.



Bern mit Aareschlaufe

Bereits machte sich das stetige Schütteln, als ob wir auf einer Schotterstrasse „fahren würden“, bei einigen bemerkbar. Der Pilot begann den Motor zu drosseln, ein Zeichen, dass der Flugplatz nicht mehr weit sein konnte. Die erst noch winzigen Details wurden immer klarer sichtbar. Die Zivilisation hat uns wieder. Mit dieser Landung schloss eine nachvollzogene Schweizerische Aviatik Episode. Dieser „Postflug“ zu Ehren des „Möslis“, wurde mit einem generösen Rabatt des Berner Airports und Hauptpost Bern ermöglicht und vom Vizepräsidenten, Erich Weber „pro belpmoos“ perfekt organisiert.

Obwohl das Jahr 2019 für den Flughafen Bern zum Feiern gewesen wäre, wird dieses für den Flughafen mehr und mehr zu einem schwierigen und wegweisenden Jahr. In den 90-jährigen Geschichte gab es immer wieder verschiedene Höhen und Tiefen zu meistern. Auch die damaligen Gründer hatten Visionen, wie Bern sich an das europäische Streckennetz einbinden könnte. Wie in der Vergangenheit braucht es auch heute eine Weitsicht, um den Erhalt Fortbestand sichern zu können.

Christoph und Hansruedi Dubler

Die Antonow An-2 und die Philatelie

Antonow ist ein Produzent von Flugzeugen und Bussen, welcher in Kiew ansässig ist und nach dem sowjetischen Flugzeug-Konstrukteur **Oleg Konstantinowitsch Antonow** benannt ist. Die Geschichte der



2006 verausgabte die Ukrainische Post diese Briefmarke anlässlich 100. Geburtstags Oleg Antonow mit der berühmte Antonow An-2

Antonow Flugzeuge begann im Jahre 1946, als das Konstruktionsbüro Nr. 153 in der Nowosibirsker Flugzeugfabrik gegründet wurde. Antonow wurde als Leiter der Einrichtung berufen und mit der Entwicklung eines Flugzeuges für die Landwirtschaft betraut, daraus ging später das Modell **Antonow AN2** hervor. Auch kleine Stückzahlen an Segelflugzeugen verliessen die Fertigungshallen. Im Jahre 1952 erfolgte der Umzug nach Kiew und Antonow Flugzeuge wurden für den zivilen und militärischen Bereich entwickelt. Die Maschinen waren für den Einsatz unter extremen Beding-

ungen ausgelegt und im Zuge der Entwicklung der Antonow Flugzeuge entstand ein Luftfahrtunternehmen, welches sich mit westlichen Standards messen konnte. In den 1970er Jahren legte man den Fokus auf Transportflugzeuge. Im Jahre 1989 wurde Antonov Airlines gegründet. Die Firma versteht sich als nationales Luftfahrtunternehmen der Ukraine und entwickelt auch Trolleybusse oder Landfahrzeuge.

Das Unternehmen Antonow

Seit 1952 befindet sich der Hauptsitz von Antonow in Kiew, der heutigen Metropole der Ukraine. Für die Herstellung und Entwicklung der Antonow Flugzeuge stehen ein modernes Konstruktionsbüro, eine Versuchs- und Serienproduktionsanlage und ein Flughafen für Testflüge zur Verfügung.

Errungenschaften

Seit der Firmengründung wurden bei Antonow mehr als 100 Typen Flugzeuge entwickelt und mehr als 22.000 Antonow Flugzeuge gebaut. Als



Zugpferd der Firma gilt die **Antonow An-2**, der grösste einmotorige Doppeldecker der Welt. Die Maschine wurde im Zweiten Weltkrieg entwickelt und sowohl zivil als auch militärisch genutzt. Zwischen 1947 und 1992 wurden etwa 18.000 dieser Antonow Flugzeuge produziert. Zahlreiche dieser Maschinen sind noch heute in Betrieb und werden häufig für Rundflüge eingesetzt. Das robuste Fahrwerk dieser

Antonow ist nicht einziehbar und kann auch mit Kufen oder Schwimmern versehen werden. Die 12,74 Meter lange Maschine erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 258 km/h und bringt 1.000 PS Leistung.



Sowjetische Ganzsache mit Zudruck einer Antonow AN-2

Sonstiges

Die Spitznamen der An-2 bei der NVA (Nationale Volksarmee der Deutschen Demokratischen Republik) lauteten „Anna“, „Tante Anna“ oder auch „Kastendrachen“. Der grosse Motor und seine Robustheit haben ihr auch den Spitznamen „Traktor der Lüfte“ eingebracht. In der landwirtschaftlichen Luftfahrt der Sowjetunion trug das Flugzeug zeitweise den Spitznamen „Kukuruznik“ (russ. „Кукурузник“, von „Кукуруза“ – Mais). Dies spiegelt den massiven Einsatz des Flugzeugs in der Sowjetunion der 1960er-Jahre bei der Umsetzung von Chruschtschows Agrarplänen wider, die den umfassenden Anbau von Mais bei intensivem Einsatz von Agrartechnik vorsahen.



Sonderstempel mit AN-2

IRAK

1981



Mil Mi24D Hind



Mikojan Gurewitsch MIG-21
De Havilland D.H.89M Dominie



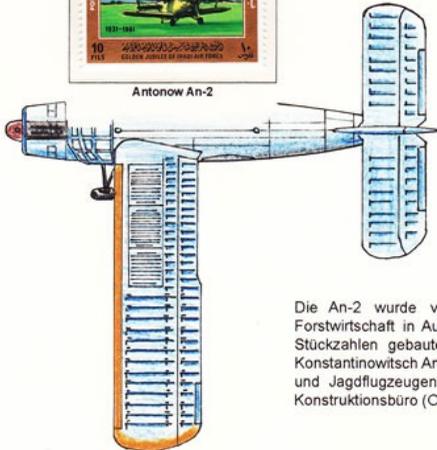
Boden-Luft-Rakete



Antonov An-2



Die **Antonov An-2** (NATO-Codename: Colt) ist ein STOL-Mehrzweckflugzeug, mit über 18 m Spannweite und einer Länge von 12,74 m der grösste im Einsatz befindliche einmotorige Doppeldecker der Welt. Die An-2 wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in der UdSSR entwickelt und wird in grosser Stückzahl sowohl für zivile als auch für militärische Zwecke genutzt. Mit ihrer grossen Flügelfläche ist die An-2 für Langsamflug und extrem kurze Start- und Landerollstrecken ausgelegt; das Fahrwerk erlaubt Starten und Landen auf unbefestigten Flächen.



Die An-2 wurde vom sowjetischen Ministerium für Land- und Forstwirtschaft in Auftrag gegeben. Sie war der erste in grösseren Stückzahlen gebaute motorisierte Entwurf des Konstrukteurs Oleg Konstantinowitsch Antonow, der sich bis dahin mit dem Bau von Segel- und Jagdflugzeugen befasst und zu der Zeit gerade sein eigenes Konstruktionsbüro (OKB) eröffnet hatte.

*Sammelblatt Offene-Klasse Handzeichnung und Text
der Antonow An-2*

Kenngröße	An-2P (WSK-PZL)
Verwendung	Mehrzweckflugzeug
Besatzung	1
Passagiere	max. 12
Länge	12,74 m
Spannweite	oben: 18,18 m / unten: 14,24 m
Flügelfläche	insgesamt 71,60 m ²
Höhe (im Stand)	4,13 m
Leermasse	3450 kg
max. Startmasse	5500 kg
Reisegeschwindigkeit	190 km/h
Höchstgeschwindigkeit	258 km/h (in 1750 m Höhe)
Landegeschwindigkeit	85 km/h
Dienstgipfelhöhe	4400 m
Reichweite	1390 km (bei max. Betankung, ohne Reserven)
Triebwerk	ein Neunzylinder-Sternmotor Schvezow ASch-62IR
Leistung	1.000 PS (735 kW)
Startrollstrecke	150 m
Landerollstrecke	180 m

Weitere Länder die die Antonow auf Briefmarken zeigen;

China	1979, 1980	Kuba	1968, 1970, 1974,
DDR	1980	Nord-Korea	1966, 1974, 1978,
Malediven	1998	Rumänien	1960, 1967,
Sowjetunion	1965		

Walter Kalt

Quelle: <http://www.flugzeug24.com/de/hersteller/22/antonow.html>
https://de.wikipedia.org/wiki/Antonow_An-2

Tod in der «Fliegenden Festung»

Vor 76 Jahren sind im Kanton Zürich zwei US-Flugzeuge abgestürzt. Ein weiteres zerschellte beinahe in Winterthur.

Tausende Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg nach Zürich fahren täglich daran vorbei, am kleinen Wald in der Nähe von Baltenswil. Er liegt in einem Spickel zwischen zwei Bahnlinien, jener zum Flughafen und jener nach Dietlikon, und gleich neben dem Autobahnrastplatz Baltenswil-Nord.

Was heute kaum noch bekannt ist: In diesem Waldstück auf dem Gemeindegebiet von Bassersdorf stürzte am 24. April 1944 ein amerikanischer Bomber ab. Alle zehn Besatzungsmitglieder der **Boeing B-17 Flying Fortress** haben bei diesem Unglück im Zweiten Weltkrieg ihr Leben verloren.



«Zirka um 13.50 Uhr überflog an jenem Tag eine «Fliegende Festung» den Flugplatz Dübendorf», berichtete der «Tages-Anzeiger» am 25. April 1944, «wobei man an der rechten Tragfläche eine starke Rauchentwicklung wahrnehmen konnte. Jedenfalls fand der

Bomber zu dieser Zeit keinen Platz, um auf dem Flugplatz niedergehen zu können, weshalb er seinen Flug fortsetzte und eine Schleife zog gegen Effretikon. Das Flugzeug verschwand hinter dem Gehölz, und bald nachher konnte man aus seiner Richtung zwei stärkere Detonationen, wahrnehmen.»

«Nichts als ein riesiges Flammenmeer»

Ein Waldarbeiter, der sich zum Zeitpunkt des Absturzes in dem Wald aufhielt, berichtete dem TA-Journalisten: «Vermutlich musste diese Maschine einige gute Treffer erhalten haben. In raschem Laufe begab ich mich von meinem Arbeitsplatz, denn es schien, als wolle diese direkt auf mich herabstürzen. Und wirklich, als ich meine erstbeste Deckung erreicht hatte, zitterte der Boden unter einem ohrenbetäubenden Getöse. Der Bomber hatte sich ca. 70 Meter von mir entfernt in den Waldboden eingegraben und warf eine haushohe Rauchsäule gegen den Himmel. Dann zischten die Flammen heraus, und es explodierte die noch mitgeführte Munition. Als ich mich aus meiner Deckung hervorwagte, war nichts als ein riesiges Flammenmeer zu sehen.»



Der Absturz von **Baltenswil** findet sich auch im neuen Buch «Fremde Flugzeuge in der Schweiz 1939–1945, Landungen und Abstürze» des St. Galler Historikers Dani Egger, der die Website Warbird.ch betreibt. Demnach gab es zwischen 1939 und 1945 mindestens 56 Abstürze fremder Flugzeuge in der Schweiz, dazu kamen 185 Landungen oder Notlandungen.

Laut Egger kam der Bomber von einem Einsatz über Oberpfaffenhofen, als er in Baltenswil abstürzte. Zwei Motoren waren offenbar von deutschen Jägern zerschossen worden, zudem hatte die Crew noch mit anderen Problemen zu kämpfen. Die Trauerfeier für die Besatzung fand bereits drei Tage nach dem Unglück auf dem amerikanischen Friedhof in Münsingen statt. Die abgestürzte Maschine wurde in der Schweiz verschrottet.

Im Zürcher Staatsarchiv ist ein Dossier zum Absturz des US-Bombers in Baltenswil vorhanden, im Bestand der kantonalen Gebäudeversicherung. Weil das Dossier noch bis 2024 unter Schutz steht, ist es allerdings nicht öffentlich einsehbar.

«Der Absturz ist mir bekannt und war in unserer Familie immer auch Thema», sagt Karin Müller-Wettstein vom Lindenhof Baltenswil, der sich in der Nähe der Absturzstelle befindet. Ihr Vater mit Jahrgang 1929 habe sich noch gut an den Vorfall erinnern können, allerdings ist er mittlerweile verstorben. «Es ist schon bewegend, dass in unserer unmittelbaren

Umgebung Menschen im Kampf um die Freiheit von Europa ums Leben kamen», sagt Karin Müller-Wettstein.

Veteranen spürten Gräber auf

Ein Schwarzweissfoto der in Baltenswil verunglückten Crew findet sich auf der Website Americanairmuseum.com, die sich mit den Schicksalen von US-Soldaten befasst, die im Zweiten Weltkrieg in Europa Dienst leisteten.



Auf dem Bild eines unbekanntes Fotografen posieren die zehn Männer kurz vor dem verhängnisvollen Flug vor der Flying Fortress, samt einem Hund.

Benutzer einer weiteren Website (Usmilitariaforum.com) haben zudem in wahrer Detektivarbeit aufgespürt, wo die zehn getöteten Crewmitglieder beerdigt sind. Pilot James E. King etwa ist auf dem Memphis National Cemetery in Memphis, Tennessee, begraben.

Der Absturz und die dabei entstandenen Sachschäden beschäftigten die Schweizer Militärjustiz und das Kommando der Flieger- und Flabtruppen. Weil das Steuerruder des Bombers auf die Übertragungsleitung Seebach-Grüze der SBB gestürzt war, kam es zu einer grösseren Störung des Bahnverkehrs, worauf die SBB Anzeige erstatteten. «Als Täter für die Eisenbahngefährdung kommt nur die Flugzeugbesatzung in Frage», heisst es in einem Schreiben der Militärjustiz vom Juni 1944.

«Da aber alle Mitglieder ums Leben kamen, ist die Durchführung eines Strafverfahrens ausgeschlossen. Übrigens käme ein solches auch dann nicht in Frage, wenn die Besatzungsmitglieder noch lebten, da hier offensichtlich nicht von einem Verschulden gesprochen werden könnte.» Mit der Schadenersatzfrage habe sich das vorliegende Verfahren ebenfalls nicht zu befassen.

Beinahe-Katastrophe in Winterthur

Ebenfalls am 24. April 1944 stürzte ein weiteres US-Flugzeug in den Greifensee. Es war zuvor irrtümlich von der Schweizer Fliegertruppe beschossen worden. Fünf Soldaten kamen ums Leben. Laut dem «Tages-Anzeiger» landeten an diesem Tag insgesamt zwölf amerikanische Bomber in der Schweiz, acht davon in Dübendorf. In der Stadt Zürich wurde zweimal Fliegeralarm ausgelöst, weil fremde Bomber die Stadt überflogen.

Glimpflich endete an diesem Tag eine Notlandung eines US-Bombers in Neftenbach bei Winterthur. Weil deutsche Jäger zwei Motoren des Fliegers zerschossen hatten und er auch von der Schweizer Fliegerabwehr beschossen worden war, musste die Maschine in der Tössebene landen. «Plötzlich tauchte vor uns die Stadt Winterthur auf», schildert der überlebende Co-Pilot auf Warbird.ch die damaligen Ereignisse.

«Mit letzter Kraft gelang es mir, das Flugzeug in der Luft zu halten und damit einen verhängnisvollen Absturz in das dicht besiedelte Gebiet zu verhindern. Nachdem wir uns über die letzten Häuser hinweggeschleppt hatten, öffnete sich vor uns eine weite Ebene, auf der unser Vogel mit grosser Gewalt aufsetzte. Obwohl das Heck abgerissen wurde, blieben wir alle wohlauf. Wir können alle Gott danken, dass wir noch leben!»



Karte wo der US-Bomber im April 1944 abstürzte

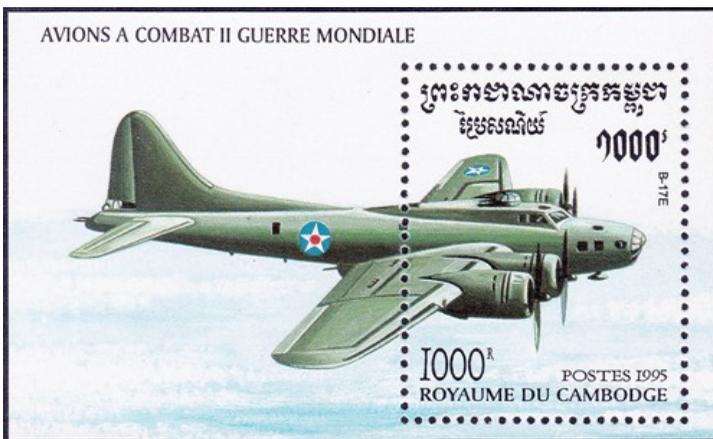
Im Wald bei Baltenswil erinnert heute nichts mehr an den Absturz. Das soll auch so bleiben, wenn es nach dem Willen der Gemeinde geht. Bassersdorf verzichtet darauf, einen Gedenkstein oder eine Tafel anzubringen, wie Gemeindepräsidentin Doris Meier-Kobler auf Anfrage sagt.

Es gebe keine entsprechenden Wünsche aus der Bevölkerung, und bis anhin seien in der Gemeinde keine Gedenksteine oder Tafeln zu einem geschichtlichen Jubiläum aus der früheren

Vergangenheit gesetzt worden. Mit einer Ausnahme: die Gedenkstätte des Crossair-Absturzes von 2001 mit zwei Sitzbänken und einem grossen Stein mit den Namen der 24 Opfer. Wie Meier-Kobler weiter sagt, haben sich nach ihrem Wissen bisher noch nie Angehörige der damals verunglückten Soldaten in Bassersdorf gemeldet und nach dem Absturzort erkundigt.



MIL 85.3 2.9.1985 75 Jahre Flugplatz Dübendorf-Wangen mit Sonderflug mit **Boeing B-17** Dübendorf - Bex (Postabwurf). Wegen technischen Defekts kein Postabwurf sondern Landung in Sion.



Walter Kalt

Quelle: <https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/region/tod-in-der-fliegenden-festung/story/13264641> 22.04.2019

Kennen Sie Maryse Hilsz? Eine grosse Dame der Aerophilatelie

Maryse Hilsz Leben stand voll und ganz im Zeichen der Fliegerei. Die unerschrockene junge Frau stellte gleich mehrere Rekorde auf und reiste bis in den Fernen Osten. Was braucht es mehr, um auch heute noch grosse und kleine Aerophilie-Fans zu begeistern.



Maryse Hilsz im Cockpit der Morane-Saulnier Moth 60 M

Ein Leben für die Luftfahrt

Marie-Antoinette Hilsz wurde am 7. März 1901 in Levallois-Perret geboren. Sie verlässt die Gemeindeschule 1916 und tritt eine Ausbildung bei einem Hutmacher an. Interessieren tut Sie sich für Bänder und Hüte aber nicht wirklich. Ihr Geist schweift bereits in jungen Jahren in die Ferne. Sie träumt von den Erfolgen der Asse der Luftfahrt, sowie den Helden des Krieges: Guynemer, Nungesser, Fonk

Nach dem Ende des Kriegs, stöberte sie auf Flugplätzen herum und nimmt an Meetings teil. Sie würde gerne ihren Pilotenschein machen, aber der ist sehr teuer. Ihr Vater, ein Chemiker, starb einige Jahre zuvor bei einem Unfall, und ihre Mutter, eine Waschfrau mit drei unmündigen Kindern, kann ihren Wunsch nicht erfüllen. Fallschirmsprünge sind zu dieser Zeit die Hauptattraktion der Meetings und die Fallschirmspringer werden gut bezahlt. "Das ist eine grossartige Gelegenheit, Geschäft und Vergnügen zu verbinden", muss sich Marie-Antoinette wohl gesagt haben.

Mit 21 gibt Sie sich den Vornamen Maryse, und schliesst sich einem Team von Wagehälsen an. Sie nimmt an 61 Meetings teil. Insgesamt 112

Fallschirmsprünge ohne Unfall! Es kommt nur zu zwei Zwischenfällen: einmal bleibt Sie eine Viertelstunde an einer Dachrinne hängen und ein anderes Mal, in ihren Gurten an einem Baum. Es dauert zwei Stunden bis jemand kommt und Sie befreit.

1928 hat Maryse endlich genug Geld, um das Fliegen zu lernen. Sie besteht 1929 ihren Flugschein und kaufte sofort ein kleines gebrauchtes Flugzeug aus England, mit dem sie viele Flüge zwischen Paris und den wichtigsten europäischen Hauptstädten ausführt – der Beginn ihrer eigentlichen Karriere.

Paris-Saigon

Von Mai bis Juni 1930 reist Sie kreuz und quer durch Nordafrika, und bereitet Ihren Flug "Paris – Saigon – Paris" vor. Sie schreibt: "Für meinen Flug Paris – Saigon und zurück – einer Strecke die insgesamt 24 000 km entspricht – habe ich berechnet, dass ich auch schätzungsweise 7000 km in Paris und seinen Vororten ablegen musste: Luftfahrtministerium, technische Dienste, Konsulate, Wetterdienste und natürlich die Hersteller und die verschiedenen Marken von Benzin und Öl!

Am 12. November 1930 startete Maryse nach Indochina. Allein an Bord ihrer neuen **Morane-Saulnier Moth 60 M F – AJOE** mit einem 100 PS-



Rechts Maryse Hilsz
Oben die Morane-Saulnier Moth

Motor, mit dem passenden Namen "Paris – Saigon". Sie kommt am 5. Dezember aufgrund des Wetters und eines Lecks im Benzintank – das sie 7 Tage in Rangun kostet, in Saigon an. Der Rückflug ist um einiges ereignisreicher: Sie startet am 12. Dezember in Saigon, muss aber am 18. Dezember wegen einer gebrochenen Ölleitung 50 km von Bouchir entfernt landen und überschlug sich am 28. Dezember bei einer Landung auf nassem Boden in

Konstantinopel. Maryse kehrt mit dem Boot Athen – Marseille nach Frankreich zurück.

Es sind keine Belege bekannt, die auf diesem ersten Flug zwischen Paris und Saigon transportiert worden wären. Maryse Hilsz hatte sich noch nicht auf grossen Reisen bewährt und keine Privatperson, kein Aerophilist oder Händler wäre auf die Idee gekommen, ihr etwas anzuvertrauen.

In Indien ist dies jedoch nicht der Fall: ein Händler aus Kalkutta, Stephen Smith, kreierte ein zweifarbiges Stempeldesign, zu Ehren von Frankreich und Maryse Hilsz, das er auf 39 Umschlägen mit Bestimmung Rangun

anbrachte. Diese Belege zeigen ein doppelte Frankierung von 1 Anna und den Stempel CALCUTTA 24 NOV 30 und Ankunft RANGOON 25 NOV 30. Diese Belege wurden ihm auf dem normalen Weg zurückgeschickt und tragen den Ankunftsstempel.



Brief mit doppelter Frankierung und zweifarbigen Stempeldesign



Bei Ihrer Ankunft in Saigon, schrieb Maryse einige Postkarten an ihre Fliegerfreunde. Keine langen Texte, denn die waren nicht Ihr Stil: Einfach nur: "Saigon, 5. Dezember 1930, signiert Maryse Hiltz". Es bedeutete schlicht und einfach: "Siehst du, ich habe es geschafft!".

Paris-Madagaskar

Maryse Hilsz hat inzwischen Geschmack an langen Reisen gefunden und bereitet sich auf Paris-Madagaskar und zurück vor. Diesmal mit einer **Farman 291**, registriert **F – ALUI** und mit dem Namen **“JOE II”**.



Links das Cockpit der Farman 291 mit Maryse Hilsz.
Rechts Zwangslandung auf der Insel Juan de Nova am 09. April 1932

In Begleitung Ihres Mechanikers Drone startete sie am 31. Januar 1932 von Le Bourget -und kommt aber erst am 31. März in Tananarive an. Ein schweres mechanisches Problem hat Sie dazu gezwungen, am 4. Februar, in Birni n’Konni, einem verlorenen Dorf in Zentralafrika, zu landen. Durch den notwendigen Motorwechsel büsste Sie mehr als einen Monat ein. Es sind ihre Freunde Jacques und Violette de Sibour, die ihr einen neuen Motor bringen: und zwar anhand einer Farman, die mit jener von Maryse identisch war.

Der Rückflug erfolgt innerhalb von 29 Tagen, vom 8. April bis 7. Mai 1932. Es wird durch eine Zwangslandung auf der **Insel Juan de Nova** geprägt. Maryse kommentierte ihr Abenteuer wie folgt: *“Die Panne! Die furchtbare Panne geschah mir über den gnadenlosen Wellen, mit einer Maschine auf Rädern und einem zusätzlichen Problem: Ich kann nur für ein paar Schläge schwimmen... Nachdem ich Tananarive verlassen hatte, flog ich 200 Kilometer für eine Stunde. In Tambouharano angekommen, beschloss ich nach Erhalt eines Telegramms des Generalgouverneurs, die Strasse von Mosambik zu überqueren; der Himmel war bewölkt, es war kalt, die Wellen folgten einander, endlos. Und Plötzlich: Kein Motor mehr. Glücklicherweise geschah dies, kurz nach dem Flug über die Insel Juan de Nova. Ich landete an einem silbernen Strand, umgeben von Korallen. Die eiligen Einheimischen empfangen mich sehr freundlich und luden mich ein, ihr Essen zu teilen. So habe ich zum ersten Mal Schildkröten gegessen. Am nächsten Tag hatte ich das Glück, ein Patrouillenboot der französischen Marine zu erspähen: Die Antarès. Nach 5 Tagen Arbeit war mein Motor repariert und ich konnte weiterfliegen.”*

Es sind keine Belege für den Hinflug bekannt, aber es gibt einzelne, die aus Madagaskar mit dem Stempel TANANANANARIVE 6/4/32, und dem Ankunftsstempel PARIS NORTH AIRBASKER 8/5/32 versehen sind. Die für



Nordafrika bestimmten Belege wurden auf der klassischen Flugroute umgeleitet und tragen den Transitstempel der MARSEILLE GARE-AVION 9.5.32, Ankunft in ALGER – R.P. 10/5/32.

Höher hinaus

Nach ihrer Rückkehr aus Madagaskar beschliesst Maryse, sich an eine neue Disziplin heranzuwagen und den Höhenrekord der Frauen zu brechen. Ziel ist es, besser zu sein als die Amerikanerin Miss Ruth Nicholls, die zu diesem Zeitpunkt den Rekord mit 8761 Metern hält. 3 Monate lang trainiert Maryse sehr ernsthaft und am 10. August erreicht sie an Bord einer Morane Saulnier mit 420 PS Motor 9791 Meter Höhe: tausend Meter mehr! Das ist enorm! Sie erhält für diese Leistung das **Ritterkreuz der Ehrenlegion**.



Paris-Tokyo

Nach diesem Rekord zieht es Maryse wieder in den Fernen Osten: Sie beschliesst, mit ihrer Farman 291 "JOE II", in Begleitung von Lemaire, einem Mechaniker, der Dronne (mit dem sie sich nach ihrem Crash in Birni n'Konni zerstritten hatte) ersetzt, Paris – Tokio – Paris zu fliegen. Sie verlässt Paris am 1. April 1933, landet am 7. April in Hanoi und am 16. April in Tokio. Das ist eine tolle Leistung! Paris – Hanoi in 5 Tagen 20 Stunden und 13 Minuten: Maryse tut es den besten männlichen Piloten auf dieser

Strecke gleich! Jeder lobt ihre Kühnheit, ihren Mut und ihre körperliche Stärke. Es muss erwähnt werden, dass Maryse weibliche Anmut mit einer ungewöhnlichen Muskelkraft verbindet, die es ihr erlaubt, Flugzeuge zu fliegen, die normalerweise Männern vorbehalten sind.

Der Rückflug erfolgt vom 23. April bis 14. Mai. Sie wird durch das schlechte Wetter ernsthaft aufgehalten, einmal in Seoul, wo sie 2 Tage verliert, ein zweites Mal am 13. Mai, wo ein sehr dichter Nebel sie zwingt, in Lyon und dann in Romilly zu landen. Und dass, wo sie doch eigentlich hoffte, nonstop von Brindisi nach Le Bourget fliegen zu können.

Für den Hinflug bereitete nur derselbe Händler aus Kalkutta, Stephen Smith, 90 Umschläge mit einer illustrierten Vignette mit einem Elefanten für die Route Kalkutta – Rangoon vor. Aber Maryse, die vor allem neuen



Rekord aufstellen wollte, übergab das Briefpaket erst, als sie in Hanoi ankam. Diese Briefe wurden daher von AIR ORIENT an ihre Empfänger zurückgeschickt, der sie daraufhin erneut in Kalkutta verschickte. Der Empfänger versah sie mit einer 3 Zeilen langen Erklärung. Sie haben einen Stempel CALCUTTA 21 APR 33 S und Ankunft in CALCUTTA 22 APR 33.

Für den Rückflug ist bisher nur ein Beleg bekannt. Es handelt sich um eine Postkarte mit der Unterschrift von Maryse Hilsz an die Firma CASTROL, die wie üblich einen sehr kurzen Text enthält: "Vielen Dank". Der ursprüngliche Poststempel TOKIO 22/4/33, kam am 15. MAI 1933 in Castrol an.

Was für eine Überraschung!

Nach ihrer Rückkehr war Maryse Hilsz sehr überrascht, vom französischen Luftministerium eine **Breguet 330** geschenkt zu bekommen. Es ist ein



Ganzmetall-Militärflugzeug, das im Ausland präsentiert werden sollte. Maryse plant sofort eine weitere Reise in den Fernen Osten und tauft ihr Flugzeug "JOE III". Nach einigen Monaten der Eingewöhnung verlässt Maryse am 26. Januar 1934, begleitet von ihrem Mechaniker Prax, Frankreich für eine neue Reise nach Tokio. Am 31. Januar, bei der Zwischenlandung in Aleppo, bricht ein heftiger Sturm

aus. Das Flugzeug reisst sich von seinem Standplatz los und wird schwer beschädigt. Sie wird erst am 6. März, 39 Tage nach ihrem Abflug in Paris, in Tokio ankommen. Zur Anerkennung ihrer unglaublichen Leistungen erhält Maryse Hilsz die Grosse Goldmedaille der Imperial Japanese Aviation Society. Auf dem Rückflug verlässt sie Japan am 20. März, fliegt durch China, stoppt für ein paar Tage in Indochina an und stellt in 5 Tagen und 10 Stunden einen neuen Saigon – Paris Rekord auf.

Es sind keine Belege bekannt, die auf dem Weg dorthin transportiert worden wären:

Auf ihrer Rückreise machte Maryse Hilsz Halt in Korea und China, um über Indochina zurück nach Frankreich zu gelangen. In Keijo (Seoul-Korea, von 1910 bis 1945 von den Japanern besetzt) erhielt sie eine kleine Postsendung (einige Quellen sagen 10 Briefe, aber bis heute sind nur 2 bekannt), die nach Indochina mitgenommen wurden.



Diese Belege tragen den Poststempel von Keijo 17/03/34 auf japanischen Briefmarken sowie den Transitstempel in Tientsin (Nordchina, jetzt Tianjin) mit einem Stempel des französischen Konsulats.

Am 11. Juni 1935, sorgt Maryse für ein wenig Abwechslung, indem Sie ihren eigenen Höhenrekord bricht: Sie erreicht 11265 Meter mit einem Morane-Saulnier 275.

Weitere Glanzleistungen

Am 31. August desselben Jahres nimmt sie, zusammen mit 7 anderen Pilotinnen, an der ersten Hélène Boucher Cup teil und belegt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 277 km/h den ersten Platz in Paris-Cannes. Auch 1936 gewinnt Sie den Pokal mit einem Stundendurchschnitt von 366,7 km mit Ihrer Caudron C.684 – Renault F – ANAM.

Am 20. Juni 1935 verliert Maryse ihren schönen Höhenrekord an die italienische Pilotin Carina Negrone mit einer Höhe von 12043 Meter. Aber das kann sie natürlich nicht lange unbeantwortet lassen! Diesmal beschliesst Maryse, den Rekord so hoch zu schrauben, dass sie für eine Weile Ruhe hat: Sie will 14000-Meter-Grenze knacken! Das bedeutet gleichzeitig, den Rekord der französischen Herren von Gustave Lemoine einzustellen. Am 23. Juni 1936 stellte Maryse Hilsz auf einer Potez 50 mit erhöhtem Flügel, ausgestattet mit einem 900 PS starken Gnôme- und Rhône-Triebwerk, den Rekord über 14310 Meter auf, ein Weltrekord, den Georges Détré, ein weiterer grosser französischer Pilot, am folgenden 14. August mit 14842 Metern verbesserte. Aber dieser Rekord für Frauen auf Propellerflugzeugen steht heute noch!

Am 19. Dezember 1936 nimmt sie den seit 1934 von Hélène Boucher gehaltenen Geschwindigkeitsrekord von 445 Stundenkilometern in Angriff.



Das Flugzeug ist eine **Caudron-Renault C.460 F-ANAR**, der Start ist perfekt, aber das Flugzeug kommt nie wieder zur Istres - Basis zurück, wo die Zeitmesser auf es warten. Aus unbekanntem Gründen wird Maryse mit hoher Geschwindigkeit aus ihrem Flugzeug geschleudert und, schwer verletzt, von ihrem Fallschirm gerettet.

Aber die Rekordwut von Maryse Hilsz kennt keine Grenzen: Es gibt einen,



den sie unbedingt nach Frankreich zurückholen möchte: den geradlinigen Streckenabschnitt, den die Amerikanerin Amelia Earhart mit 3489 km hält. Am 19. Dezember 1937, um 14:20 Uhr, und gut erholt von ihrem Unfall, startet sie in Istres an Bord einer **Caudron C.635 Simoun** nach Basra. Aber die schlechten Wetterbedingungen mit

starkem Gegenwind erhöhen den Kraftstoffverbrauch erheblich und Maryse spürt, dass ihr Versuch scheitern wird.

Paris-Saigon

Sie landete am Morgen des 20. Dezember in Alexandria und änderte ihr Ziel. Da dieser Rekord ihr entgeht, nimmt sie den von André Japy seit Dezember 1935 gehaltenen Rekord für Paris – Saigon mit der offiziellen Zeit von 98 Stunden 52 Minuten in Angriff. Ein paar Stunden später hebt Sie ab, reduzierte die Anzahl der Etappen, ruhte sich wenig aus und landete am 23. Dezember um 6:45 Uhr in Saigon, einer offiziellen Zeit von 92 Stunden und 31 Minuten. Für diese Reise ist keine Postsendung in beide Flugrichtungen bekannt.

Nach ein paar Tagen Ruhe in Saigon beschliesst sie, in nur drei Etappen und noch schneller nach Paris zurückzukehren: Jodhpur, Damaskus und Paris. Ein unglücklicher Motorschaden mitten in der Nacht zwang sie jedoch, in der belutschischen Wüste zwischen Djask und Bender Abbas zu landen. Sie wird erst zwei Tage später gefunden.



Ihr letzter Rekord vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs ist die Nonstop-Distanz für Flugzeuge erster Klasse. Sie setzt den Rekord Istres – Port-Etienne, oder 3200 km, an Bord einer **Caudron C.635 Simoun** (siehe Sammelblatt nächste Seite).

Sie engagiert sich im Frauenkorps der französischen Luftwaffe und stirbt am 30. Januar 1946 bei einem Unfall. Sie ist selbst nur Passagier einer "Siebel", die in der Region Bourg-en-Bresse in einen Sturm gerät.

Walter Kalt

Quelle: <https://blog.delcampe.net/de/kennen-sie-maryse-hilsz-eine-grosse-dame-der-aerophilatelie-1-teil/>
<https://blog.delcampe.net/de/maryse-hilsz-eine-grosse-dame-der-aerophilatelie-teil-2/>
<https://blog.delcampe.net/de/maryse-hilsz-eine-grosse-dame-der-aerophilatelie-ende/>

FRANCE

1936

Caudron C-635 Simoun



dunkelgrün



hellgrün

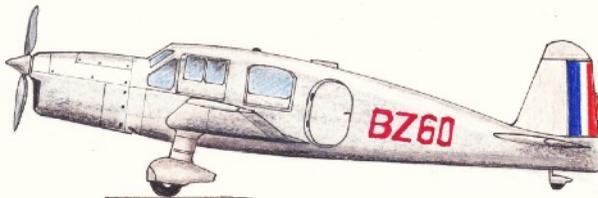


gelbgrün



dunkelgrün

Die **Caudron 635 Simoun** war ein französisches Reiseflugzeug für vier Personen, das erstmals 1934 flog. Die französische Air Bleu setzte Simouns als Postflugzeuge in Frankreich ein. Französische Flieger und Fliegerinnen nutzten den Typ für Langstreckenflüge. In grosseren Zahlen wurde der mit einem verkleideten, starren Fahrwerk ausgerüstete Typ von der französischen Luftwaffe (Armée de l'air) bestellt und als Verbindungsflugzeug, Trainer und Sanitätsflugzeug eingesetzt.



*Sammelblatt Offene-Klasse Handzeichnung und Text
der Caudron C.635 Simoun*

Der besondere Beleg

Dieser eingeschriebene Brief wurde am 26.07.1935 in Brunnen aufgegeben. Adressiert ist er an Jules Verne, postlagernd in Yokohama, Japan. Der Brief wurde nach Köln befördert und von hier am 27.07.35 mit dem Flugzeug, einer *Junkers W-34*, nach Cherbourg geflogen. Als Nachweis gilt der schwach sichtbare Flugbestätigungsstempel „**Mit Luftpost zum D. „Europa“**“ befördert (unterhalb der beiden rechten Marken). Der Dampfer *Europa* verliess Cherbourg am 27.7. gegen 18 Uhr Richtung New York. Am 31.7.35 startete die *Junkers Ju-46hi* von der Katapultanlage des Schiffs Richtung Amerika. Der **Bestätigungsstempel ist in blau** mit dem Datum des Fluges 31.7/1.8.35 in der Mitte zu sehen. Nach 1276 km und einer Flugzeit von 8,5 Stunden landete das Flugzeug auf dem Hudson River in New York (*Transitstempel New York vom 31.07.1935 rückseitig*) und der Brief wurde via Seattle (*Transitstempel 02.08.35*) nach Yokohama weiterbefördert. Die japanischen Marken wurden am 16.08.35 in Yokohama entwertet und der Brief machte sich via Sibirien auf den Rückweg (Leitvermerk auf der Vorderseite). Die Ankunft des Briefes beim Absender erfolgte am 02.09.35 (Ankunftsstempel vorne und hinten). Die abenteuerliche Reisezeit betrug 39 Tage!

Der Brief hatte ein Gewicht von 9 Gramm (steht oben rechts) und war mit 2.40 CHF korrekt frankiert: 30 Rp Briefgebühr, 30 Rp. Einschreiben, 2x 25 Rp./5g Katapultgebühr inkl. Zubringerflug Köln-Cherbourg und 1.30 CHF Luftpost-Taxe nach Japan. Einen Stempel auf dem Beleg kann ich nicht identifizieren. Er ist auf der Rückseite links angebracht mit dem Datum 20.8.35 und unten die Buchstaben I.N.P.O.. Die oberen Buchstaben sind leider nicht alle zu entziffern: HS NG. Meines Erachtens ist dies ein Transitstempel von der Sibirienroute. Falls mir darüber jemand Auskunft geben kann, bin ich dankbar!

Peter Beer



