

Ausgabe 2/2021



PHILATELIE

UND

LUFTPOST



Sondermarken
Schweizer Pärke
gültig ab 09.09.2021

Gemeinschaftsausgabe
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein SAV

26./27. Februar 1971, HB-IGA
 Seattle-Zürich Nonstop. Erster
SWISSAIR
 Jumbo-Jet in der Schweiz



Philatelisten-Club Swissair
 Postfach
 8058 Zürich - Flughafen

**Erinnerungsdokument 27. Februar 2021
 anlässlich 50 Jahre Erster SR-Jumbo-Jet in der Schweiz**

**Erstflug 01. Juli 2021
 Bern - Lübeck mit ATR-72-500 D-ALBC**

Erstflug Bern - Lübeck
 Lübeck Air 

 durchgeführt durch AIR ALSIE



Philatelisten-Club Swissair
 c/o Flughafen Lübeck
 Blankenseer Str. 101
 23562 Lübeck
 Deutschland

Inhaltsverzeichnis

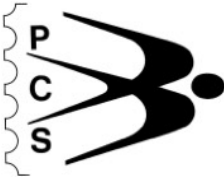
Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
Vorwort <i>Markus T. Stäuble PCS</i>	Seite 6
<i>René Koller SAV</i>	Seite 7
PCS-Daten, SAV-Daten, Redaktionsschluss	Seite 8
Als der Meister der Lüfte vom Himmel fiel. (Otto Lilienthal). <i>Walter Kalt</i>	Seite 9
Die Absenderfreistempel und Barfrankaturen der Swissair <i>Werner Liechti</i>	Seite 10
Wenn Briefe (von der grossen Sause) sprechen könnten... <i>Werner Liechti</i>	Seite 39
Berühmte Fliegerinnen. Liesel Bach: zum Fliegen geboren <i>Walter Kalt</i>	Seite 43
Vor 85 Jahren startete die Spitfire zum Erstflug <i>Walter Kalt</i>	Seite 48
Die Gründung der Swissair vor 90 Jahren Peter Beer	Seite 55
Die letzte Rettung kommt aus der Luft <i>Walter Kalt</i>	Seite 62
U.S. Foreign Contract Air Mail Route No. 14 (FAM14) <i>Markus T. Stäuble</i>	Seite 64
Der besondere Beleg <i>Markus T. Stäuble</i>	Seite 66

Suchen Sie einen Bericht aus einem „Philatelie & Luftpost“ Clubheft ?

Kein Problem !

Alle Beiträge seit 2002 finden Sie auf der PCS- Homepage unter Clubheft

<https://www.philclub-swissair.ch/Philatelisten/clubheft/clubheft.htm>



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

**Präsident,
Mitgliederdienst,
Aktionen**

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

Vizepräsident,

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

Ehrenpräsident

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

**Korrespondenz,
Neuheitendienst,
Nachversand**

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

EDV Informationsverwaltung

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

Protokoll

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

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

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

Finanzen

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

Clubabende

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

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



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV

Präsident:
Redaktion Luftposthandbuch SAV
Tag der Aerophilatelie
Homepage, Mitgliederkontrolle,

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

Aktuarin, Jugendstelle,
Tag der Aerophilatelie

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

Webmaster

vakant
Tel:
Email:

Finanzen,
Tag der Aerophilatelie,
Neuheitendienst a.i.

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

Rundsendedienst:

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

Neuheitendienst:

vakant
Tel:
Email:

Auktionen

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

Weitere Funktionen:
Ehrenpräsident:

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

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

Liebe Mitglieder des PCS, liebe Leser

Als die Swissair Mitte der 90er Jahre neue Flugzeuge der A320-Familie einführte, spielten vor allem auch Umweltbelange eine Rolle, denn die neuen Flugzeuge wurden mit CFM56 Triebwerken bestellt, die den NOx-Ausstoss um bis zu 45% reduzieren konnten. Gleichzeitig wurden intern Ökobilanzen erstellt, um sich der Umweltproblematik noch besser bewusst zu werden; und in Sachen Lärmbelastung wurde mit der Ablösung der sehr lauten MD-11 durch leisere A330 und A340 ab dem Jahre 2001 Verbesserungen erzielt, was die Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich sicher mit Genugtuung feststellen konnte.

Auch die SWISS zeigt ein starkes Engagement in Sachen Umwelt. Seit 2002, also seit der Gründung der Swiss, hat sie den spezifischen Treibstoffverbrauch um 29% gesenkt. Dies ist möglich, indem zB. Erfahrungswerte von durchgeführten Flügen noch mehr in die Flugplanung einfließen und für gewisse Destinationen andere Planungsrichtlinien formuliert wurden. Den grössten Hebel, um beim Treibstoffverbrauch zu sparen sind jedoch nach wie vor neue Flugzeuge, und mit der Einführung der Airbus A220 und der Airbus A320/A321neo können nochmals 20% Treibstoff gespart werden. Verantwortlich dafür sind die neue Triebwerkstechnologie und die aerodynamischen Flügelenden (Sharklets). Hinzu kommt, dass die neuen Flugzeuge um bis zu 50% leiser sind als die bisherigen.

Seit Januar 2020 fliegen die Flugzeuge der LH und SWISS ab San Francisco mit «sustainable aviation fuel» (SAF). Dabei handelt es sich um kohlenstoffarmen Treibstoff, der die Treibhausgasemissionen weiter reduzieren wird.

Diesen Sommer nun hat SWISS mit ihren Partnern eine ganzheitliche Logistikkette für den Import von nachhaltigem Treibstoff in die Schweiz etabliert. Die Betankung von SAF am Flughafen Zürich erfolgt über das reguläre Flughafen-Hydrantensystem. Der Bio-Treibstoff ist Jet A-1 zertifiziert und kann wie fossiles Kerosin für alle Flugzeugtypen verwendet werden, ohne dass Anpassungen am Flugzeug oder den Triebwerken erforderlich sind. Und die Passagiere haben die Möglichkeit, über die Plattform Compensaid, sich beim Kauf von nachhaltigem Treibstoff zu beteiligen. Dass die SWISS von sich aus und auch während dieser Corona-Pandemie im Umweltbereich einen grossen Schritt nach vorn gemacht hat, dafür gebührt ihr grossen Respekt.

Nun wünsche ich Ihnen beim Lesen unserer Herbstausgabe gute Unterhaltung und wünsche Ihnen für die kommende Zeit viel Musse und Freude an unserem gemeinsamen Hobby.

Markus T. Stäuble, ihr Präsident PCS

Liebe Mitglieder des SAV

Das Vereinsjahr 2021 ist schon im letzten Drittel angelangt. Seit bald 2 Jahren grassiert die COVID-19 Pandemie, die uns in den Aktivitäten immer noch einschränkt. Doch wir versuchen das Beste daraus zu machen.

So konnten wir am abgesagten Tag der Aerophilatelie 2021 im Birrfeld wenigstens den Sonderflug Birrfeld - Grenchen - Birrfeld erfolgreich durchführen. Zudem fanden sich 20 Schlachtenbummler aus der Aerophilatelie ein, die den ganzen Tag "retteten": es wurde ein Kameradschaftstreffen für Insider. Übrigens flog Sonderflugpost mit, die immer noch erwerbbar ist. Das Bestellformular ist auf der Webseite www.sav-aerophilatelie.ch. Dieses Jahr gibt es weitere Belege von Sonderflügen zu kaufen, die Gérald Gorgerat, unser neuer Kassier, vorbereitet und organisiert hat.

Der Herbstanlass SAV findet am Sonntag, 07. November 2021, im Restaurant Werdguet, Zürich statt. Es wird eine Auktion geben, zudem die beiden Tage der Aerophilatelie 2020 und 2021 in Bildern präsentiert.

Vom Donnerstag, 25. November 2021, bis Samstag, 27. November 2021, findet die Horgaphil'21 mit dem Tag der Briefmarke statt. Es werden mehrere Aerophilatelisten ihre Sammlungen ausstellen.

Für das Folgejahr 2022 sind schon einige interessante Aktivitäten geplant. So werden die Tage der Aerophilatelie wieder einmal in der Westschweiz, nämlich in Payerne, stattfinden. Dabei werden militärische und zivile Kurierflüge durchgeführt. Am 01. Juni 2022 jährt sich der erste Linienflug Genf-Zürich-Nürnberg von 1922 zum 100.en Mal. Es existieren einige Ersttagbelege, die aber sehr selten sind (siehe Abbildung Seite 57). Dazu gibt es am 1.6.2022 einen Jubiläumsflug auf derselben Strecke, der Post mitnehmen wird.

Auch der PCS lässt jedes Jahr regelmässig Postbelege auf verschiedenen Erstflügen transportieren, was die Sammler des SAV und des PCS sehr schätzen. Vielen Dank.

Ich danke dem Vorstand für seine Arbeit sowie den Mitgliedern für ihr Interesse und ihre Teilnahme an den Aktivitäten. Der SAV ist bestrebt, den Mitgliedern ein vielseitiges Programm zu bieten und hofft auf Interesse und Präsenz.

Besucht regelmässig unsere Homepage! Bleibt aktiv! Es lebe die Aerophilatelie!

René Koller, Präsident SAV

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

2021 04. Okt. 01. Nov. 06. Dez. Chlausabend

Vortrag/Präsentation

01. Nov. 2021 Marco Keller **präsentiert seine Altschweiz-Sammlung**

2022 03. Jan. mit Apéro, 07. Feb. 07. Mar. 04. Apr. Vortrag,
02. Mai, 13. Jun. 04. Jul. 05. Sep. 03. Okt.
07. Nov. Vortrag, 05. Dez. Chlausabend.

Vorträge

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

Generalversammlung am Samstagmittag, den 26. März 2022

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

2021

13. Okt. 10. Nov. 08. Dez.

2022

12. Jan. 09. Feb. 09. Mar. 13. April, 11. Mai, 08. Juni,
13. Juli, 14. Sep. 12. Okt. 10. Nov. 14. Dez.

Mitglieder und Gäste sind jederzeit willkommen. Es gibt gute Gelegenheiten für Kameradschaftspflege, Belege zu tauschen, zu kaufen oder zu verkaufen. Näheres entnehmen Sie der Homepage www.sav-aerophilatelie.ch.

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

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

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

**Redaktionsschluss für das Heft 1/2022
ist der 15. Januar 2022**

Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.

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

Als der Meister der Lüfte vom Himmel fiel.

Vor 125 Jahren starb Flugpionier Otto Lilienthal.

Am 9. August 1896 stürzte Otto Lilienthal bei Stölln am Gollenberg aus etwa 15 m Höhe ab. Ursache war eine „Sonnenbö“ (eine Form von Aufwind), deren Aussteuerung ihm nicht gelang, und nicht etwa ein Konstruktionsfehler. Zum Unfall dürfte beigetragen haben, dass Lilienthal seine Flugdistanzen immer wieder zu vergrößern versuchte, wozu er mit erhöhtem Anstellwinkel und damit langsamer fliegen musste. Bei dem Absturz könnte es sich also um den ersten Trudelunfall der Luftfahrt gehandelt haben.

Lilienthal war nach dem Absturz bei Bewusstsein. Sein Monteur Beylich berichtete später als Augenzeuge, Lilienthal habe unmittelbar nach dem Absturz gesagt:

„Ist nicht so schlimm, kann mal vorkommen. Ich muss mich etwas ausruhen, dann machen wir weiter.“

Lilienthal wurde mit einem Pferdewagen in einen Gasthof im nahegelegenen Ort Stölln gebracht, später in ärztlicher Begleitung im Güterwagen liegend nach Berlin transportiert. Während des Transports fiel er ins Koma. Am folgenden Tag, dem 10. August 1896, starb er in der Berliner Universitätsklinik. Eine staatsanwaltschaftliche Sektion ergab, dass Lilienthal beim Aufprall eine Fraktur des dritten Halswirbels erlitten hatte. Neuere Untersuchungen halten eine Hirnblutung als eigentliche Todesursache für wahrscheinlicher.

Vom abgestürzten Flugapparat sind Fotos erhalten, aufgenommen vermutlich im Rahmen der polizeilichen Untersuchung auf dem Hof der Maschinenfabrik Lilienthal.



Helikopter - Rundflug und Sonderstempel anlässlich erste erfolgreiche Gleitflüge von Otto Lilienthal.

Walter Kalt
Opfikerstrasse 3
8303 Bassersdorf
Schweiz

Walter Kalt
Quelle: Wikipedia

Die Absenderfreistempel und Barfrankaturen der Swissair

Von den Philatelisten zuerst verschrien, wurden die Absenderfreistempel zu Recht von den Stempel- und den Motivsammlern salonfähig gemacht. Einen schwereren Stand haben die Barfrankaturen, welche eher unattraktiv sind, obschon auch sie gelegentlich des Sammelns würdig sein können. Beide Frankierungsarten sind eine Quittung für eine von der Post erbrachte Leistung - die Beförderung einer Sendung. Im Schweizerischen Luftposthandbuch (SLH) sind die Absenderfreistempel der SWISSAIR nicht katalogisiert. Mit diesem Beitrag wird versucht, diese Lücke zu schliessen, „eh die Erinnerung erlischt“, wie es Friedrich W. Völker¹ treffend sagt! Zugleich werfen wir einen kleinen Blick auf das nicht unbedingt generell bekannte Gebiet der Freistempel und der Barfrankierungen im Allgemeinen.

1.1 Definition Barfrankierung

Die **Barfrankierung** ist eine der ältesten Frankierungsarten, welche bereits in der Vorphilatelie vorkam. Immer dann, wenn die Beförderungstaxe nicht vom Empfänger, sondern vom Absender bezahlt wurde. Dies wurde mittels P-, PP- und PD-Stempeln gekennzeichnet (Bedeutung: P = Payé = bezahlt / PP = Port Payé = Porto bezahlt / PD = Payé Destination = bezahlt bis Bestimmungsort). Ab den 1840er-Jahren übernahmen dann die Briefmarken diese Rolle, während die Stempel teilweise die gleichen geblieben sind. Allerdings dauerte es eine Weile bis die Briefmarken das Porto auch bis zum Bestimmungsort deckten – insbesondere im Auslandverkehr. Der durch die Industrialisierung und den Handel zunehmende Postverkehr verlangte eines Tages schliesslich nach einer rationelleren Frankierungsart für grössere Postaufgaben.

Da machte man praktisch einen Schritt zurück und der P.P.- bzw. PP-Stempel erwachte zu neuem Leben. Die Bedeutung war gleich geblieben, aber es erschien keine Briefmarke mehr (wie noch bis zur Zeit der sitzende Helvetia) und sein Einsatz wurde eben für sog. Massensendungen bestimmt. Als solche gelten 50 Sendungen pro Versand; dieser muss am Schalter aufgegeben und anhand eines Aufgabeverzeichnisses bar bezahlt werden (für Firmen galten und gelten generell andere Regeln). Deshalb wird diese Frankierungsart als Barfreimachung, Barfrankierung, PP-Frankierung usw. bezeichnet. Entgegen einer vielleicht vorherrschenden Meinung sind die PP-Frankierungen nicht billiger als ein normal mit Briefmarke frankierter Brief: Der Aufgeber bezahlt Gebühren, u.a. für das Abstempeln durch die Post...

PP-Sendungen können von uns allen veranlasst werden. Diese tragen in der Regel einen Ortsstempel der Post (Abb. 1) oder einen mit Gummistempel angebrachten PP-Vermerk. Die Barfrankaturen von Firmen sind dagegen meistens an einem einfachen PP-Aufdruck zu erkennen (Abb. 2).

Im Gegensatz zu den PP-Posttagestempeln, weisen die privat angebrachten PP-Stempel oder -Vermerke zwar eine Ortsangabe aber nie ein Datum auf. Das Ganze ist in der Postordnung (P.O.) Art. 176² geregelt. *Bemerkung: Unsere Ausführungen basieren auf den PTT-Verkehrsvorschriften A 1, Stand Ende 1970er Jahre; die Änderungen über die Jahre wurden nicht überprüft.*

1.2 Definition Absenderfreistempel (AFS)

Viel ansprechender als die Barfrankierungen sind die Abdrucke - dazumal in roter Farbe - der **Absenderfreistempel** (AFS) bzw. Frankiermaschinen- oder Firmenfreistempel (franz. EMA = *empreinte de machine à affranchir*). Der Weltpostverein beschloss 1923, neben Briefmarken auch den sog. Freistempel zur Portozahlung zu genehmigen. Dies war der Beginn eines Entwicklungsprozesses, dessen Umfang nicht absehbar war und heute in Form der Webstamps einen je kaum vorstellbaren Stand erreicht hat.

An der Briefmarkenausstellung „175 Jahre Basler Taube“ Ende 2020 wurde ein Exponat in der Klasse 4 „Postgeschichte ab 1901“ mit einer Goldmedaille ausgezeichnet, welches für die Vertiefung des Kapitels der AFS und auch für die Aerophilatelisten sehr zu empfehlen ist: *Par Avion: courrier commercial suisse affranchi avec des empreintes machines*. Es ist das Exponat III-403 von Bernard Lachat, in welchem AFS für die Frankierung von Flugpostbriefen verwendet wurden. Dank der Pionierarbeit durch das OK kann das Exponat heute noch via Internet eingesehen werden³.

Ein AFS besteht zwingend aus einem **Wertrahmen** (WR) bzw. Wertstempel, in welchem der Portobetrag mit Wertziffern eingesetzt und somit die herkömmliche Briefmarke ersetzt wird (Abb. 14ff). Links daneben steht ein **Ortsstempel mit Datum** (Abb. 16, 43), analog zu den Tagesstempeln am Postschalter. Als drittes Element kommt der private **Werbeteil** (auch Reklameklischee genannt), meist ganz links, dazu (Abb. 18ff). Sowohl der Ortsstempel wie auch der Werbeteil können weggelassen werden. Die Anwendung dieser Frankierungsart ist durch die P.O. Art. 172ff² geregelt.

In der Schweiz enthalten die AFS im oder unter dem Wertrahmen eine von der Post nach bestimmten Kriterien zugeteilte einmalige Nummer (Abb. 17). Diese Nummern dienen der Post zu Kontroll- und Identifikationszwecken.

Philatelistisch ist es ein spezifisches und anspruchsvolles Fachgebiet. Die Bestimmung der Frankiermaschinen (FM) verlangt ein geübtes Auge. Dieser Beitrag soll einen kurzen Überblick über die Thematik bieten. Für ausführlichere Informationen wird u.a. auf die Nachschlagewerke von Heiner Dürst⁴, das oben erwähnte Exponat³ sowie auf den Schweizerischen Verein der Poststempelsammler SVPS⁵ und – für Deutschland - die Schriften der Forschungsgemeinschaft Post- und Absenderfreistempel e.V.⁶ verwiesen.

Die AFS können nach verschiedenen Gesichtspunkten gesammelt werden. So unterscheidet Erich Bayartz die Sammlungen nach **Typen** (Hersteller/Modelle), **Ländern** (wo AFS vorkommen), **Portostufen**, **Heimat** (bezogen z.B. auf eine Stadt, Gemeinde oder einen Kanton), **Motiven** und **Firmen**⁷.

Ende der 1970er-Jahre waren in der Schweiz von der PTT 22 Frankiermaschinen-Fabrikate der Marken Francotyp (4 Modelle), Frama (1), Hasler (8), Pitney-Bowes (6), Safag (2) und Universal (1) genehmigt². Wie viel sich in diesem Bereich veränderte (z.B. infolge Übernahme, Fusion) zeigt sich dadurch, dass Heiner Dürst⁴ zum Teil schon 1987 andere Fabrikate und Marken erwähnt.

1.3 Absenderfreistempel, Absenderfreimarke, Privatganzsachen

Wird der Wertrahmen direkt auf das Kuvert abgedruckt, spricht man von Absenderfreistempel (Abb. 16). Wird er auf einen Klebezettel abgedruckt, welcher dann als Frankatur auf das Kuvert geklebt wird, dann bildet dieses Paar eine **Absenderfreimarke** (Abb. 14, 15). Auf weitere Definitionen wird verzichtet. Wie eng alles miteinander vernetzt ist, entnehmen wir z.B. dem Zumstein-Katalog *Ganzsachen Schweiz von 2002*: „Die Herstellung von sog. Privatganzsachen wurde von der Oberpostdirektion mit Verfügung vom 14.10.1907 ermöglicht. [...] Im Jahre 1930 hörte die Oberpostdirektion auf, die eingelieferten Sorten mit einem Wertstempel in Form der gültigen Freimarken zu bedrucken. Das Verfahren war einfach zu teuer, da viele der Wertstempel 2-farbig waren. Auch war das Interesse der Wirtschaft und des Handels an solchen Privatganzsachen **wegen der seit 1920 mehr und mehr verbreiteten Freistempelmaschinen** zurückgegangen.“

Die Absenderfreistempel als Killer der Privatganzsachen? Gut möglich. Zu guter Letzt können diese auch noch eine Barfrankierung sein (Abb. 53, 63)!

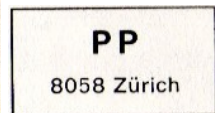
2. Die Barfrankaturen der Swissair



Abb. 1 | SLH FhSt FZH 15.



Abb. 2 | Beispiele von PP-Aufdrucken auf diversen Umschlägen der Swissair. P.O. Ziff. 747 gibt die Gestaltung vor².



Als Ganzstück betrachtet kommen PP-Belege einer Privatganzsache ganz nahe und können auch interessante Informationen enthalten. Abb. 3 zeigt einen solchen Umschlag aus der Zeit der Inbetriebnahme der DC-7C. Zeitlich also beschränkt, folglich in kleinerer Auflage gedruckt - was für die Absenderfirma aufwendiger und weniger flexibel war als eine AFS-Lösung.



Abb. 3 | Ab 21.12. sollte es losgehen (Werbetext links). Die Literatur® verrät uns nicht nur das Jahr: 1956, der Erstflug mit DC-7C war aber erst am 27.12.!

Über das Porto kann nur etwas gesagt werden, wenn der Beleg ganz erhalten ist. Daher ist es ratsam, die besonderen Briefe und Karten mit PP-Aufdrucken und -Stempeln als Ganzstück zu sammeln.

Wie folgende Beispiele aus Ende 1950er/Anfang 1960er-Jahre zeigen, gab es eine Zeit, in welcher die Werbeabteilung der Swissair den Freiraum neben dem PP-Aufdruck für Werbezwecke verwendete, was eigentlich einer Zwischenstufe zum AFS entspricht (und vielleicht nicht P.O.-konform war?).

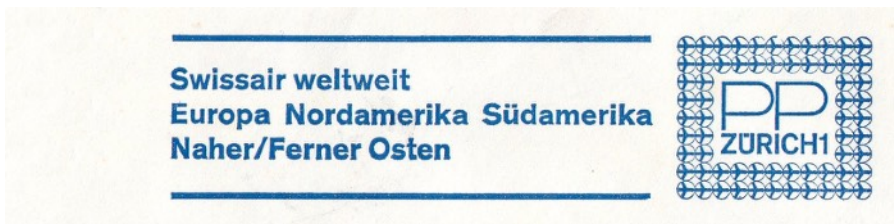


Abb. 4 | 1957- | Tokio wurde ab 23.4.1957 angefliegen.

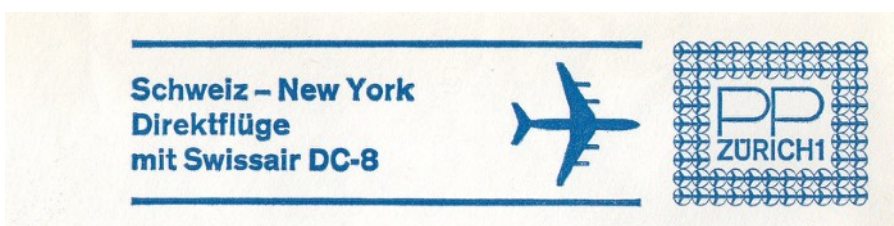


Abb. 5 | 1960- | Erstflug mit DC-8 nach New York: 30.5.1960, nicht alle direkt.



Abb. 6 | 1960- | Datierung ausgehend vom Bildmuster gemäss Abb. 5.



Abb. 7 | 1960- | Datierung ausgehend vom Bildmuster gemäss Abb. 5.

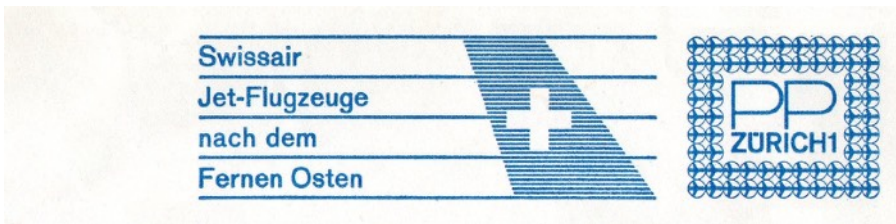


Abb. 8 | 1961- | Erster Jetflug mit Convair CV-880 M nach Tokio: 10.9.1961.

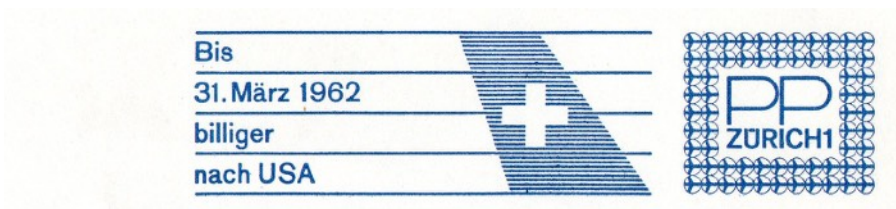


Abb. 9 | 1961-1962 | ausgehend vom Bildmuster Abb. 8 und Werbetext.



Abb. 10 | 1962- | Erstflug mit Douglas DC-8 nach Montreal + Chicago: 17.5.1962.

Ferienfreude –
Flugpauschalreisen
mit Swissair



Abb. 11 | 1962- | Eine ganzseitige Eigenwerbung für „Ferien mit Swissair“ haben wir im Bund vom 4.6.1962 entdeckt. Vorher Angebote vermutlich über Reisebüros.

Nach
5 Kontinenten
Swissair-Jets



Abb. 12 | 1962- | Seit dem 2.5.1962 wird auch Schwarzafrika angefliegen. Der 5. Kontinent, eigentlich Australien, fehlt weiterhin. An der GV 1989 der Aktionäre kündigte Ehrengast Bundesrat Adolf Ogi Luftfahrtverhandlungen mit Australien an. Es blieb aber ganz offensichtlich beim Applaus der 4213 anwesenden Aktionäre...

Swissair täglich
nonstop
Schweiz-New York



Abb. 13 | 1962-1963- | Mit der DC-8-53 ab 13.12.1963 sicher kein Problem mehr.

Wir vermuten, dass bei diesen PP-Frankierungen visuell eine Verwechslung mit einem Absenderfreistempel stattfinden konnte. Da ein AFS datiert sein muss (integrierter Ortsstempel oder manuell durch die Post), könnte in diesem Fall die Post interveniert haben, da der PP-Aufdruck eher wie ein Wertrahmen aussah, was er eigentlich nicht sollte...

3. Die Absenderfreistempel der Swissair, ohne und mit Werbeteil

Als Fluggesellschaft hatte die 1931 gegründete Swissair die Zeit der Privatganzsachen (vgl. Kap. 1.3) bereits überflogen und startete im Zeitalter des Aufbruchs der AFS. Über die Jahre erreichte sie die Betriebsgrösse und die Ausdehnung nicht nur international, sondern auch regional in den einzelnen Ländern, die eine Firmen-Sammlung möglich machen. Nicht bekannt ist uns, ob die beiden Vorgängerinnen der Swissair, die Ad Astra

und die Balair, diese Frankierungsart auch schon angewendet haben (ggf. Maschinen-Nr. vergleichen). Mit der wachsenden Konkurrenz in der Luftfahrt sind die wechselnden Werbeteile der AFS sehr interessant als Zeitzeugen der damaligen Werbeströmungen und -slogans.

Aufgrund der gemachten Beobachtungen hatte die Swissair in ihren Verwaltungs-, Betriebs- und Verkaufsstellen in der Schweiz u.a. folgende Frankiermaschinen im Einsatz (Achtung: ohne Gewähr für Vollständigkeit):

<u>Ortsstempel</u>	Frankiermaschine-Nr. (fett = FM umgezogen)
Zürich 1 (Hauptpost)	2233, 2523, 5451
Zürich 58 Flughafen	2038(*), 2233, 2523, 5451 , 82985, 84275, 85863
Genève 2 Cornavin	4251
Genève 15 Aéroport	4251 , 5016 (*) = nicht sicher ob FM der Swissair

Wie bei den PP-Belegen gilt es auch hier, dass diese als Ganzstück aufbewahrt werden (Bestimmung des Absenders), nur bei Bedarf als Ausschnitt und mit einem Abstand rundum von mindestens 5 mm. (N.B. diese Regel wird in diesem Artikel aus Platzgründen nicht eingehalten).



Abb. 14 | Einzelabdruck auf Kuvert (rechts) und auf Klebezettel (links = Absenderfreimarke als Zusatzfrankatur für einen Flugpostbrief nach einem CEPT-Land). Angabe des Absenders auf Klebezettel obligatorisch, wobei die Angabe einer Postfach-Nr. oder des Postcheckkontos – erkennbar an den römischen Zahlen am Anfang der Nr. - auch zulässig war (P.O. Ziff. 722²). Typ 3A Hasler F88, Dürst Nr.263.



Abb. 15 | Absenderfreimarke ab Rolle links/rechts perforiert.



Abb. 16 | Auf Postkarte Einladung zum Tag der offenen Türe in der Werft am 25.9.1976.



Abb. 17 | FM 2038(*), Typ 3J Frama M3/M4, Kat. Dürst Nr. 541.

In der Folge wird eine Auswahl von AFS der Swissair, sortiert nach Ländern und in chronologischer Reihenfolge der Verwendungszeit, vorgestellt.

Die Datierung beruht grundsätzlich auf den Werbeteilen, welche hier im Vordergrund stehen (**für die AFS-Spezialisten sind es die Wertrahmen**), dies weil sie für die zeitliche Bestimmung - nebst dem Ortsstempel - wenn nicht eine genaue, dann doch eine fundierte Grundlage liefern. Die aus den Werbeteilen herangezogenen Hintergrundinformationen sind z.B. die Logos, die Standort- oder Flugzeugtypenwechsel oder neue Angebote. Zum besseren Verständnis werden solche Hinweise ggf. und, wie auch bei den Barfankaturen, in Kurzform vermerkt. Die **geschätzten Verwendungszeiten** sind gleich nach der Abb.-Nr. wie folgt vermerkt:

JJJJ (= nur in einem Jahr verwendet) | -JJJJ-JJJJ- | -JJJJ-JJJJ-JJJJ-JJJJ-
 Strich = Verwendung vorher od. nachher möglich | **fett** = Jahre dokumentiert

Gezeigt werden AFS - manchmal gleicher Werbeteil, aber postalisch anders verwendet - aus der Schweiz (Kap. 3.1), Deutschland (3.2), Frankreich (3.3), den Niederlanden (3.4), Belgien (3.5), Portugal (3.6), Grossbritannien (3.7), Italien (3.8), USA (3.9), Zypern (3.10), Indien (3.11) und Argentinien (3.12). Um die Wertrahmen visuell vergleichen zu können, wurden die auf Seitenbreite abgebildeten AFS-Ausschnitte mit einer einheitlichen Scanfensterbreite von 138 mm gescannt.

3.1 Schweiz



Abb. 18 | -1947-1949- | Bis Ende der 1940er Jahre herrschte die Meinung vor, dass die Swissair nur Zubringerflüge zu den europäischen Zentren anbieten sollte.



Abb. 19a | 1951-1955-1956 | Erstflug mit DC-6B 18.8.1951, mit DC-7C 27.12.1956. Ab Ende 11.1958 nur noch DC-7C⁸ (vgl. Abb. 78). Typ 3A Hasler F88, Kat. Dürst Nr. 278 (ebenfalls bei Abb. 18, 20-23a, 23c-24c).



Abb. 19b | Gleiche FM wie Abb.19a, aber ohne Ortsstempel. Vermutlich vom Hauptsitz „vorfrankierter“ Briefumschlag – auf Vorrat oder zur Verwendung am Flughafen bzw. Zürich 58 (manueller Tagesstempel 17.8.1954 / SLH FhSt FZH 11). Typ 3A Hasler F88, Kat. Dürst Nr. 263 (ebenfalls bei Abb. 23b, 26).



Abb. 20 | 1953-1960-1977 | Die Economy-Klasse wurde 1952 auf dem Nordatlantik und 1953 in Europa, im Nahen und Mittleren Osten eingeführt. Pfeil-Logo 1952-1977.



Abb. 21 | 1954-1960-1977 | Planmässiger Erstflug nach Sao Paulo am 27.5.1954 und nach Buenos Aires am 7.4.1957. Das Pfeil-Logo bestand 1952-1977¹⁰.
Bemerkung: Bei den Abb. 20, 21 und 25 könnte es sich um Kontrollabdrucke handeln.



Abb. 22 | 1956-1960 | Die CV-440 blieb die modernste bis die Caravelle 1961 kam.



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



Abb. 23b | Wie Abb. 23a, jedoch ohne Ortsstempel, von FM Nr. 2523 einer anderen Betriebs-/Verkaufsstelle als der Hauptsitz. Vermutlich auch eine Vorfrankierung zur Verwendung anderswo im Betrieb. Entwertung durch die Post (SLH FhSt FZH 13).

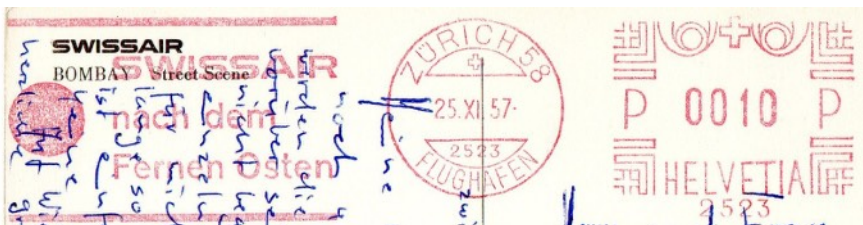


Abb. 23c | Wie Abb. 23b, jedoch mit Ortsstempel Zürich 58 Flughafen. Wie im Text vermerkt, wurde die Karte im Flug zwischen Bangkok und Bombay geschrieben und von der Kabinencrew entgegengenommen. Auch das war „Swissair-Service“ (vgl. Abb. 6): in Klotten wurde die Karte zum Versand ans „Büro“ mit der FM Nr. 2523 übergeben. Werbekarte mit Swissair-Eindruck aus den Passagier-Flugunterlagen.



Abb. 24a | 1960-1967-1970 | Caravelle ab 21.5.1960 nach London und DC-8 ab 30.5.1960 nach New York. Stempel Zürich 58 Flughafen. Typ 3A Hasler F88, Nr. 278.



Abb. 24b | Wie Abb. 24a, aber FM 5451 mit Ortsstempel Zürich 1 des Hauptsitzes.



Abb 24c | Nach uns vorliegender Weisung A1 verlangte die P.O. Ziff. 722² die Angabe des Absenders auf mit AFS frankierten Briefen. Per Flugzeug war Schaffhausen sicher noch im Nahverkehr, für die Post aber nicht mehr: Taxierung = doppelter Fehlbetrag. 1967 Eröffnung des neuen Verwaltungsgebäudes Balsberg. Auch die FM Nr. 5451 und 2233 werden (gestaffelt) umziehen (vgl. Abb. 28ff).



Abb. 24d | Wie Abb. 24a, nach Umzug in die Stadt? Typ 3A Hasler F88, Dürst 282.



Abb. 25 | 1962-1965- | Nach allen Ecken der Welt, wortwörtlich ab 1962 fast möglich (vgl. Abb. 12). Typ 3A Hasler F88, Kat. Dürst Nr. 278, Monat in römischen Zahlen.

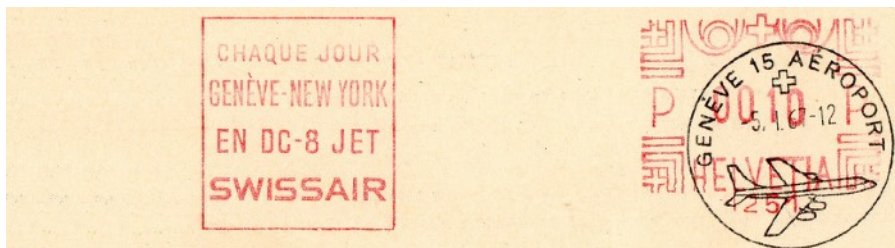


Abb. 26 | 1963-1967-1970 | Genève-New York täglich mit DC-8 ab 8.3.1963⁹. Ohne Ortsstempel, deshalb Entwertung durch die Post. Typ 3A Hasler F88, Dürst Nr. 263.



Abb. 27 | 1971-1978- | Mit Jumbo-Jet B-747 ab 1.4.1971, wie Zürich. FM Nr. 5016 mit Ortsstempel 1215 Genève 15 Aéroport. Pfeil-Logo 1952-1977 (!). Typ 4E Hasler F66/F88, Kat. Dürst Nr. 723.

Kurzferien
mit dem **Swissair-**
Städtebummler



Abb. 28 | 1972-1988- | 1972 wurden die Sondertarife für Wochenendausflüge eingeführt¹¹. Aus dieser Zeit liegt uns ein Abdruck ohne Werbung der FM 2233 (Typ 3A Hasler F88/F66, Dürst 271) vor, hier nun Typ 4K Hasler Mailmaster, Dürst 885.

Flughafen-
Kredit **JA**
23. September



Abb. 29 | 1980 | Kommerzielle oder politische Werbung? Eigentlich verbot P.O. Ziff. 702² jegliche Wahl-/Abstimmungspropaganda sowie politische Werbung. Ab Ende 1969 wurden in den Ortsstempeln die römischen Zahlen durch arabische ersetzt (bei älteren Maschinen anlässlich von Revisionen). Typ 3A Hasler F88, Kat. Dürst Nr. 309.

SPEX
Swissair Parcel Express
for packages up to 10 kg



Abb. 30a | 1981- | Da wurde das 50. Jubiläum zwar nicht vermerkt, aber die Statuten an die Aktionäre versandt und doch recht frühzeitig für die neue Dienstleistung SPEX geworben (vgl. Abb. 30b). Typ 3A Hasler F88, Kat. Dürst Nr. 309.

SPEX
Swissair Parcel Express
for packages up to 10 kg



Abb. 30b | 1981- | Einführung SPEX in Europa am 15.7.1981. Ortsstempel wie Abb. 29+30a von Zürich 58 Flughafen nach Zentralisierung der Verwaltung am Balsberg (vgl. Abb. 24c), Monatsangabe wieder in römischen Zahlen. Wertziffern nun in kleineren Ziffern mit Komma (vgl. Abb. 30a). Typ 3D Hasler F66, Kat. Dürst Nr. 420.



Abb. 31a | 1991-1994-1997 | Erstflug Zürich-Montreal-Toronto mit der MD-11 HB-IWA am 1.5.1991. MD-11 ab 1998 abgelöst durch A330. Typ 4Ma Pitney-Bowes 6500, mit Wertziffern =0000, Kat. Dürst Nr. 931.



Abb. 31b | 1991-1994-1997 | Typ 4P Pitney-Bowes A946, mit grösseren Wertziffern =0000, Kat. Dürst Nr. 939.

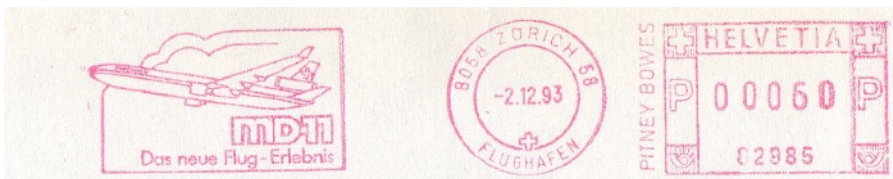


Abb. 31c | 1991-1994-1997 | Typ 4Mb Pitney-Bowes, mit Wertziffern 00000, Kat. Dürst Nr. 932.

Im Rahmen der UPU-Vorgaben waren die AFS je nach Land unterschiedlich. Gleich ist die 3-teilige Struktur mit Wertrahmen, Ortsstempel und Werbeteil.

3.2 Deutschland (FM-Typenbestimmung ohne Gewähr; bitte Literatur¹² beachten)



Abb. 32 | 1952-1953- | Erstflug nach USA via Frankfurt 5.2.1952 mit DC-6B. Abgebildet ist aber eine DC-4 in alter Bemalung. Werbeteil in der Mitte platziert wie bis zu Abb. 39. WR Typ E-23, FM Francotyp C, CO-Wertziffern, Kat. Nr. 392.



Abb. 33 | 1953- | Die Economy-Klasse wurde 1952 auf dem Nordatlantik und 1953 in Europa, im Nahen und Mittleren Osten eingeführt.



Abb. 34 | 1954- | a/Erstflugkuvert nach Südamerika ab Genève, SLH RF 54.11DD.



Abb. 35 | 1952-1956-1957- | Die Linie nach New York seit 5.2.1952 via Frankfurt und ab 6.5.1957 via Köln. Ortsstempel ab hier (16) Frankfurt (Main) 16.



Abb. 36 | 1956 | Auf den Tag genau zum 25. Geburtstag abgestempelt.



Abb. 37 | 1957-1961 | Erstflug Zürich-Tokio am 23.4.1957 mit DC-6B (vgl. Abb. 23).



Abb. 38 | 1957-1958-1960-1961 | Noch fehlen Schwarzafrika (1962) und Australien.



Abb. 39 | 1960-1961-1970 | Ab Zürich mit DC-8 ab 30.5.1960 nach New York.

1958 verfügte die Bundespost die Umstellung von Werbung Mitte auf Werbung links für alle neuen Maschinen¹².



Abb. 40 | Vorführstempel. WR Postalia = immer unterbrochen.



Abb. 41 | 1960-1961-1964 | WR Typ E-26, FM Francotyp C, Datum 15 mm breit, Nr. 474.



Abb. 42 | -1961-1966- | Mit Versandart-Vermerk „Drucksache“; wie hier, erscheint dieser in der Regel links aussen, ein- oder mehrzeilig, schräg von unten nach oben.



Abb. 43 | -1964-1966- | Ersatz-AFS (?) ohne Werbeklischee, auf Swissair-Brief.



Abb. 44 | -1964-1970- | Selbstlob gültig (?) bis zum Tag des Grounding 2.10.2001.



Abb. 45 | -1966-1970- | 6 unten im Ortsstempel: PLZ verkürzt (=ohne 0, ab 1961).



Abb. 46 | -1967-1968- | Die DC 9-15 wurden 1966 und die DC 9-32 1967 eingeführt. Als einziges reines Jet-Frachtflugzeug im Einsatz: DC 9-33F HB-IFW 1969-1984.



Abb. 47 | -1967-1968- | Man stelle sich diesen Werbeslogan in einem AFS von Frankreich vor... (die Caravelle hatte ihren letzten Linieneinsatz am 23.3.1971).



Abb. 48 | -1967-1970- | Reine Jetflotte ab 1968. Schwarzafrika seit 2.5.1962.



Abb. 49 | 1968-1969 | Ab 2.4.1968 bis nur Ende Oktober 1969 war dies möglich¹¹.



Abb. 50 | -1971-1973- | Ortsstempel neu Frankfurt am Main 1.



Abb. 51 | 1972-1979- | Erster Einsatz der DC-10 am 15.12.1972 auf der Linie Zürich-Montreal-Chicago. WR Typ E-26 E, FM Pitney Bowes, Kat. Nr. 513.



Abb. 52a | 1984-1988-1991- | 3-Klassen-System durchgehend ab 1984. Ortsstempel Hamburg 1. WR Typ E-29/31, FM Stielow-Neopost („H“ im Wertrahmen).



Abb. 52b | Gleich wie Abb. 52a, Ortsstempel Frankfurt am Main 1. FM wie Abb. 51.



Abb. 53 | 1978-1993-1996- | Rhomboid-Logo ab 1978¹⁰. Werbeteil kommt auch mit FM Nr. E 11 4124 u. Ortsstempel Frankfurt am Main 16 vor (1993). FM Pitney Bowes (Buchstabe „E“ in den sog. Kennungen im WR und Wellenlinien vor den Wertziffern). Seit 1.10.1969 müssen die Massendrucksachen im Freistempel den Gebührensatz ausweisen. Ab 1995 Vermerk „Entgelt bezahlt“ (vorher „Gebühr bezahlt“¹²).

3.3 Frankreich

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

- HAVAS (à valeur unique: A, WA, AW; à nombre limité de valeurs: B, WB, BW; à valeurs multiples: C, O, CW, WC, W, OW, G, GW, WG, CG, GC, OG, CGW, HZ, J, K, KG, KW, LZ, M, MG, MC, MW, MGW, P, PW, PA, T, TW)
Bemerkung: wenn M = Ersatzmaschine (BLa)
- SMH/Alcatel (F, FW, R, RW, RC, RCM)
- Satas (à valeur unique: SA, SAW, SB, SBW; à valeurs multiples: SC, SCW, SD, SDW, SE, SEW, SF, SFW, SG, SGW, SJ, SJW, W, SK, SKW, SL, SLW, SR, SRW, SV, SVW, SZ)
- Ascom-Hasler (HA)

Bemerkung: valeurs multiples = frei wählbarer Wertbetrag



Abb. 54 | 1956 | 25 Jahre im Dienste der Kundschaft, ganz im Sinn der Sensibilität à la Française im Gegensatz zur germanischen Nüchternheit (vgl. Abb. 36).



Abb. 55 | 1956-1957- | Die CV-440 kam 1956 und blieb die modernste im Europaverkehr bis die französische Caravelle 1961 kam. Bild: Delcampe 12.2013.



Abb. 56a | Die beiden CV-440 HB-IMM und HB-IMN gemeinsam auf dem Flughafenvorfeld in Nizza. Bildseite der folgenden Werbesendung:

TOUS LES JOURS

SWISSAIR CONVAIR METROPOLITAN
Aéroport Nice-Côte d'Azur.

NICE par Convairetropolitan
GENEVE-ZURICH

SWISSAIR

Monsieur, Madame,
= 26 V 00 = NICE R.P. =

Bientôt les VACANCES! La nouvelle allocation de devises étrangères va vous permettre de réaliser vos projets d'évasion vers les paysages enchanteurs de la SUISSE.

Profitez au maximum de vos Congés, en utilisant les services aériens que SWISSAIR met à votre disposition, tous les Jours, à 18.00 H., au départ de NICE, vers GENEVE, ZURICH et BALE, avec correspondances pour l'ALLEMAGNE, LONDRES et NEW-YORK.

Choisissez la Route de la Qualité et de la Précision Suisses.

Voyagez par **SWISSAIR**

Mme LTOGIER-VISSIAN Louis
Chirurgien-Dentiste
15, Bd Victor-Hugo
N I C E

Abb. 56b | -1958-1962 | Ortsbezeichnung Nice. AFS vom 26.5.1958 mit einem grossen Fragezeichen betr. Erstflug mit der CV-440 nach Nizza, welcher im SLH erst am 1.4.1961 für Zürich-Nizza erwähnt wird! Ein Pressefoto bestätigt aber, dass die CV-440 bereits im Februar 1958 nach Nizza eingesetzt wurde. Entweder keine Post oder ein neuer ET-Beleg Genève-Nice, welcher noch zu finden ist?



Abb. 57 | -1958-1960- | Schweizer Gastlichkeit über den Wolken.



Abb. 58 | 1961-1962-1965 | Nur die Jets erwähnt, die Caravelle noch an 2. Stelle.



Abb. 59a | 1966-1969-1971 | Einführung DC-9 1966, reine Jet-Flotte 1968. Die Caravelle (bis 1971) muss hier hinten anstehen. Kleinere Schrift als in Abb. 59b.



Abb. 59b | 1966-1969-1970-1971 | Grössere Schrift im Vergleich zu Abb. 59a. Mit dem Sternchen als Zeichen für Massensendung zu tieferem Tarif.



Abb. 60 | 1968-1972-1973-1975 | Kleine Schrift wie bei Abb. 59a. Stern s. Abb. 59b.



Abb. 61 | 1975-1977- | Zweckmässig, da neuer Standort ab 1975. Stern s. Abb. 59b.



Abb. 62 | 1975-1977- | Absender neu mit CEDEX-Adresse (Courrier d'Entreprise à Distribution EXceptionnelle = schnellere Postzustellung).



Abb. 63 | 1978-1981- | Dito, aber schon mit Rhomboid-Logo. Ohne Wertrahmen, da AFS als Barfrankierung (Port Payé Paris) verwendet.



Abb. 64 | 1984-1994- | Das 3-Klassen-System wurde durchgehend 1984 eingeführt.

3.4 Niederlande



Abb. 65 | 1978-1983- | Rhomboid-Logo ab 1978. Muster- oder Probeabdruck.

3.5 Belgien



Abb. 66 | 1972-1975- | Die DC-10 warteten in Zürich und Genève auf die Transitpax.



Abb. 67 | 1976-1978- | Kuwait wurde ab Zürich ab 1.4.1959 mit DC-6B und ab 4.4.1976 (ab 7.11.1976 via Genève) mit DC-8 angefliegen. Auch für Transitpax.

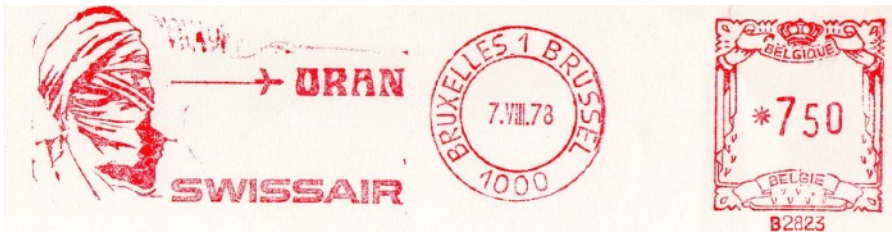


Abb. 68 | 1976-1978- | Oran in Algerien wurde ab 7.4.1976 ab Genève (SLH RF 76.8) und ab 6.4.1977 ab Zürich (SLH RF 77.9) angefliegen. Werbung auch hier für Transitpassagiere gedacht.

3.6 Portugal



Abb. 69 | 1954-1959-1962 | Erstflüge via Lissabon nach Südamerika am 27.5.1954 mit DC-6B, nach New York am 7.5.1957 mit DC-7C und am 29.7.1960 mit DC-8.



Abb. 70 | 1960 -1965- | Erstflug mit DC-8 via Lissabon nach New York am 29.7.1960, aber nur bis Ende Oktober 1960 (SLH)!



Abb. 71 | 1972-1976- | Diese Werbung war vermutlich für die portugiesischen Fluggäste gedacht, die via Schweiz nach dem Fernen Osten reisen wollten.



Abb. 72 | 1978-1983-1984- | Erstflug Genève-Oporto am 2.4.1978 (SLH RF 78.3), ab Zürich via Genève am 3.4.1982 (SLH RF 82.11) und am 29.3.1983 mit Post ab Schweiz. Wenn alte Logos nicht verschwinden!



Abb. 73 | -1984-1994- | Neue Frankiermaschine, neue Nummer, neue Anordnung mit Ortsstempel nun in der Mitte. Zeit also auch, um das alte Pfeil-Logo (1952-1977) durch das neue Rhomboid-Logo zu ersetzen (vgl. Abb. 72).

3.7 Grossbritannien



Abb. 74 | -1970-1978 | Wie bei Abb. 66/67/68 und 69/70/71, Werbeslogan für die Akquisition von Transitpassagieren.

3.8 Italien



Abb. 75a | Bildseite der folgenden Werbesendung. DC-8-32 HB-IBB, im Mai 1964 umgebaut zu DC-8-53, was sie tauglich machte für den Nonstop-Flug nach den USA bei jedem Wetter.

SWISSAIR Douglas DC-8

ROMA

SWISSAIR
LINEE AEREE SVIZZERE

In partenza da Milano e Roma avrà luogo dal 10 al 26 agosto 1965 un viaggio di studio negli Stati Uniti d'America per Farmacisti italiani.

L'itinerario che toccherà alcune fra le più belle zone e città degli USA, prevede la visita ad importanti industrie e catene oltre che alla FIERA MONDIALE di NEW YORK.

Le quote di partecipazione sono di Lit. 495.000 da Milano e Lit. 520.000 da Roma, pagabili anche ratealmente.

Per il programma dettagliato gli interessati potranno rivolgersi alla

SWISSAIR

ROMA - Via Bissolati, 4 - Tel. 460.652
MILANO - Via Albricci, 10 - Tel. 802.321
GENOVA - Via XXV Aprile, 4 - Tel. 204.654
FIRENZE - Via Borgognissanti, 56/r - Tel. 24.110
NAPOLI - Via Depretis, 5 - Tel. 320.185

POSTE ITALIANE

*010.=

Emilio Amico. Studente.
Gioscaro Pizzo
Dottorello n° 20-22
Abramo (ET)

Autoriz. Ministeriato alla GONDRAND N° 11429.63/26 del 21-4-6

Abb. 75b | -1965-1979 | Werbekarte an die italienischen Apotheker für eine Studienreise in die USA und den Besuch der New Yorker Weltausstellung 1964/1965. Abflug ab Milano oder Rom, vermutlich via Genève oder Zürich an Bord einer DC-8.



Abb. 76 | Wie Abb. 75, mit Zusatzvermerk „STAMPE“ (Drucksache). Alter Schriftzug, welcher offiziell 1978 durch das neue Erscheinungsbild abgelöst wurde (s. Abb. 77).



Abb. 77 | 1979-1980-1999- | Alles neu: FM, Rhomboid-Logo und Schriftzug.

3.9 USA



Abb. 78 | -1958- | Das Schreiben deutet auf einen AFS der Swissair hin. Ab ca. den 1950er-Jahren wurde rege Werbung mittels Ansichtskarten mit gedrucktem Werbetext gemacht, auch mit gedruckten handschriftlichen Grussbotschaften gezeichnet u.a. von einem fiktiven S.R. Weltmann!



Abb. 79 | 1957-1959- | Als es für die Fluggäste der amerikanischen Ost-Küste noch vorteilhaft war, nach Tokio in östlicher Richtung zu fliegen.



Abb. 80 | 1957-1959- | Erstflug via Lissabon nach New York mit DC-7C: 7.5.1957.

3.10 Zypern

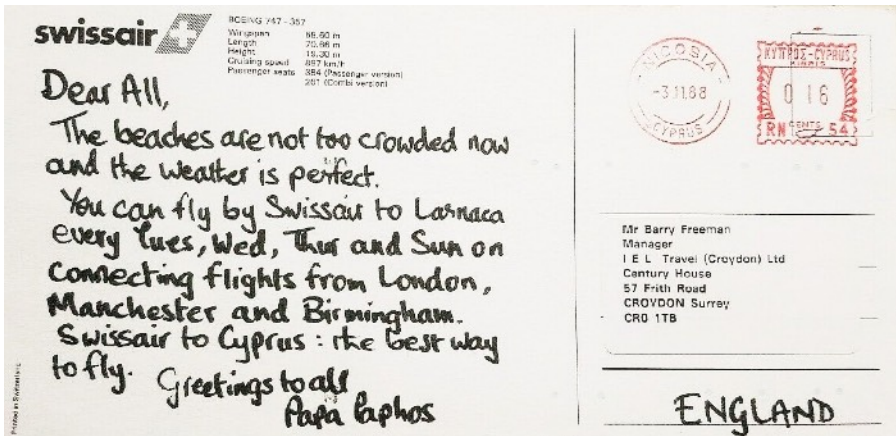


Abb. 81 | 1986-1988- | Erstflug Zürich-Birmingham am 1.4.1986³ (nicht im SLH). Wie bei Abb. 78 deutet hier nur der Beleg auf einen AFS der Swissair hin. Ob dies der Fall ist, weil hier ein Werbeteil nicht vorkommt, könnte nur aufgrund weiterer Sendungen beurteilt werden. Die Werbesendung stammt zwar von der Swissair, geschrieben soll sie aber ein gewisser „Papa Paphos“ haben. Bild: eBay 7.2021.

Bemerkung: Die Abb. 23c, 56, 75, 78 und 81 zeigen, dass nicht nur Briefumschläge, sondern auch eine Ansichtskarte manchmal für eine Überraschung sorgen kann. Die Karte kann bildseitig ganz banal sein (Abb. 23c und 78) oder einen direkteren Bezug zur Firma haben wie hier die

Flugzeuge von Abb. 56, 75 und 81. Man ist also gut beraten, an den Ansichtskartenbörsen und anderen Flohmärkten auch auf die Adressseite der Karten zu achten.

3.11 Indien



Abb. 82 | -1959- | Muster- oder Probeabdruck, Wertangabe null.

3.12 Argentinien



Abb. 84
s. Text in Kap. 4
Ausgabetag: 2.9.2001



Abb. 83 | -31.3.2002 | AFS als Ankunfts- bzw. Farewell-Stempel auf Kuvert des letzten Langstreckenflugs der Swissair, SLH RF 2002.4a.

4. Fazit

In der Zeit der roten AFS hatte auch die Post ihre Freistempel - in Form nur eines Wertrahmens. Allgemein bekannt dürften die Postfreistempel sein, welche am 9.8.1976 als Automatenmarken eingeführt worden sind. Zuerst auf Papierrollen mit diversen Sicherheitsunterdrucken erschienen, folgten ab 1996 wenige Ausgaben mit vorgedruckten Motiven, in welchen nur noch die Wertziffern in ein weisses Feld eingedruckt wurden. Das vierte vorgedruckte Motiv der Ausgabe 2001 „Posttransportmittel“ war dem Flugzeug gewidmet. Es war auch das letzte noch aktive Swissair-Flugzeug auf einer offiziellen Briefmarke bzw. Automatenmarken (Abb. 84). Ausgabetag war der 2.9.2001, neun Tage vor dem 9/11 und genau ein Monat vor dem Grounding. Der AFS von Buenos Aires (Abb. 83) war somit der letzte der Geschichte der Swissair.

Die Forschungsgemeinschaft Post- und Absenderfreistempel e.V. hat 2001 die 180-seitige Schrift „Die Absenderfreistempel der Deutschen Lufthansa AG 1932-2000“ herausgegeben. Im Vorwort ist zu lesen:

„Von den Aerophilatelisten werden die Absenderfreistempel der Luftverkehrsgesellschaften, auch die speziell der Deutschen Lufthansa, oft stiefmütterlich behandelt. Dies ist auch dadurch bedingt, dass weithin Unkenntnis über die Vielzahl der verwendeten Werbeklischees und deren Bezug auf aerophilatelistisch interessante Ereignisse besteht. Hinzu kommen noch die Schwierigkeiten der Beschaffung und der richtigen Einordnung der Freistempel, da bisher nirgendwo Listen über die von der LH seit 1954 verwendete Freistempel veröffentlicht wurden.“

Wenn wir „Swissair“ anstelle von „Lufthansa“ schreiben, können wir uns den Worten der Autoren Pauly und Mertens nur anschließen und der Hoffnung Ausdruck geben, dass in Bezug auf die Swissair doch irgendwo ein unbekanntes Archiv oder eine Liste mit all den relevanten AFS-Daten schlummert...

Mit diesem Beitrag sollte auf die Existenz der Absenderfreistempel der Swissair sowie deren dokumentarischen Wert und Vielfalt hingewiesen werden. Es wurde dabei sehr viel über Werbung geschrieben, was ganz eindeutig den Nebenzweck der Absenderfreistempel verdeutlicht - Hauptzweck sollte ja eine rationellere Postabfertigung in der Firma sein. Mit dem Anbringen eines Freistempels wird aber auch die Verbindung zu einem sehr spezifischen Fachgebiet der Philatelie geschaffen. Wenn die AFS nicht als Spezialsammlung angegangen werden, dann können sie dank dem Werbeteil auch zusätzlichen Reiz in eine Motiv- oder Heimatsammlung einbringen. Warum nicht auch in eine Flugpostsammlung?

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen / Abkürzungen / Dank:

1. Eh die Erinnerung erlischt, Dokumentation einer Swissair-Karriere, Friedrich W. Völker, Schück-Verlag, 2013, ISBN 978-3-9520906-5-7
2. Postordnung (P.O.) bzw. Verkehrsvorschriften A1, Stand Ende 1970er-Jahre. Die Veränderungen über die Jahre wurden nicht überprüft.
3. <https://175jahrebaslertaube.ch/de/sammlung/9800-0906700001/>
4. Freistempelkatalog Schweiz 1987+1998, Heiner Dürst, Eigenverlag
5. Schweizerischer Verein der Poststempelsammler SVPS (franz. ASCEP) www.svps-ascep.ch
6. Forschungsgemeinschaft Post- und Absenderfreistempel e.V. www.fg-freistempel.de
7. Faszination Freistempel, Erich Bayartz, 1992, Schriftenreihe von Quelle 6
8. Swissair, A Day-by-Day Documentation, Fredy Peter, 2018, AS Verlag & Buchkonzept, ISBN 978-3-906055-89-3
9. Journal de Genève 5.11.1962, Archives historiques Le Temps
10. Remember Swissair, Urs von Schröder, Weltbild 2006, ISBN 3-03812-154-1
11. Geschäftsberichte der Swissair
12. Die deutschen Post- und Absenderfreistempel, Band 2, Heiner Dürst und Gerd Eich, 1999, Heft 20, sowie: Freistempel-Glossar, Karl Pauly, 2002, Heft 15, beide aus der Schriftenreihe von Quelle 6

AFS = Absenderfreistempel | BLA = Lachat | ET = Einsatz eines neuen Flugzeug-Typs gem. SLH | FM = Frankiermaschine (Deutschland: Freistempler) | WR = Wertrahmen

Herzlichen Dank an: Bernard Lachat (Typenbestimmung CH) und Roland Herzog (Philamondo).

Wenn Briefe (von der grossen Sause) sprechen könnten... Abgestempelt am 11.6.1940 in Bern 1 nach England

Der abgebildete Brief nach London wurde von der Briefausgabe Bern 1 am 11.6.1940 verschickt (Abb. 1). Er sollte vermutlich eine britische, nicht zustellbare Sendung („Rebuts“ im Bestimmungsort) auf dem Landweg via Paris nach England zurückbringen. Als Dienstsache musste er nicht frankiert werden. Seine Reise aber dauerte sehr lange.



Abb. 1 | Stempelfarbe schwarz² (auf den früheren Auslieferungen?)...



Abb. 2 |
...aber auch violett!
(auf den späteren
Auslieferungen?).
Handschriftlicher Vermerk:
am 10.10.1945 erhalten

Im März 1945 erhielt die G.P.O. (Generaldirektion der britischen Post) eine Meldung ihrer Amtskollegen des befreiten Frankreich. Diese teilten ihr mit, dass sich in Paris Postsäcke befinden, welche im Juni 1940, als sich die deutschen Truppen Paris näherten, versteckt wurden und es bis dahin geblieben sind¹.

Es waren mindestens 167 Postsäcke, welche sich wie folgt aufteilten:

- Postsendungen aus England ins Ausland: 41 Säcke
- Postsendungen nach England: 120 Säcke
- Transitpost: 6 Säcke

Alle 41 Postsäcke aus England ins Ausland waren für die Schweiz bestimmt und 71 der 120 Säcke nach England kamen aus der Schweiz. Die weiteren 49 waren u.a. aus Portugal, Spanien, Argentinien, dem Mittleren Osten sowie Ungarn und Rumänien, zwei Länder die ihre Postsendungen seit Kriegsbeginn nicht mehr via Deutschland, sondern Frankreich leiteten.

Alle nach England bestimmten Sendungen wurden mit dem Handstempel „DETAINED IN FRANCE / DURING GERMAN / OCCUPATION“ (Abb. 3) versehen und, soweit möglich, zugestellt - sofern die Empfänger nicht umgezogen, abgereist oder sogar verstorben waren. Insgesamt waren es rund 27'500 Sendungen, wovon also ein Grossteil aus der Schweiz stammen musste (71 von 120 Säcken nach England). Die Auslieferung der Sendungen erfolgte gestaffelt ab ca. Mitte April 1945 (wie auf Abb. 2 wurde gelegentlich vom Empfänger das Zustelldatum handschriftlich vermerkt).



Abb. 3 | Quelle: 1



Abb. 4 | Quelle: 3

Blicken wir zurück: Die Schlacht um Frankreich hatte am 5.6.1940 mit einer deutschen Offensive an der Aisne und der Somme begonnen. Am 9. Juni überschritten deutsche Soldaten die Seine. Am 14. Juni besetzten Teile der 18. Armee die französische Hauptstadt Paris. Um ihre Zerstörung zu verhindern, war diese zur offenen Stadt erklärt und von den französischen Truppen kampfflos geräumt worden. Der Waffenstillstandsvertrag trat am 25. Juni um 01:35 Uhr in Kraft. Frankreich wurde in zwei Zonen geteilt: Der Norden und Westen Frankreichs waren deutsch besetzt, ein Zustand welcher bis November 1942 andauerte³ (Abb. 4, rote Landesteile).

Die gesichteten Sendungen aus der Schweiz nach England wurden zwischen dem 5. und 12. Juni 1940 abgestempelt. Der Zufall wollte es, dass sie sich zur Zeit des Blitzkriegs im umkämpften Gebiet befanden. Dort wurden sie von pflichtbewussten Postbeamten in Paris vorsorglich versteckt, bevor sie erst fünf Jahre später unversehrt und nicht zensiert ihren Empfängern in (oder via) England zugestellt werden konnten. *Die von England ins Ausland verschickten Sendungen wurden von der britischen Post in den ursprünglichen Säcken an ihre Bestimmungsorte geleitet* (* vgl. nächste Seite). Ob diese im Bestimmungsland auch einen erklärenden Vermerkstempel erhielten? Wenn nicht, dann könnten der Abgangs- und der Ankunftsstempel auf den Einschreibe-Briefen einen Hinweis auf dieses seltsame Schicksal liefern.

Aus den „Postverbindungen mit dem Ausland, Land-, See- und Luftweg 1939-1947“ entnehmen wir folgende Abbildung² und Aussage:

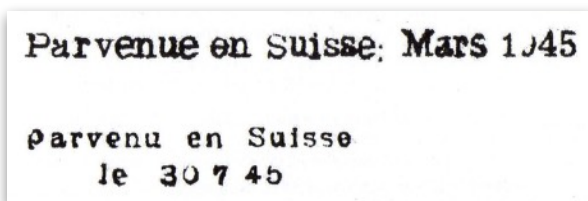


Abb. 5

Dazu schreibt Reinhard Stutz, CPHH-AIJP: [...] *Die nicht mehr zustellbare Post, in die Schweiz zurückgeleitete Post, erhielt den oben abgebildeten Vermerk in der Schweiz. [...]*“

Aufgrund der Darstellungen im *British Philatelic Bulletin* schliessen wir nicht aus, dass nicht nur die in die Schweiz zurückgeleitete Post, sondern auch die Sendungen aus Grossbritannien in die Schweiz mit diesem Stempel versehen wurden. Alle 41 Säcke Postsendungen aus England nach dem Ausland waren ja für die Schweiz bestimmt. Uns liegt kein solcher Beleg vor, aber es scheint deshalb wichtig bei der Beurteilung der Post zwischen britischer und schweizerischer Herkunft zu unterscheiden.

Folgende vier Varianten kommen so in Frage:

- a) Post CH-GB = zustellbar:
→ Vermerkstempel (VSt) „Detained in France during ...“ (Abb. 1).
- b) Post CH-GB = nicht zustellbar:
→ VSt „Parvenue en Suisse...“ (Abb. 5) (gemäss R. Stutz).
Anmerkung: ab wann wusste aber die britische Post, dass die Sendung nicht zustellbar war (vor oder nach dem Anbringen von VSt Abb. 3)?
- c) Post GB-CH = zustellbar:
→ auch VSt wie b) oder keiner? (Abb. 5 oder ohne).
- d) Post GB-CH = nicht zustellbar:
→ vermutlich Retour mit oder ohne VSt analog zum „Rebut“ in Abb. 1.

Vielleicht geben die beiden doch weit auseinander liegenden Daten (März 1945 und 30.7.45) einen Hinweis darauf, ob es nicht eher wie folgt lauten sollte:

b) Post CH-GB = nicht zustellbar (Vst Abb. 5 mit Datum „30.7.1945“)

c) Post GB-CH = zustellbar (VSt Abb. 5 mit „Mars 1945“ / vgl. Aussage (*))



Abb. 6 | Buenos Aires 7.6.1940, noch mit Air France (letzter Flug nach Südamerika 25.6.1940) beförderter Flugpostbrief aus Argentinien via Paris nach England.
Quelle: 4

Wie es sich genau zugetragen hat, könnten nur die Briefe sagen, wenn...

Zum Glück aber konnte im vorliegenden Fall keiner der Briefe sprechen. So blieben diese 167 Säcke Postsendungen während 5 Jahren zwar zusammengepfercht, aber versteckt!

Bei dieser Geschichte kommt einem spontan die Filmkomödie „Drei Bruchpiloten in Paris“ bzw. „Die grosse Sause“ (Originaltitel: La Grande Vadrouille) aus dem Jahre 1966 mit unter anderen Bourvil und Louis de Funès in den Sinn. Das Drehbuch mit Happy End hätte teils auch von diesen Briefen abgeleitet werden können.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen:

1. Artikel von Redaktor Douglas N. Muir im *British Philatelic Bulletin*, März 1986, Vol. 23, Nr. 7 | 2. *Postverbindungen mit dem Ausland, Land-, See- und Luftweg 1939-1947*, Band 8, Reinhard Stutz, Post und Geschichte GmbH 2010 | 3. Wikipedia | 4. Auktionshaus Felzmann, Auktions-Archiv, 23. e@uction

Berühmte Fliegerinnen. Liesel Bach: zum Fliegen geboren



Liesel Bach war eine der erfolgreichsten deutschen Kunstfliegerinnen in der Zeit zwischen 1930 und 1970. Sie siegte an zahlreichen Damenmeisterschaften im Kunstflug, überquerte die Alpen und war die erste Frau, die über den Mount Everest flog. Als Überführungspilotin flog sie im Zeiten Weltkrieg die Jäger **Messerschmitt Bf 109** und **Focke Wulf FW 190** sowie in Indien das Jagdflugzeug **Supermarine Spitfire**.



Am 14. Juni 1905 in Bonn geboren, verlor Liesel Bach schon früh ihre Mutter. Sie besuchte das Lyzeum der Ursulinen in Hersel, Nordrhein-Westfalen. Abgesehen von ihren guten Schulleistungen hatte es ihr besonders der Sport angetan. Neben Hockey, Leichtathletik und Eiskunstlauf, bereitete ihr das Turmspringen viel Spass. Liesel errang sogar eine Olympia-Auswahl im Turmspringen. Vielleicht der freie Fall beim Turmspringen weckte in ihr die Lust auf das Fliegen.

Ein Naturtalent lernt den Kunstflug

Liesel Bach begann ihre Ausbildung als Segelflugpilotin auf dem Rodderberg bei Mehlem (Ortsteil von Bonn). Im Sommer 1929 traf sie auf den Kölner Fluglehrer Jakob Möltgen und fragte ihn, ob er ihr das Motorfliegen beibringen könne. Möltgen übernahm diese Aufgabe, trimmte das junge Mädchen, bis sie die Ehrenrunde über den Kölner Platz flog und den Pilotenschein in der Tasche hatte.

In einer 40-PS-**Salmson-Klemm** absolvierte sie die Übungen, die zur Erlangung des Kunstflugscheins erforderlich waren, denn der Kunstflug hatte es ihr besonders angetan. Schon bald flog sie Steilkurven, beherrschte den Slip links und rechts und den Turn, dann ging sie die

Loopings an. Im Hinblick auf die ersten Damenmeisterschaften im Kunstflug hiess es, weitertrainieren, stets unter Betreuung von Jakob Möltgen, der begeistert über die Fortschritte der jungen Pilotin sprach und meinte: «Liesel Bach, unser «Bachstelzchen» ist ein Naturtalent, zum Fliegen geboren und sie wird einmal eine der ganz Grossen!»

Siegerin an der ersten Damenmeisterschaft im Kunstflug

Im Mai 1929 fanden in Köln die Kunstflugmeisterschaften statt – alle waren da, die von sich reden gemacht hatten: Die Fliegerinnen Beinhorn, Etzdorf, Hoffmann, Fussbahn, Willisich und Dr. Roos. Das waren Deutschlands fliegende Frauen, die dem «Nesthäkchen Liesel» gute Ratschläge gaben. Dann ging es los, Luise Hoffmann galt als Anwärterin auf den Titel und ihre



Klemm KL-25E

Kür war ausgezeichnet. Aber die folgenden Elly Beinhorn (siehe Beitrag Philatelie & Luftpost 2019/2) und Marga von Etzdorf standen ihr in nichts nach. Als die Pflicht zu Ende war, führte jedoch Liesel Bach.

Bei der Kür waren noch mehr Zuschauer anwesend, um die schnellen Damen zu sehen, wie sie am Himmel ihre Figuren flogen. Wieder begeisterten die Pilotinnen das

Publikum, das aufhorchte, als die Stimme des Ansagers ankündigte: «Am Start Liesel Bach auf Klemm L 26». Auch wenn der Motor nicht sofort anspringen wollte, klappte der Start und dann begann das «Bachstelzchen» ihre eigene, oftmals durchdachte und verbesserte Kür. Sie flog alle Loopings und Rollen sauber, auch die Acht gelang ihr perfekt, eine Figur, die noch niemand vor ihr geflogen hatte! Nach der Landung wurde sie von einigen Männern auf die Schulter gehoben, als der Lautsprecher verkündete: «Siegerin im Damenkunstfliegen ist Liesel Bach!»

Über die Alpen

Mit beiden Beinen war Liesel Bach in die Fliegerei hineingesprungen. Nachdem sie Deutsche Meisterin wurde, bekam sie noch eine bessere Maschine, eine Klemm «Falke», mit der sie 1933 von Köln nach Friedrichshafen flog und dann über die Alpen nach Italien. Sie sah die schneebedeckten Gipfel und die Gletscher dicht unter sich und empfand tiefe Ergebenheit angesichts dieser gewaltigen Natur. Sie hatte ihre erste Alpenüberquerung hinter sich gebracht, im Laufe ihrer Fliegerzeit sollte dieses Gebirge noch zwölfmal überfliegen. (Liesel Bach war übrigens auch



beim Internationalen Flugmeeting 1937 in Dübendorf dabei, wo sie mit einem **Bücker Bü133 Jungmeister** teilnahm).

Nach der Alpenüberquerung erfolgte die Landung auf dem Flugplatz Taliedo bei Mailand, sie wurde mit Jubel empfangen. Dort lehrnte sie auch Lucie Byczkowski kennen, eine junge Fliegerin und Fallschirmspringerin aus Westfalen. Man bat Liesel, doch mit Lucie aufzusteigen und diese im Rückenflug aus ihrer Klemm auszukippen. Sie stiegen auf, Liesel kippte ihre neugewonnene Freundin aus 500 Meter Höhe aus, dann blähte sich der Fallschirm auf und Lucie erreichte sicher den Boden. Diese Vorführung erfreute das Publikum, und so kam es, dass die beiden in der Folgezeit immer wieder zusammen arbeiteten. Gemeinsam mit Lucie, die eine **Junkers F 13** besass, wurden sie die Hauptattraktionen von Luftsportveranstaltungen.



Überführungspilotin der deutschen Luftwaffe

Während des Krieges ruhte natürlich jede sportliche Flugtätigkeit. Die Pilotinnen wurden zum Dienst in den verschiedenen Überführungsgeschwadern verpflichtet. Liesel Bach absolvierte ihren Dienst im Überführungsgeschwader Mitte in Berlin-Tempelhof. Neben ihr flog auch Beate Uhse-Köstlin in diesem Geschwader.

1940 begann Liesel Bach in Rangsdorf einen Fliegerinnen-Kurs der vom 22. April 1940, um sich mit einer Anzahl einmotoriger Flugzeugtypen vertraut zu machen, die sie später von den Herstellerfirmen zu den Fliegerhorsten bringen würde. Im Rahmen ihrer Überführungsflüge landete sie am 4. Oktober 1940, von Stendal kommend, mit einer Junkers Ju 87. Liesel Bach absolvierte in Hildesheim einen Umschulungs-Kurs vom 27. Januar 1945 bis 20. Februar 1945, bei dem sie auf den Flugzeugmustern Messerschmitt B 108 «Taifun», Fieseler Fi 156 «Storch», Arado 96, Gotha Go 145, Focke Wulf 190, FW 58 «Weihe» und Messerschmitt Bf 109 geschult wurde. Dazu absolvierte sie insgesamt vierunddreissig Platzflüge.



Messerschmitt B 108 «Taifun», Fieseler Fi 156 «Storch», Focke Wulf FW 58 „Weihe“

Das Kriegsende am 8. Mai 1945 erlebte Liesel Bach auf dem Fliegerhorst Leck in Schleswig-Holstein. Sie bekam von Major Anton Hackl – Kommodore des JG 11 – auf einem Portraitfoto eine Widmung mit folgendem Wortlaut: «Dem herrlichen Mädels, Fräulein Liesl Bach, in alter Frontkameradschaft in den letzten Tagen des Weltringens. Toni Hackl Major und Geschwader Kommodore J.G. 11».

Abenteuer Indien

1950 bis Juli 1953 weilte Liesel Bach auf Einladung der Indischen Regierung in Indien. Von Düsseldorf aus ging es mit einer DC 3 der KLM nach München und von dort mit einer Lockheed Constellation der Ost-Asiatischen Linie über Rom-Kairo-Bagdad Dhahran nach Karachi, dort Umstieg in eine Maschine der KLM nach Kalkutta. Im Januar 1951 startete sie auf dem Flughafen Lucknow mit ihrem Fluglehrer Manhore Namjoshi, Indiens Flieger-As Nr. 1 mit einer zweimotorigen, siebensitzigen Beechcraft zum Prüfungsflug für den Erwerb des indischen und internationalen Flugzeugführerscheins. Die bis Ende des 2. Weltkriegs ausgestellten deutschen Flugzeugführerscheine wurden durch alliierten Beschluss nach Kriegsende ungültig.

Im Februar 1951 errang Liesel auf dem Flugplatz Cawnpore bei einer internationalen Kunstflugmeisterschaft den ersten Platz. Während ihres Trainings erhielt sie von Group-Captain Singh die Zusage, eine Spitfire der Indian-Air-Force (IAF) fliegen zu dürfen. Sie absolvierte auf dem Militärflugplatz Chakari, nach einer Einweisungszeit am Boden von 10 Minuten, drei Starts und Landungen mit dem legendären englischen Jagdflugzeug.

Flug über den Himalaya

1951 bereitete sich Liesel Bach auch auf dem indischen Flughafen Lucknow auf ihren Flug über das Himalaya-Gebirge vor. Für diesen Flug stellte ihr der indische Minister P. B. Pant seine **Beechcraft «Expeditor»**, Kennzeichen: VT- CJV, zur Verfügung.



Auf der ersten Etappe von Lucknow bis nach Haldvani am Fuss des Himalayas hatte Liesel Bach den indischen Minister an Bord; von Haldvani flog sie über das «Dach der Welt» alleine. Somit wurde Liesel Bach die erste Frau der Welt, die über dem Mount Everest (8'849 M.ü.M.) und später auch dem Nanga Parbat (8'126 M.ü.M.) flog! Vor ihrer Abreise wurde Liesel vom

indischen Ministerpräsidenten Pandit Nehru verabschiedet, der ihr seine Verbundenheit mit Deutschland ausdrückte und ihr viel Glück und weitere Erfolge wünschte.

In Ceylon verteidigte Liesel Bach im Dezember 1952 ihren internationalen Titel im Kunstflug. Sie wurde Siegerin in der Damenklasse und holte den ersten Sieg in der Gesamtwertung einschliesslich der Herrenklasse.

1955 startete Liesel Bach wieder in Deutschland

Die Bundesrepublik Deutschland erhielt 1955 die Lufthoheit zurück und Liesel Bach legte sich ein neues Flugzeug zu. Sie entschied sich für eine Klemm Kl 35 B mit einem Motor vom Typ Hirth HM 506. Damit beteiligte sie sich an verschiedenen Wettbewerben, wie Deutschlandflügen, sowie an der 10. Deutschen Kunstflugmeisterschaft und 1963 an der Europameisterschaft im Kunstflug für Damen, die sie auch gewann.



Klemm Kl 35 von Liesel Bach, ausgestellt im Deutschen Technikmuseum Berlin.

1962 fand auf dem Flugplatz Betzdorf eine Flugveranstaltung unter Mitwirkung von Liesel Bach statt. Sie wurde betreut vom Kölner Flieger des Kölner Klubs für Luftfahrt Karl Heinz Springer. Anwesend war auch General a. D. Adolf Galland, der «General der Jagdflieger» des 2. Weltkriegs. Auf Initiative des Kölner Fliegers Karl-Heinz Springer wurde am 1. August 1981 in Köln der «Liesel Bach»-Sportfliegerklub e.V. gegründet. Als Fluggerät

dient zunächst die neuaufgerüstete Kunstflugmaschine **Klemm Kl 35** «Liesel Bach», D-EDOD. Andere Sportflugzeuge reihten sich später in das Inventar des Vereins.

Wenn sich Liesel Bach auch nicht mehr an Rekordflügen und Meisterschaften beteiligte, so war sie dennoch während längerer Zeit in den Cockpits modernster Sport-Maschinen in Frankreich und Spanien zu sehen. 1992 verstarb Liesel Bach in Frankreich im Alter von 86 Jahren.

Walter Kalt

Quelle: https://www.cockpit.aero/rubriken/detailseite/news/beruehmte-fliegerinnen-liesel-bach-zum-fliegen-geboren/?no_cache=1

Vor 85 Jahren startete die Spitfire zum Erstflug

Die **Supermarine Spitfire** wird im Vereinigten Königreich noch heute verehrt. Nicht zu Unrecht, denn das meistgebaute britische Kampfflugzeug entschied, gemeinsam mit der Hurricane, 1941 die "Luftschlacht um England". Vor genau 85 Jahren flog es zum ersten Mal.



Der seit 1934 von Reginald J. Mitchell bei Supermarine Aviation Works (Vickers) entwickelte Jäger "Type 300" startete am 5. März 1936 mit Joseph "Mutt" Summers am Steuer in Eastleigh zum Erstflug. Der schlanke Tiefdecker erinnerte mit seiner Stromlinienform, der langen Motorhaube und dem weit zurückgesetzten Cockpit an die eleganten Linien der vorherigen Supermarine-Rennflugzeuge. Als Triebwerk des Prototyps K5054 wurde ein Rolls-Royce PV12 verwendet, ein Vorläufer des später legendären Merlin. Die Motorleistung der Spitfire sollte sich im Lauf ihrer zwölf Produktionsjahre mehr als verdoppeln. Auch die maximale Startmasse und die Steigrate verdoppelten sich, während sich die Feuerkraft verfünffachte und die Höchstgeschwindigkeit um immerhin ein Drittel zulegte.

Britanniens bester Jäger

Durch zahlreiche konstruktive Detailverbesserungen und leistungsgesteigerte Triebwerke konnte die Spitfire im Kriegsverlauf immer wieder an die ebenfalls gestiegenen Leistungen der deutschen Jäger angepasst werden. Hieran hatte auch der seit 1936 verantwortliche Supermarine-Chefkonstrukteur Joseph Smith entscheidenden Anteil.

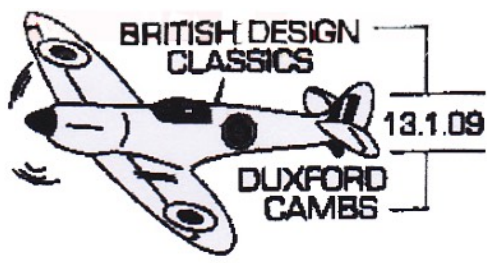
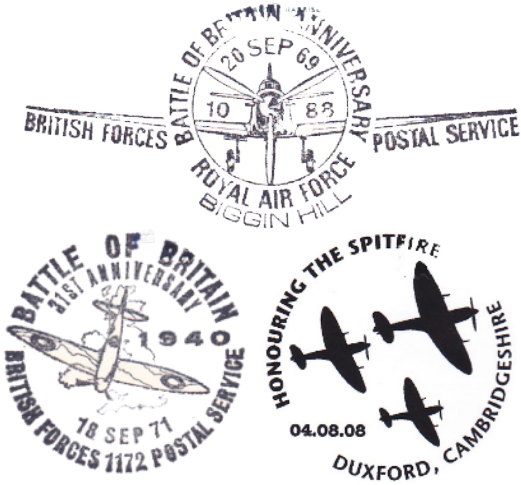
Spitfire an allen Fronten

Ab August 1938 setzte die RAF den bereits mit Dringlichkeit beschafften Jäger bei der No 19 Squadron ein. Bei Kriegsbeginn waren immerhin neun Geschwader mit dem neuen Jäger ausgerüstet. Nicht nur bei der Luftschlacht um England, sondern auch an allen anderen RAF-Schauplätzen des Zweiten Weltkriegs gelangte die Spitfire zum Einsatz. Bis zum April 1954 blieb sie als Aufklärer über Südostasien im Frontdienst. Zu den ausländischen Betreibern der Spitfire zählten unter anderem die

Türkei, Portugal, Ägypten, Dänemark, Indien, Belgien, Burma, Irland, die Niederlande, Norwegen und Thailand.

Erhaltene Exemplare

Heute gelten nach aktuellen Angaben noch etwa 70 Maschinen als flugfähig. Viele weitere befinden sich im Zulauf, was die Gesamtzahl fliegender Exemplare in Zukunft weiter hochtreiben wird. Darunter befinden sich vor allem in Grossbritannien auch einige Doppelsitzer, bei denen zahlungskräftige Fans auf einen Rundflug im Cockpit Platz nehmen können. In Deutschland gibt es derzeit zwei fliegende Spitfires, beide in der Version Mk.XVIII und damit nicht mit Merlin-Motor, sondern mit dem gut 2.000 PS starken Rolls-Royce Griffon.



Versionen

Wahrscheinlich hat kein Flugzeug jemals einen solchen Ruhm erlangt wie die Spitfire. Dieser britische Jäger war zweifellos eines der besten und vielseitigsten Flugzeuge, die während des Zweiten Weltkrieges in Erscheinung traten. Infolge laufender Ver-

besserungen während der ganzen Produktionsdauer behielt die Spitfire immer ein Mehr an Überlegenheit gegenüber ihren unmittelbarsten Gegnern und blieb in ihrer Endausführung bis in die fünfziger Jahre hinein bei der RAF im Einsatz. Insgesamt wurden 20 351 Maschinen in rund 40 verschiedenen Ausführungen konstruiert, was die Produktionszahlen anderer britischer Flugzeuge erheblich überstieg.



Jubiläums - Sonderstempel anlässlich 75 Jahre Erstflug der Spitfire und Erste Landung auf einem Schiffsdeck.



Die Spitfire hatte ihren Ursprung in der von Reginald J. Mitchell geschaffenen Serie von Seeflugzeugen der zweiter: Hälfte der zwanziger Jahre, die in der Supermarine S.6 B gipfelte. der Gewinnerin des letzten Schneider-Pokal-Rennens am 13. September 1931. Die Spitfire vereinigte in sich viele Elemente früherer Flugzeuge nach den besten Erkenntnissen der Aerodynamik, der Konstruktion, der Luftschraubentechnik und Ausrüstung. In diesem Sinn lief die Entwicklung von Mitchells Plänen gleichsam parallel zu den Leistungen von Henry Royce: Der berühmte

Merlin wurde eigentlich von dem in der S.6 B eingebauten 2350 PS (1728,4 kW) starken Rolls-Royce R-Motor abgeleitet, und buchstäblich um dieses Triebwerk herum wurde die Spitfire geplant. Das Projekt begann 1934, und nach einer Reihe von Modifizierungen entstand ein Prototyp, der zum erstenmal am 5. März 1936 startete. Seit den aller ersten Probeflügen übertraf seine Leistung alle Erwartungen, und im Juni, nach Abschluss des offiziellen Versuchsprogramms, kam ein erster Auftrag für 310 Maschinen. Dann folgten umfangreiche Aufträge, die bis Oktober 1939 bereits eine Gesamtzahl von 4000 Flugzeugen erreichten; dadurch wurde eine Verteilung des gewaltigen Produktionsprogramms unter alle führenden Flugzeughersteller in Grossbritannien unumgänglich.



Die erste Serie. Mk. 1, ging 1937 in die Fertigung. und die neuen Jäger kamen im Juni 1938 beim Fighter Command zum Einsatz. Bei Kriegsausbruch hatten nur 9 Staffeln die Spitfire, doch unmittelbar vor der Schlacht um England waren es schon 19. In dieser Kriegsphase wurde die schwierige Aufgabe, die Britischen Inseln gegen deutsche Angriffe zu verteidigen, von der Spitfire und der Hurricane geteilt. Gegen Ende 1940 kam eine neue Serie zum Einsatz, die Mk.II, die mit einem leistungsfähigeren Merlin-Triebwerk ausgerüstet und in zwei Hauptversionen gebaut wurde: der Mk.II A mit 8 Maschinengewehren und der Mk. II B mit 4 Maschinengewehren und 2 20-mm Kanonen. Zu dieser Zeit erschienen auch die ersten MK. V-Foto-Aufklärer. Im März 1941 wurde mit dem Bau eines leistungsfähigeren Modells, der Mk.V, begonnen, die wiederum in zwei Versionen, je nach Bewaffnungskonfiguration ausgeliefert wurde, und als drittes Muster, als Mk. VC, einen Universalfügel erhielt, an dem eine Vielzahl verschiedenerer Waffenlasten mitgeführt werden konnte. Die Spitfire MK.VC war die erste Ausführung, die als Jagdbomber verwendet und in hohen Masse in Übersee eingesetzt wurde. Mk.V-Versionen waren mit einem leistungsfähigeren Rolls-Royce-Merlin-Triebwerk von 1440PS

(1059.1 kW) ausgerüstet, mit dem eine Geschwindigkeit von 602 km/h in einer Höhe von 400 m erreicht wurde. Im Juli 1942 erschien die Serie Mk.IX, zweckbestimmt gebaut, um die Überlegenheit der deutschen Focke Wulf FW 190 aufzuwiegen; sie wurde in verschiedenen Modelle für grosse, mittlere und kleine Höhen hergestellt. Gleichzeitig wurden andere Modellen entwickelt, unter ihnen die Höhenabfangjäger Mk.VI und Mk.VII, weiter die Mk.VII und die Mk.XVI, in der Mk.Ix ähnelte, aber mit einem in den USA von Packard in Lizenz hergestellten Merlin-Motor ausgerüstet wurde. 1943 gab ein Rolls -Royce-Triebwerk - mit dem Namen Griffon - der Spitfire



neuen Auftrieb. Als erste waren mit diesem ausserordentlichen Motor Flugzeuge der Serie Mk.XII ausgestattet, die zur Abwehr von im Tiefflug angreifenden Focke-Wulf Fw 190-Jagdbombern bestimmt waren. Als reiner Abfangjäger war jedoch die Mk.XIV mit einer fünfblättrigen Luftschraube, die 2050 PS (1507.7 KW) verarbeiten konnte, konzipiert. Sie wurde zu einem der schnellsten Spitfire Modelle eine Eigenschaft, die sie befähigte, nicht nur die neuen deutschen Düsenjäger, sondern auch die V1-Flugbomben wirkungsvoll anzugreifen. Die Entwicklung des Flugzeugs ging ohne Unterbrechung weiter, obwohl die letzten Serien zu spät erschienen, um zum Kriegseinsatz zu kommen; darunter war die Mk.XVII, bemerkenswert wegen ihrer neuen Motorhaube, und die Mk. XIX, ein Foto-Aufklärer. In der Zeit unmittelbar nach dem Krieg kamen die wesentlichen abgeänderten Endausführungen heraus: die F.21, F.22 und F.24. Der letzte Kampfeinsatz erfolgte am 1.April 1954 durch die Spitfire P.R.19 der 81. Staffel: 18 Jahre und einen Monat nach dem Erstflug des Prototyps.

Walter Kalt

Quellen: <https://www.flugrevue.de/klassiker/der-feuerspeier-85-jahre-supermarine-spitfire/> und Weltencyklopädie der Flugzeug von Enzo Angelucci

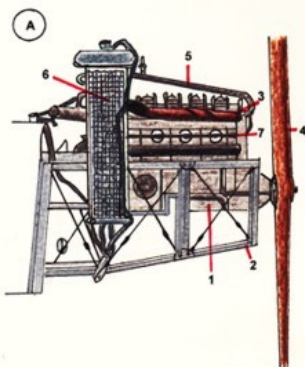
Gerne nutze ich das Motiv Spitfire für meine Offene-Klasse-Sammlung. Siehe auch den Beitrag in Philatelie & Luftpost 2015/1; Rätsel der vergrabenen „Spitfires“

TSCHECHOSLOWAKEI
FÖDERATIVE REPUBLIK

1999



SUPERMARINE SPITFIRE



Eine windschlüpfrige Formgestaltung war zu der Zeit, als nur wenige Flugzeuge eine Geschwindigkeit von mehr als 145 km/h erreichten, noch nicht erforderlich.

Doch im Laufe der 20er Jahre widerfuhr der allgemeinen Formgebung und sauberen Linienführung der schnellen Flugzeuge eine grössere Veränderung. Der 6-Zylinder Hall-Scott Reihenmotor stammte aus der Zeit unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg. Der Reihenmotor wurde so eingebaut, dass der Luftwiderstand auf ein Minimum beschränkt wurde.

Der Wasserkühler wurde seitlich anstatt vorn wie bei den meisten Autos befestigt. Nur 20 Jahre später bewies man mit der Motoranbringung der Supermarine Spitfire, dass der Luftwiderstand, dadurch einen flüssigkeitsgekühlten Kolbenmotor erzeugt, noch weiter reduziert werden kann.



A

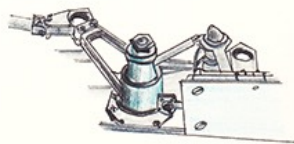
- 1 Tropfschale unter dem Kurbelgehäuse
- 2 vorderer Motorbefestigungsfuss
- 3 Abgasrohr
- 4 Propeller
- 5 Heisswasserrohr vom Motor
- 6 seitlich befestigter Kühler zur Verminderung des Luftwiderstands
- 7 Kaltwasserzuführung zum Motor

B

- 1 Fünfblatt-Propeller
- 2 Propellerhaube
- 3 Triebwerkverkleidung
- 4 Auswölbung zur Unterbringung des vorderen Teils des Zylinderblocks
- 5 Erster der sechs Abgasstutzen steuerbords

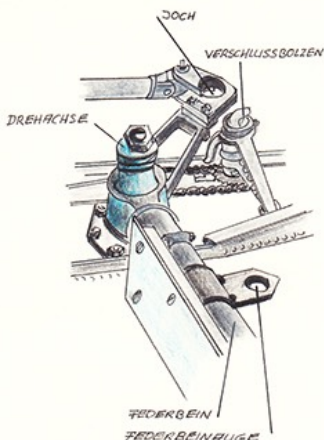
GUERNSEY

1994



SUPERMARINE SPITFIRE

EIN EINFACHER MECHANISMUS ZUM EINZIEHEN DES HAUPTFEDERBEINS UND EIN SPERRWERK WURDEN FÜR DIE **SUPERMARINE SPITFIRE** ENTWICKELT. DAS NACH AUSSEN EINGEZOGENE FEDERBEIN BEWEGTE SICH AN EINER FREITRAGENDEN DREHACHSE, DIE AM HINTERHOLM BEFESTIGT WAR. AM OBEREN ENDE JEDES FEDERBEINS BEFAND SICH EINE WINKELHEBELARTIGE VERLÄNGERUNG, DIE AN DER HYDRAULISCHEN ANHEBEVORRICHTUNG ANGEBRACHT WAR. DIE FEDERBEINE WURDEN DURCH INEINANDERGREIFEN EINES GEFEDERTEN VERSCHLUSSBOLZENS IM JOCH NACH UNTEN ARRETIERT. MIT DEM GLEICHEN VERSCHLUSSBOLZEN WURDE DAS FEDERBEIN NACH OBEN ARRETIERT. DER BOLZEN DREHTE SICH UM 180 GRAD, SO DASS DIE ABGESCHRAEGTE STIRNSEITE MIT DEM FEDERBEINAUGE INEINANDERGRIF.



Die Gründung der Swissair vor 90 Jahren

Nach Beendigung des ersten Weltkrieges 1919 wurden mehrere Fluggesellschaften gegründet, die mit mehr oder weniger Erfolg den Schweizer Himmel zu erobern versuchten.

Am **15. April 1919** wurde die AERO Gesellschaft „**Comte, Mittelholzer & Cie**“, gegründet. Ihr Ziel war zur damaligen Zeit hoch gesteckt: Regelmässige Beförderung von Passagieren in der ganzen Schweiz mit Anschluss an die internationalen Fluglinien; Posttransporte im Land und über die Grenzen; Aufnahme von Flugbildern; Sportflüge mit Passagieren; Schauflüge. Ab dem Flugplatz „Mattenhof“ in Zürich-Schwamendingen und ab Bern-Oberlindach wurden 1919 420 Flüge durchgeführt und an Luftveranstaltungen rund 650 Passagiere befördert. Zur Verfügung standen ein Hochdecker „Kondor-Parasol E.3“ für Akrobatik und drei „LVG“-Doppeldecker für Passagiertransport und Photoflüge.



Am **25. Juni 1919** fand in Genf die Gründung der „**Avion Tourisme SA**.“ statt. Die Piloten waren Durafour, Nappez und Taddeoli. Die Gesellschaft bot Passagier-Rundflüge um den Genfersee an. Bis Ende 1919 wurden vier „Savoia“-Wasserflugzeuge angeschafft.

Im **Juli 1919** wurde durch Oskar Bider und Fritz Rihner ein **Initiativ-Komitee** ins Leben gerufen, welches am **20. September 1919** zur Gründung der „**Frick & Co. Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra Zürich**“



führte. Ziel war Luft-Tourismus mit Wasserflugzeugen. Mit dem italienischen Macchi-Flugboot wurden bis Ende Jahr 104 Flüge mit einer Totaldauer von rund 37 Stunden und 251 beförderten Passagieren durchgeführt. Aus der provisorischen „Frick & Co“ entstand am 15. Dezember 1919 die „**Ad Astra Schweizerische Luftverkehrs AG**“.

Dass sich diese drei Gesellschaften mit ihren gleichen Angeboten und den geographischen Überschneidungen konkurrenzieren würden, lag auf der Hand.

Schlussendlich führte dies zu einem Zusammenschluss der drei Fluggesellschaften.

Am 24. Februar 1920 kaufte die Ad Astra die Comte, Mittelholzer & Cie und am 21. April 1920 erfolgte der Ankauf der „Avion Tourisme SA.“. Die neue Fluggesellschaft trug den Namen „**Schweizerische Luftverkehrs AG. AD ASTRA-AERO, Avion Tourisme S.A.**“. Ein langer Name, der meist in Ad Astra Aero abgekürzt wurde.



Flugboote der Ad Astra Aero S.A. beim Zürichhorn. Im Hintergrund das Gelände des heutigen Strandbads Tiefenbrunnen sowie die Bellerivestrasse im Umfeld des Bahnhofs Tiefenbrunnen.

Im August 1920 kündigte die Ad Astra ihrem Piloten A. Comte fristlos. Der Aviatikpionier gründete darauf ein Konkurrenzunternehmen, die „**Comte Luftverkehr und Sportfliegerschule, Horgen**“.



Das Luftamt erteilte Comte eine Konzession, er durfte aber weder ab Zürich Rundflüge anbieten noch an den Ad Astra-Standorten Flugmeetings veranstalten. Comte kaufte zum Stückpreis von 2590 Franken 6 Lohner-Flugboote, mit denen er während der Sommersaison 1921 verschiedenen Schweizer Seen ansterte. Meist wasserte er in der

Nähe von Strandbädern, da diese eine gute Infrastruktur boten. Viele Menschen erhielten so ihre Lufttaufe, wobei sich nur die Oberschicht einen Flug leisten konnte. Der Preis für ein Ticket betrug 35 Franken, was damals etwa dem monatlichen Mietzins eines Fabrikleiters entsprach. Wegen technischer Defekte waren teilweise aber nur zwei Flugzeuge einsatzbereit. So konnte die Gesellschaft kein Geld einfliegen und der Betrieb wurde schlussendlich am 10.09.1927 eingestellt.



Eingeschriebener Brief vom 01.06.1922, transportiert auf dem Erstflug Zürich-Nürnberg durch die Ad Astra Aero. Zum Einsatz kam eine Junkers F-13, gesteuert durch den Piloten Henri Pillichody.



Erstflug der Ad Astra nach Prag vom 02.06.1930. Der Flug erfolgte durch die Verlängerung der Strecke Basel-Zürich-München.

Am **2. September 1925** wurde die **Basler Luftverkehrs AG Balair** gegründet. Direktor war Balz Zimmermann, als Verwaltungsratspräsident amtierte Dr. Ehinger und der neue Flugplatzdirektor hiess Charles Koepke. Die Balair besass anfangs eine „Fokker-Grulich F-II“ und erwarb im April 1926 von der holländischen KLM fünf „Fokker F-III“. Mit diesen Flugzeugen konnte nun am 12. April der Flugverkehr Basel-Stuttgart aufgenommen werden. Am 19. April folgte die Eröffnung der Strecke Basel-Zürich und Basel-Karlsruhe-Frankfurt, am 4. Mai Flüge bis Genf, am 17. Mai Basel-La Chaux-de-Fonds und Ende Mai Basel-Lyon.



Erstflug der BALAIR von Basel nach Mannheim vom 28.09.1925.



Erstflug Basel-Cherbourg/Le Havre der BALAIR am 05.07.1930. Pilot war Franz Zimmermann. Dieser Flug wurde als Postzubringer zu den Amerika-Dampfern zur Beschleunigung des Postverkehrs zwischen Europa und Amerika eingerichtet.

Beide Gesellschaften wiesen seit ihrer Gründung Verluste auf, die nur durch Bundessubventionen aufgefangen werden konnten!

Fusion zwischen Balair und Ad Astra

Dem Zusammenschluss der beiden Airlines waren bereits 1928 und 1929 viele Gespräche zwischen den Direktoren Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer vorausgegangen. Die Initiative ging eindeutig von Balz Zimmermann aus. Er hatte auch schon einen Vorschlag zur Kompetenzabgrenzung der beiden Direktoren ausgearbeitet. Dieser sah vor, dass W. Mittelholzer zuständig war für allgemeine Propaganda, Kontakt mit den Medien, Spezialflüge und Flugtage, Kontroll- und Versuchsflüge und den Photodienst, während B. Zimmermann für die Verkehrspolitik, Verkehrsleitung, Passage und Fracht sowie für die Werkstätten zuständig war. Aber auch das schweizerische Luftamt war an einem Zusammenschluss interessiert, da es beide Gesellschaften im Jahr 1930 mit je 370'000 Fr. unterstützte und für 1931 eine Kürzung dieser Subventionen um 10% ankündigte. Arnold Isler, der damalige Direktor des Eidgenössischen Luftamts, erklärte, dass in Zukunft nur noch der Betrieb von Flügen ins Ausland subventioniert würde und dies auch nur, wenn dafür dreimotorige Maschinen eingesetzt würden. So machten sich die beiden Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. A. Ehinger der Balair und E. Schwarzenbach von der Ad Astra daran, Details des Zusammenschlusses auszuarbeiten. Am 17. März (Ad Astra) und am 26. März (Balair) stimmten die ordentlichen Generalversammlungen der beiden Gesellschaften der Fusion zu. Dabei war es so, dass die Balair für 300'000 Fr. die Ad Astra kaufte und dann den Namen Balair im Handelsregister auf „**Schweizerische Luftverkehr AG SWISSAIR**“ geändert. Paritätisch wurden die wichtigsten Ämter verteilt: Dr. A. Ehinger (Balair) wurde VR-Präsident, E. Schwarzenbach (Ad Astra) VR-Vizepräsident, die Leitung der Gesellschaft wurde aufgeteilt auf Balz Zimmermann als kaufmännischer Direktor und Walter Mittelholzer als technischer Direktor.

Dem neuen Unternehmen standen folgende Flugzeuge zur Verfügung:

9 Fokker: 8 dreimotorige F-VIIb-3m und eine einmotorige Fokker F-VIIa, 2 einmotorige Dornier Merkur, eine Messerschmitt M18d und eine Comte AC-4. Es waren 10 Piloten sowie 7 Funker und 8 Bordmechaniker angestellt. Der Flugbetrieb wurde nur während der Sommersaison von März bis Oktober werktags durchgeführt. Bei schlechtem Wetter fielen die Flüge aus. **Ende 1931** betrug die Länge des Streckennetzes 4775 km, es wurden 10'282 Passagiere befördert, die Einnahmen betragen 2,1 Mio Franken und die Swissair beschäftigte 64 Angestellte.

Streckennetz: Genf-Zürich-München Wien, Basel-Mannheim-Frankfurt-Köln-Essen-Amsterdam, Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin, Basel-Zürich-München-Prag, Basel-Cherbourg, Zürich-Basel-Paris und Genf-Lyon-Paris.



Erstflug der Swissair von St. Gallen nach München am 01.05.1937.



1. Nachtpostkurs von Zürich nach Frankfurt am 01.11.1938 der Swissair. Der Flug startete in Zürich anstatt wie bisher in Basel. Der Abflug erfolgte um 23.00 Uhr.

Bereits 1932 machte die Swissair auf sich aufmerksam. Balz Zimmermann gelang es, zwei der damals modernsten Passagierflugzeuge zu kaufen, die Lockheed Orion, ein Flugzeug für 6 Personen in einer geschlossenen Kabine und mit einziehbarem Fahrwerk. Dies machte sie zum damals schnellsten Verkehrsflugzeug der Welt! Balz Zimmermann konnte auch vom Luftamt-Chef Isler die Erlaubnis erwirken, die einmotorige Maschine auf Auslandsflügen einzusetzen. Am 2. Mai 1932 begannen die Linienflüge auf der Strecke Zürich-München Wien und sorgten damit europaweit für Aufsehen. Und das auf 4 statt 6 Plätze umgerüstete Flugzeug (mehr Passagierkomfort) war auf Monate hinaus ausgebucht! Der kommerzielle Erfolg war durchschlagend und die junge Swissair wurde schnell in ganz Europa bekannt.



Erinnerungsdokument: 26. März 2021 anlässlich 90 Jahre Gründung der Swissair

Peter Beer

Quellen:

Luftposthandbuch 2018, SAV, Hugo Ruoss: 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz, Wikipedia



Die letzte Rettung kommt aus der Luft

Wenn man über abgelegenen Gegenden fliegt, stellt man sich unweigerlich immer die Frage: Was passiert, wenn ich jetzt runter muss? Am 16. September 1948 ist Martin Mitzkus und Marvin Alvey genau das passiert.



Am frühen Morgen des 16. September 1948 sah das Wetter fliegar aus in Forsyth, Montana. Die beiden Freunde Martin Mitzkus und Marvin Alvey machten sich in den frühen Morgenstunden an Bord ihrer **Taylorcraft Auster** auf den Weg über Casper in Wyoming zu einem Verwandtenbesuch nach Denver im Nachbarstaat Colorado. Aufgrund des guten Wetters gaben sie keinen Flugplan auf, denn der Flug schien sicher.

Rote Taylorcraft vermisst

Doch in Denver kamen sie nie an. Die Verwandten dort dachten, die beiden wären gar nicht losgeflogen, und schöpften keinen Verdacht. Die Familie in Montana dachte, sie seien gut gelandet. So kam es, dass erst am 3. Oktober, nach einem Telefonat der Angehörigen, klar wurde, dass die beiden Piloten nie angekommen waren. Um 15:35 Uhr ging bei der Flugsicherung die Meldung ein, dass eine rote Taylorcraft vermisst würde, und der Air Rescue Service (ARS) der US Air Force wurde alarmiert.

Unbewohnte Waldregion

Der östliche Rand der Rocky Mountains mit seinen Laramie-Bergen, über den die Flugroute vermutlich führte, ist eine grösstenteils unbewohnte Waldregion mit bis zu über 2000 Meter hohen Erhebungen. Die ARS-Verantwortlichen stellten schnell einen Plan auf, und bereits eine Stunde später war das Suchgebiet eingegrenzt und die ersten beiden Maschinen wurden der Suche zugeteilt. Die Douglas C-47 und SB-17 (Version der Boeing B-17) erreichten in den frühen Morgenstunden des 4. Oktober das Zielgebiet. Die C-47 begann mit der Suche südöstlich von Casper. Von der Colorado Air National Guard borgte man sich kurzerhand einen Hughes-H-5-Helikopter und eine Stinson L-5, die den Bereich nördlich und westlich von Cheyenne absuchten.

Überlebende am Boden ausgemacht

Wenige Stunden später funkte die Crew der Douglas, dass sie das Wrack der Taylorcraft gefunden und auch Überlebende am Boden ausgemacht hätte. Per Fallschirm hatten sie bereits ein Survival-Kit abgeworfen. In Casper begab sich ein Rettungsteam an Bord der SB-17. Dieses Team war eine Para-Rescue-Einheit, die mit Fallschirmen über der schwer zugänglichen Gegend abspringen sollte. Wegen des auffrischenden

Windes machte sich auch ein Boden-Team auf den Weg ins Absturzgebiet, da die Fallschirmspringer nicht bei jedem Wetter eingesetzt werden konnten.

Verschneites Gebiet

Das Boden-Team rund um Lieutenant Moser traf nach einigen Stunden im beschriebenen Gebiet ein. Aus der Luft wurde es bei der Suche weiterhin durch die **Douglas C-47** und die Stinson L-5 unterstützt. Erstere dirigierte die Rettungsmänner über Funk, und als sich diese der Absturzstelle näherten, kreiste die L-5 über dem verschneiten Gebiet. Die Rettungscrew konnte mit ihrem Weasel-Rettungsfahrzeug nah an die Stelle herankommen, die L-5 machte noch drei Überflüge und verabschiedete sich dann.



Müsliriegel und Regenwasser

Martin Mitzkus hatte den Absturz nicht überlebt. Marvin Alvey hatte sich das Bein gebrochen, war sonst aber in guter Verfassung. Er hatte die Zeit in der Wildnis mit einer Schachtel Müsliriegel und Regenwasser überlebt. Die Rettung kam für ihn gerade noch rechtzeitig, denn der einsetzende Winter und Schneefall hätten ein viel längeres Überleben verhindert. Alvey wurde ins Krankenhaus nach Casper gebracht und erholte sich vollständig.



Stinson L-5

Air Rescue Service

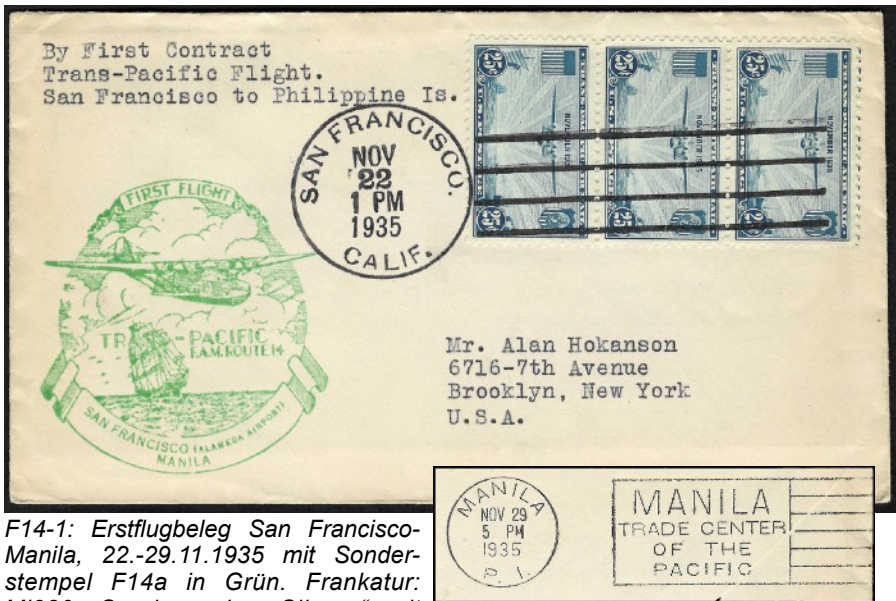
Der Air Rescue Service, der Alvey das Leben rettete, gehörte zum Military Air Transport Service. Hauptaufgabe des ARS war es, abgestürzte Militärangehörige in entlegenen Gegenden zu retten. Hin und wieder wurden die fliegenden und auch landgestützten Einheiten auch für zivile Aufgaben eingesetzt. Der ARS wurde 1946 aufgestellt und war bis 1995 aktiv. Das Motto des ARS lautete: "That others may live." Heute werden diese Aufgaben von Einheiten des Air Combat Command ausgeführt.

Walter Kalt

Quelle: www.flugrevue.de

U.S. Foreign Contract Air Mail Route No. 14 (FAM14)

Vom 22. November bis 6. Dezember 1935 fand der erste offizielle Passagierflug mit Fracht und Post von San Francisco nach Manila und zurück statt. Mit der Eröffnung dieser Flugstrecke wurde durch Pan Am ein neues Zeitalter der interkontinentalen Zivilluftfahrt eingeläutet. Bisher gab es nur Zeppelinfahrten und unregelmässig Flüge über den Südatlantik. Der Pazifik ist noch dazu der grösste und auch wettermässig der schwierigste Ozean der Erde. Das neue Flugzeug, eine Martin M-130 setzte neue Standards für die anspruchsvolle Klientel. Geflogen wurde die Maschine vom hauseigenen Test- und Checkpilot Captain Edwin C. Musick.



F14-1: Erstflugbeleg San Francisco-Manila, 22.-29.11.1935 mit Sonderstempel F14a in Grün. Frankatur: Mi380, Sondermarke „Clipper“ mit Flugboot Martin M-130 zu 25 cts, Porto nach Manila 75 cts. Abgestempelt in San Francisco am Ersttag. Pilot Captain Edwin C. Musick. Rückseitig Ankunftsstempel Manila 29.11.35, 5 PM.

Der Erstflug am 22. November verlief nicht ganz ohne Probleme. Geplant war der Start am 8. November. Der Postdienst wurde zwischen San Francisco und Manila mit Zwischenstopp in Honolulu angeboten, da es auf Midway und Guam kein Postbüro gab. Die Gebühr zwischen den USA und ihren exterritorialen Gebieten betrug 25c pro Flugstrecke. Von den Philippinen nach Guam waren es 50 Centavos, nach Hawaii 1 Peso und in die USA 1 Peso 50 Centavos. Für die Beförderung der Belege musste eine eigens aufgebaute Infrastruktur betrieben werden, war die kleine Poststelle in Guam doch überfordert mit der schieren Menge an Erstflugbelegen.

Gemäss dem Amerikanischen Air Mail Katalog wurden auf den Erstflug ca. 110'000 Belege mitgegeben. Noch 25'000 waren es für den Rückflug von Manila nach San Francisco. Das POD hatte auch festgelegt, dass der Sonderstempel mit schwarzer Tinte aufgebracht wurde. Die einzige schwarze Tinte in Guam war jedoch sehr ölig und ruinierte viele der Belege, worauf entschieden wurde, dass man dort den Rest mit grüner Tinte stempelte.



F14-4: Erstflugbeleg Guam-Manila 2.-6.12.1935. Frankatur: 1 Peso 50 Centavos plus 6 Centavos für Weiterleitung nach Indianapolis, mit Sonderstempel F14b, (grosstes Datum).

Pan Am hatte in den frühen 30er Jahren grosse Schwierigkeiten bei der Vorbereitung ihrer Nordatlantikrouten und verlagerte ihr Augenmerk kurzerhand auf den Pazifik. Für die Pazifikroute wurden vier Erkundungsflüge geplant und dazu extra ein neues Flugzeug gebaut: 10 Stück vom Typ Sikorsky S-42 wurden bestellt. Die Maschine mit der Immatrikulation NR-823M wurde im Passagierraum mit Zusatztanks ausgebaut, um die Reichweite zu erhöhen. Das Flugzeug wurde auf den Namen 'Pan Am Clipper' getauft und auf allen vier Erkundungsflügen eingesetzt.

Bereits sehr früh in der Planungsphase kam der Wunsch auf, mit diesen Flügen auch Post mitzuschicken. Die Amerikanische Post (POD) machte zwar auf die Möglichkeit Post zu verschicken, aufmerksam, bemerkte aber gleichzeitig, dass sie nicht involviert seien, da für diese Route noch keine Rechte vergeben seien. Pan Am wurde mit der Aufgabe betraut, Belege, Gebühren und Vorschriften korrekt abzuwickeln. Der erste Erkundungsflug startete am 16. April 1935 in San Francisco nach Honolulu. Siehe dazu den besonderen Beleg auf der letzten Seite.

Für die Flüge Zwei (12.-22. Juni) und Drei (9.-29. August) wurde kein Postdienst angeboten, erst für den vierten und letzten Erkundungsflug wurde wiederum eine Postbeförderung durch Pan Am garantiert. Dieser letzte Erkundungsflug führte am 5. Oktober von San Francisco über Honolulu und Wake nach Guam, Ankunft in Guam am 13. Oktober. Der Rückflug erfolgte am 16. Oktober. Landung in San Francisco am 24. Oktober 1935.



Erkundungsflug San-Francisco-Honolulu-Wake-Guam-Wake-Honolulu-San-Francisco 5.-24.10.1935. Frankatur: 6 Cent pro Zwischenhalt.

Die vier Erkundungsflüge waren sehr erfolgreich und haben alle Erwartungen über-troffen. Mitgespielt hat vor allem auch das sehr gute Wetter. Erst mit dem Winter kamen die Probleme, vor allem auch mit den Triebwerken der Martin M-130. Pan Am hat bewiesen, dass ein regelmässiger Passagierflugdienst über den Pazifik machbar ist und mit dem Erstflug vom 22. November 1935 die interkontinentale Zivilluffahrt zum ersten Mal revolutioniert.

Der besondere Beleg:

Dieser Luftpostbeleg dokumentiert den Beginn des regelmässigen Passagierverkehrs von Nordamerika nach Asien durch die Fluggesellschaft Pan Am. Der erste Erkundungsflug startete am 16. April 1935 in San Francisco und landete am 17. April 1935 nach einer Flugzeit von 17 Stunden und 45 Minuten in Honolulu. Rückseitig Ankunftsstempel Honolulu 17 APR 1935 9 AM. Der Rückflug nach San Francisco erfolgte am 22. April 1935 mit Landung in San Francisco am 23. April 1935. Der Beleg wurde weiterbefördert nach Katonah, N.Y. Die Zwischenhalte wurden als drei technische Stopps gewertet und so musste der Beleg für jedes Teilstück mit 6 Cent pro Unze frankiert werden. Zusätzlich mussten die Servicekosten direkt in bar an Pan Am entrichtet werden.

Markus T. Stäuble, (alle Belege in der Sammlung von Markus T. Stäuble)

66. Auktion Aerophilatelie 20.02.2021

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

Bitte fordern Sie den
Auktionskatalog an,
kostenlos und
unverbindlich.

FREUDE AM SAMMELN MIT NIVEAU

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

ENTDECKEN SIE DIE SPANNENDE WELT DER AEROPHILATELIE!



AEROPHILATELIE JOHANNES E. PALMER

Falkenweg 3 · D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg

Tel. +49 (0)7302 92 38 56 · Fax +49 (0)7302 92 38 57

Mobil: +49 (0)177 73 56 289 · www.aerophil.de · Mail: mail@aerophil.de



FROM Pan American Airways Inc. To: I. P. V. Heimmuller
Honolulu, H. T. Katonah, N. Y.

1935 VIA AIR MAIL

