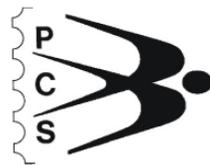


Ausgabe 2/2022



# PHILATELIE

UND

# LUFTPOST



„Typisch Schweiz“  
Gültig ab 08.09..2022

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

20 Jahre letzter Flug der Swissair  
SR 145 Sao Paulo - Zürich



Philatelisten-Club Swissair  
Postfach  
8058 Zürich - Flughafen

**Erinnerungsdokument 01. April 2022**  
**20 Jahre letzter Flug der Swissair**

**Tag der Aerophilatelie 14.-15. Mai 2022 in Payerne**  
**Militärflug mit F/A 18 C Hornet**



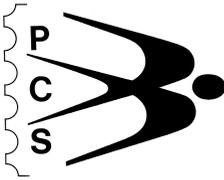
**Société Aérophilatélique Suisse (SAS)**  
**56<sup>ème</sup> Journées de l'aérophilatélie à Payerne**  
Vol courrier militaire, vendredi 13 mai 2022  
Départ de Payerne avec FA-18



**Société Aérophilatélique Suisse**  
René Koller, Président  
Engelstrasse 3  
8004 Zurich

## **Inhaltsverzeichnis**

Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
PCS-Daten, SAV-Daten, Redaktionsschluss	Seite 6
Vorwort. Liebe Mitglieder	
<i>Markus T. Stäuble</i> <i>Präsident PCS</i>	Seite 7
<i>René Koller</i> <i>Präsident SAV d/f</i>	Seite 8/9
Das einst grösste Transportflugzeug. Antonow An-225	Seite 11
<i>Peter Beer</i>	
Flugverkehrsanbindung von Belgisch-Kongo aus Europa Teil 1	Seite 18
Flugverkehrsanbindung von Belgisch-Kongo aus Europa Teil 2	Seite 24
<i>Edmond Loward</i>	
Vereinsausflug an die «Helvetia 2022»	Seite 35
<i>Markus T. Stäuble</i>	
Wussten Sie schon...	Seite 36
<i>Walter Kalt</i>	
Jubiläum 100 Jahre Linienflug Genève-Zürich-Nürnberg	Seite 37
<i>Gerald Gorgerat</i>	
Swissair nach Kairo und Lydda – Erste Langstreckenflüge	Seite 40
<i>Werner Liechti</i>	
« L'Angelo dei Bimbi » im Flug Milano-Buenos Aires 1949	Seite 61
<i>Werner Liechti</i>	
Berühmte Fliegerinnen. Marie Marvingt: Die „Braut der Gefahr“	Seite 63
<i>Walter Kalt</i>	
65. Gordon Bennet Cup	Seite 66
<i>Walter Kalt</i>	
Der besondere Beleg	Seite 67/72
<i>Markus T. Stäuble</i>	



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

**Präsident,  
Mitgliederdienst,  
Aktionen**

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

**Ehrenpräsident &  
Vizepräsident**

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

**Ehrenpräsident**

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

**Korrespondenz,  
Neuheitendienst,  
Nachversand**

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

**EDV Informationsverwaltung**

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

**Protokoll**

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

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

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

**Finanzen**

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

**Clubabende**

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

**Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair**  
**Markus T. Stäuble, Präsident, Irchelstrasse 49, 8400 Winterthur**  
[www.philclub-swissair.ch](http://www.philclub-swissair.ch)



## Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV

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

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

**Aktuarin, Jugendstelle,**  
**Tag der Aerophilatelie,**  
**Nachwuchsförderung, Archiv**

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

**Finanzen,**  
**Tag der Aerophilatelie,**  
**Neuheitendienst**

G. Gorgerat 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

**Auktionen**

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

**Ehrenpräsident:**

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

**Vereinsadresse:**

René Koller  
Präsident SAV  
Engelstrasse 3  
8004 Zürich

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

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

**2022** 03. Okt. 07. Nov. Vortrag, 05. Dez. Chlausabend.

**2023** 09. Jan. Apéro 06. Feb. 06. März  
03. Apr. Vortrag 08. Mai 05. Jun  
03. Juli 04. Sep. 02. Okt.  
06. Nov. Vortrag 04. Dez. Chlausabend.

**Generalversammlung** am Samstagmittag, den 18. März 2023 12.00h

### Vorträge

07.11.2022 Boeing 747 „Jumbo Jet“, 2. Teil von Markus T. Stäubli.  
03.04.2023 Boeing B-314 - „der letzte fliegende Clipper“ von Peter Beer  
06.11.2023 Thema offen

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

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

### 2022

14. Sep. 12. Okt. 10. Nov. 14. Dez.

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

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

**Redaktionsschluss für das Heft 1/2023  
ist der 01. Februar 2023**

**Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.**

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

## **Liebe Mitglieder des PCS, sehr verehrte Leser**

Die Luftfahrtindustrie boomt, im wahrsten Sinne des Wortes. Das Start-up Luftfahrtunternehmen Boom Technology bastelt an einem neuen Überschall-Verkehrsflugzeug. Für ca. 80 Passagiere soll es wieder möglich sein, bei einer Geschwindigkeit von Mach 2,1 in 3 ½ Stunden von London nach New York zum Christmas Shopping zu fliegen. Der neue Vogel mit dem Projektnamen «Boom Sonic Overture» soll Ende dieses Jahrzehnts aus dem Hangar rollen. United Airlines hat als Launching Customer 15 Exemplare und 35 Optionen platziert. (American Airlines 20+40, JAL ist interessiert). Zurzeit gibt es zwei Problemfelder: was noch fehlt ist ein geeignetes Triebwerk und so wie es heute aussieht, wird sich mit «normalen» Ticketgebühren ein Betrieb solcher Überschalljets nicht rechnen.

Die Nasa entwickelt zusammen mit Lockheed-Martin den Überschalljet X-59, bei dem der Überschall-Knall dem Zuknallen einer Autotüre gleicht. Dies wird durch optimierte Aerodynamik und Flügelformen erreicht. Auch die Japaner mischen mit: Kawasaki, Subaru und ein paar weitere Player arbeiten am neuen Projekt «Japan Supersonic Research».

Alle diese neuen Projekte haben eines gemeinsam: die umweltrelevanten Probleme müssen bewältigt werden. Dies wird unter anderem erreicht durch bessere Aerodynamik, optimierter Treibstoffeffizienz oder den Betrieb durch SAF. Beim «Overture» wird zB. auf den Nachbrenner verzichtet, um gleichzeitig auch die Lärmemissionen niedrig zu halten.

Und was passiert bei uns in der Schweiz? Die SWISS ist mit dem Personal am Anschlag. Nachdem im Sommer Flüge wegen Personalmangels gestrichen wurden, hat Swiss nun zusätzlich 6 A220 von Airbaltic eingemietet, mit Besatzungen wohlverstanden. Damit kann sie den Personalmangel elegant umgehen und mit den 6 Helvetic-Fliegern, die sie auch im wetlease betreibt, beim Personal sogar noch massiv Kosten sparen. Es werden so zwar Arbeitsplätze ausgelagert - was die Belegschaft nicht gerade erfreut - dafür zeigen die Zahlen in die richtige Richtung. Nach zwei schwierigen Jahren inmitten der Coronapandemie, konnte im ersten Halbjahr zumindest ein kleiner Gewinn erwirtschaftet werden. Der Sitzladefaktor von 73% zeigt, dass auch die Kunden wieder vermehrt in den Flieger steigen. Ob sich die Piloten jedoch diese Politik gefallen lassen, wird sich in den kommenden Monaten zeigen, wenn es darum geht, einen neuen GAV zu unterschreiben.

Alles über Briefmarken, Ausstellungen, Geschichten von früher und Nachrichten aus den Vereinen lesen sie weiter hinten in dieser Ausgabe. Oder Sie kommen jetzt - nach der Sommerpause - wieder einmal an den

Clubabend und diskutieren mit uns über ihre Schätze. Ich wünsche Ihnen auf jeden Fall einen goldenen Herbst, bleiben Sie gesund!

Markus T. Stäuble, ihr Präsident PCS

## Liebe SAV-Mitglieder

Zurück zur Normalität: Die SAV-Vereinstätigkeit 2022 verläuft wieder in normalen Bahnen: Vorstandssitzungen, SAV-Höcks, Generalversammlung und Herbsttreffen konnten plangemäss durchgeführt werden.

An der **GV SAV 2022** wurde entschieden, dass das nächste **Luftpost-handbuch** erst zum 100. Jubiläum des SAV im Jahr **2025** herauskommen wird. Die **Buchvernissage** wird mit dem **Jubiläumsanlass 100 Jahre SAV** gemeinsam durchgeführt.

Die **Tage der Aerophilatelie** fanden erfolgreich in **Payerne** VD statt. Zum Glück habe ich im Vorstand den Finanzchef Gérald Gorgerat, einen Romand mit Heimatort Payerne. Das erleichterte die Vorbereitung und Durchführung des Anlasses immens. Im gebührt ein grosser Dank. Aber auch Adelheid Gubser half wacker mit. Ein militärischer und ein ziviler Sonderflug erinnern an diesen Anlass, die beide noch bestellbar sind.

Unter dem Jahr konnten wir im **Neuheitendienst** verschiedene, weitere **Sonderflüge** durchführen, wovon sämtliche Belege zum Verkauf verfügbar sind. Anscheinend hält sich das Interesse der Mitglieder und der übrigen Flugpostsammler in Grenzen. Der SAV ist darauf angewiesen, die gemachten Belege zu verkaufen, Aufwand und Ertrag sollten übereinstimmen.

Der **Mitgliederbestand** nahm im 2021/2022 wieder leicht ab und stagniert bei **135 Mitgliedern**. **2 Neumitglieder** konnten die Abgänge nicht kompensieren.

Die **Mitgliederbeiträge** werden im SAV mit einem beigelegten Schreiben mit der Einladung zur GV einverlangt. Dies ist statutenkonform. Der Mitgliederbeitrag muss erst nach der GV einbezahlt werden.

Die **Homepage** [www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch) informiert laufend über die Vereinsaktualitäten. Die Mitglieder sollten die HP regelmässig besuchen, um eben nichts zu verpassen.

Erfreulich wäre auch eine Mehrbeteiligung an den Anlässen des SAV. Das Interesse am **SAV-Höck** hält sich in Grenzen, obwohl hier die Gelegenheit geboten wird, über die Flugpost zu diskutieren, Belege zu kaufen oder zu tauschen und die Kameradschaft unter den Vereinsmitgliedern zu pflegen. Noch besteht der **Rundsendedienst**, doch sind die Teilnehmer rückläufig. Bei weiterer Abnahme der Teilnehmer besteht Gefahr, diesen Dienst einzustellen. Das wäre sehr schade! Neue Interessenten sind gefragt.

Im Ressort **Auktionen** unternimmt der Auktionator Johannes Palmer alles, um attraktive Lose zu präsentieren. Speziell ist, dass vorgängig schriftlich, im Saal und im Internet direkt online Gebote abgegeben werden können. Der Auktionsverlauf erfolgt äusserst speditiv und effizient. In den vielen Auktionen und auf den Kaufportalen im Internet wird sehr gutes Material angeboten. Nach dem in den letzten Jahren starken Rückgang der Briefmarkensammlertätigkeit in der Bevölkerung kommt sehr viel hervorragendes Material auf den Markt. Es tauchen Belege auf, die man während Jahrzehnten nie zu Gesicht bekam, und erst noch mit attraktiven Preisen. Sie liegen im Ausruf bei 25% des Katalogpreises. Für die Sammler ist das interessant. Und den Händlern ist es egal, weil sie vor allem von der Kommission profitieren und nicht vom zugeschlagenen Preis. Auf der Verliererseite ist der alte Sammler, der in den 70er/80er Jahre teuer eingekauft hat und jetzt altershalber verkaufen muss. Aber hier ist nicht zu vergessen, wieviel Freude dem Sammler beschert wurde, wenn er wieder einmal ein lange gesuchtes Sammlerstück ergatterte. Das wiegt den Verlust beim Verkauf längstens auf.

Der Vorstand des SAV freut sich auf viele Kontakte mit den Mitgliedern und den interessierten Flugpostsammlern. **Es lebe die Aerophilatelie!**

René Koller, Präsident SAV

## **Chers membres de la SAS**

**Retour à la normale:** les activités de l'association SAS en 2022 se déroulent à nouveau normalement: Les séances du comité, les réunions SAS, l'assemblée générale et la rencontre d'automne ont pu se dérouler comme prévu.

Lors de l'AG SAS 2022, il a été décidé que le prochain **manuel de poste aérienne** ne sortirait qu'en **2025**, à l'occasion du 100e anniversaire de la SAS. **Le vernissage du livre** sera organisé en même temps que **la manifestation du centenaire de la SAS**.

Les **Journées de l'aérophilatélie** ont eu lieu avec succès à **Payerne** VD. Heureusement, j'ai dans mon comité le responsable des finances Gérald Gorgerat, un Romand originaire de Payerne. Cela a grandement facilité la préparation et la réalisation de la manifestation. Il mérite un grand merci. Adelheid Gubser a également apporté son aide. Un vol spécial militaire et un vol spécial civil rappellent cet événement et peuvent encore être commandés.

Au cours de l'année, nous avons pu organiser plusieurs autres vols spéciaux au **service des nouveautés**, dont toutes les enveloppes sont encore disponibles à la vente. Apparemment, l'intérêt des membres et des

autres collectionneurs de courrier aérien est limité. La SAS est ligée de vendre les enveloppes réalisées, les dépenses et les recettes devraient correspondre.

**L'effectif des membres** a de nouveau légèrement diminué en 2021/2022 et stagne à **135 membres**. **Deux nouveaux membres** n'ont pas pu compenser les départs.

**Les cotisations des membres** sont demandées à la SAS par une lettre jointe à l'invitation à l'AG. Cette procédure est conforme aux statuts. La cotisation de membre ne doit être versée qu'après l'AG.

**Le site Internet** [www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch) informe en permanence sur l'actualité de l'association. Les membres devraient consulter régulièrement le site afin de ne rien manquer.

Il serait également réjouissant de voir une plus grande participation aux manifestations de la SAS. L'intérêt pour le "Höck de la SAS" est limité, bien que ce soit l'occasion de discuter de la poste aérienne, d'acheter ou d'échanger des documents et d'entretenir la camaraderie entre les membres de l'association.

**Le service des circulations** existe toujours, mais le nombre de participants est en baisse. Si la baisse des participants se poursuit, ce service risque d'être supprimé. Ce serait vraiment dommage ! Nous avons besoin de nouvelles personnes intéressées.

Au département **des ventes aux enchères**, le commissaire-priseur Johannes Palmer met tout en oeuvre pour présenter des lots attrayants. La particularité est qu'il est possible de faire des offres préalables par écrit, dans la salle et directement en ligne sur Internet. La vente aux enchères se déroule de manière extrêmement rapide et efficace. Le matériel proposé dans les nombreuses ventes aux enchères et sur les portails d'achat sur Internet est de très bonne qualité. Après le fort recul de l'activité philatélique au sein de la population ces dernières années, beaucoup de matériel exceptionnel arrive sur le marché. Des documents que l'on n'avait jamais vus depuis des décennies apparaissent, et ce à des prix attractifs. Leur prix d'adjudication se situe à 25% du prix catalogue. C'est intéressant pour les collectionneurs. Pour les marchands le prix d'adjudication n'est pas important, car ils sont principalement rétribués par la commission et non sur le prix adjugé. Du côté des perdants, il y a le vieux collectionneur qui a acheté au prix fort dans les années 70/80 et qui doit vendre maintenant à cause de son âge. Mais il ne faut pas oublier le plaisir que le collectionneur a eu à mettre la main sur un objet de collection longtemps recherché. Cela compense largement la perte lors de la vente.

Le comité de la SAS se réjouit des nombreux contacts avec les membres et les collectionneurs de courrier aérien intéressés. **Vive l'aérophilatélie!**

René Koller, président de la SAS

## Das einst grösste Transportflugzeug – Antonow An-225

Wer mag sich noch erinnern? Am 25.09.2013 landete dieser Riesenvogel auf dem Zürcher Flugplatz Kloten. Der Ansturm war gross, die Besucherterrasse praktisch ausgebucht. Jeder wollte dieses Flugzeug mit eigenen Augen sehen!



*Die An-225 nach ihrer Landung in Zürich.*

Und heute? Während des Krieges in der Ukraine wurde am 27. Februar der Flughafen von Kiew mit Raketen und Flugzeugen beschossen. Dabei wurde der Hangar, in welchem die An-225 stand, getroffen. Nun gibt es von diesem Flugzeug nur noch Trümmerteile! Irreparabel zerstört. Zwei Triebwerke und ein Teil des Fahrwerks sind noch brauchbar. Ein Wiederaufbau lohnt sich nicht, die Kosten würden sich auf etwa 3 Milliarden US-Dollar belaufen bei einer Bauzeit von mindestens 5 Jahren!



*Die zerstörte An-225 im von Raketen und Bomben getroffenen Unterstand*

Die Antonow An-225 *Mrija*, zu deutsch „Traum“, wurde vom gleichnamigen Konstrukteur in der Sowjetunion entwickelt. Die sechsstrahlige Maschine war das weltweit längste und schwerste eingesetzte Flugzeug. Sie war eine Weiterentwicklung der vierstrahligen An-124 *Ruslan*.



Die Antonow An-124, die Vorgängerin der An-225



Russische Ganzsache mit Zudruck der An-124



*Zusammendruck von 1996 der Ukrainischen Post mit der Antonow 124, dem Flugzeugkonstrukteur O. K. Antonow, der Antonow An-2, welche auch in der Schweiz als „Tante Anna“ noch fliegt und die An-225 mit dem Raumschiff „Buran“.*

Gedacht war die An-225, um die sowjetische Raumfähre *Buran* im Hucklepackverfahren zu transportieren, ähnlich wie bei den Amerikanern der Jumbo B-747 die Space Shuttles wieder vom Landeort an den Startort zurückbrachte. Dafür mussten zwei Seitenleitwerke an den äusseren Enden des Höhenleitwerks angebracht werden, damit die Luftanströmung gewährleistet war.



*Start zum ersten Testflug. Vorne an der Nase war ein spitziger Stachel angebracht, welcher Sensoren für verschiedene Instrumente und Aufzeichnungsgeräte enthielt.*

Ursprünglich wurden drei Flugzeuge mit der Option auf einen Anschlussauftrag über zwei weitere Maschinen bestellt. Der Zusammenbau der Maschine selber fand in Kiew statt. Der Rollout der ersten An-225 fand am 30. September 1988 statt, der Erstflug am 21. Dezember 1988. Der Bau der zweiten Maschine wurde unterdessen abgebrochen.

Im März 1989 stellte das Flugzeug im Rahmen der Flugerprobung Weltrekorde bezüglich Gewicht, Streckenlänge und Höhe auf. Unglaubliche 506,6 Tonnen Fluggewicht wurde von der internationalen Luftfahrtbehörde FAI zertifiziert. Im Vergleich dazu konnte die Boeing B-747 „nur“ 357 Tonnen in die Luft bringen. Im Mai 1989 begann die Flugerprobung mit der Raumfähre *Buran*, welche selber 105 Tonnen wog. Um den Westen zu beeindrucken, wurde die Maschine samt Raumschiff auf dem „Buckel“ im Juni 1989 zum ersten Mal im Westen an der Luftfahrtschau in Paris Le Bourget gezeigt inklusive eines kurzen Rundfluges. Das *Buran*-Projekt wurde 1993 eingestellt und die An-225 im April 1994 zunächst ausser Dienst gestellt.



*Die Antonow An-225 mit der Raumfähre Buran auf dem Rücken anlässlich der Luftfahrtschau 1989 in Le Bourget.*



*Die Markenausgabe von Gambia zeigt die An-225 mit der Weltraumfähre HOTOL. HOTOL (**H**orizontal **T**ake-off and **L**anding **S**atellite **L**auncher) war ein Projekt aus dem Jahr 1984 für ein **britisches** Raumflugzeug. Die ESA (Europäische Weltraumorganisation) bevorzugte jedoch ein **einfacheres Projekt**. **HOTOL wurde aber nie von der An-225 aus gestartet!***

Als in der Ukraine und anderen Staaten der ehemaligen Sowjetunion viele Betriebe privatisiert wurden, reaktivierte man die An-225 wieder.

Am 7. Mai 2001 fand der zweite Erstflug in Kiew statt. Seit Dezember 2001 – nach Erhalt aller nötigen Zulassungen und dem Abschluss der Versicherungen für den internationalen Luftfrachtdienst – wurde das Flugzeug weltweit als Transportmittel von der ukrainischen Antonov Airlines im Charterverkehr eingesetzt.

Im Herbst 2008 wurde das Äußere der An-225 farblich verändert: der rote (sowjetische) Zierstreifen längs des Rumpfes wurde durch einen blauen ersetzt. Im August 2009 wurde in Anlehnung der ukrainischen Landesfarben eine geschwungene blaue Linie unter eine ebenfalls geschwungene gelbe Linie gesetzt.



Die An-225 mit der ursprünglichen Bemalung (roter Zierstreifen entlang des Rumpfes). Ausgabe 2004 von den Marshall-Inseln.



Ausgabe 1998 von Commonwealth of Dominica.

Ausgabe 2010 von Guinea. Deutlich zu sehen der blaue



Zierstreifen am Rumpf (mittlere Marke). Dies war die Bemalung von Herbst 2008 bis Herbst 2009.



*Die An-225 bei der Landung,  
mit der 2009 angebrachten gelb-blauen Rumpfbemalung.*

Noch ein paar Details zu diesem Flugzeug:

- Das Hauptfahrwerk hatte beidseitig jeweils sieben Zwillingsräder, wobei die hinteren vier Achsen steuerbar waren.
- Das lenkbare Bugfahrwerk hatte zwei Fahrwerksbeine mit je zwei Rädern. Diese konnten auch bei stehendem Flugzeug teilweise eingezogen werden, wodurch der Flugzeugbug absank und am Schluss durch zwei in der Maschine eingebaute Hydraulik-Abstützungen fixiert wurde.
- Die an beiden Bugfahrwerken zu befestigende Spezial-Schleppstangen für die Bewegungen am Boden war mit 1,2 Tonnen Masse die schwerste in der Luftfahrt und wurde immer mitgeführt.
- Zum Be- und Entladen wurde die Bugklappe nach oben geklappt.
- Im Bug befand sich eine ausklappbare Laderampe. Ein an der Laderaumdecke angebrachter Hebekran konnte bis zu 30 t Lasten eben und im Rumpf verschieben. Grosse Lasten konnten mit Hilfe eines bordeigenen Rollen- und Schienensystems bewegt werden.
- Ein Flug erforderte zwei Piloten, zwei Bordingenieure, einen Navigator und einen Funker. Ein Projektleiter war für das Be- und Entladen sowie

die sichere Unterbringung und Fixierung der Fracht im Flugzeug verantwortlich. 2018 gab es sechs Piloten, die die An-225 fliegen durften. Die Betreiberfirma und die Besatzungen legten wegen der Einzigartigkeit des Flugzeugs Wert darauf, möglichst viele Funktionen manuell zu steuern und möglichst wenig den Computern zu überlassen.

- Im oberen Stock war hinter dem Cockpit eine Kabine mit Platz für 70 Personen.



*Im Bug befand sich eine ausklappbare Laderampe*

### Technische Daten im Vergleich

	<b>An-225</b>	<b>A380-800</b>
Länge:	88m	72,7m
Flügelspannweite:	88,4m	79,8m
Spannweite Heckleitwerk:	32,5m	27,3m
Flügelfläche:	905m <sup>2</sup>	846m <sup>2</sup>
Höhe:	18,1m	24,1m
Frachtraum:	L 43,3m, B 6,4m, H 4,4m	
Frachtraumvolumen:	1'220m <sup>3</sup>	
Leergewicht:	285t	275t
Max. Startgewicht:	640t	569t
Max. Zuladung:	250t	
Höchstgeschwindigkeit:	850km/h	918km/h
Dienstgipfelhöhe:	11km	13,1km
Reichweite Leer:	15'400km	
Reichweite mit 200t Zuladung:	4'500km	
Reichweite Voll:	2'500km	

Peter Beer

Quellen: Wikipedia  
 Briefmarkenkatalog www.walter-kalt.ch  
 Foto An-225 in Zürich Peter Beer

## Flugverkehrsanbindung von Belgisch-Kongo aus Europa (Teil 1) **Flugverbindungen von Imperial Airways mit Anschluss an Belgisch Kongo in den 1930er Jahren**

Nach mehreren Versuchsflügen eröffnete Imperial Airways am 20. Januar 1932 die Strecke London - Kapstadt über Paris - Kairo - Ostafrika für den Postverkehr und am 17. April 1932 für den Passagierverkehr. Passagiere und Post, die in Belgien starten/ankommen, schliessen sich dem Flug in Paris an/verlassen ihn dort. Anzumerken ist, dass bis Mitte 1935 die Strecke Paris – Brindisi aufgrund des von der faschistischen Regierung verhängten Überflugverbots über Italien für zahlreiche ausländische Fluggesellschaften mit dem Nachtzug zurückgelegt wurde. Nach der Aufhebung des Verbots war nun die Reisezeit um einen Tag verkürzt, die vollständige Flugstrecke London - Brindisi erforderte neben Paris einen zusätzlichen Zwischenstopp in Marseille. Von Brindisi über Athen nach Alexandria erfolgte die Reise mit dem Wasserflugzeug, von Alexandria nach Kairo mit dem Zug und danach wieder mit dem Flugzeug (mit Flugzeugwechsel in Ostafrika).

Diese Fluglinie, welche der Ostgrenze vom Belgisch-Kongo über mehrere tausend km. mit etlichen Zwischenlandungen entlang läuft, hat die Post in Belgien und im Belgisch-Kongo sehr interessiert. Verbindungen von den Grenzorten zu den Landeplätzen wurden eingerichtet.

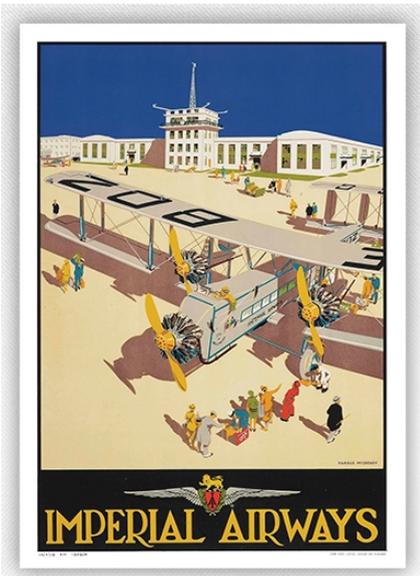


*Armstrong Whitworth AW 154 («Argosy Mk.I») der Imperial Airways. Ein Flugzeug dieses Typs (die «City of Arundel», G-EBOZ) flog seit der Linieneröffnung die Teilstrecke von Cairo nach Nairobi mehrere Jahre lang.*

Am 15. Oktober 1932 eröffnete die Sté. des Transports Aériens du Katanga (gegründet vom Aéro-Club du Katanga) für die Postbeförderung eine Flugverbindung zwischen Elisabethville (heute Lubumbashi) und Broken Hill (heute Kabwe, Sambia), um den Anschluss mit dem Flugzeug der

Imperial Airways sicherzustellen. Diese Verbindung wurde bis zum Herbst 1935 aufrechterhalten, als die neue Fluglinie der Air Malgache von Tananarive über Beira und Broken Hill nach Elisabethville eröffnet wurde. Es ist anzumerken, dass die Eröffnung dieser neuen Linie mit der Verlängerung der Sabena- und Air Afrique-Linie von Brüssel und Algier nach Leopoldville bis nach «E'ville» zusammenfiel. Ab diesem Zeitpunkt war die Anbindung Katanga durch Imperial Airways uninteressant geworden.

In den Uélés, im Ituri und teilweise in Kivu wurde die in den verschiedenen Siedlungen gesammelte Post in Aba gesammelt, dort abgestempelt (auf der Rückseite, wenn die Post bereits regelmässig auf der Frankatur abgestempelt war) und mit einem rechteckigen AVION-Stempel versehen, dann in einen Postsack verstaut und auf dem Landweg nach Juba (Sudan, heute Südsudan) transportiert, wo sie auf den Imperial Airways-Flug umgeladen wurde. Die Postsäcke für Belgien waren an den kongolesischen Grenzposten verplombt, was erklärt, dass die Post über Grenzposten wie Aba, Rutshuru und andere keine Transitmarkierungen trägt. Dies gilt auch in die andere Richtung, wo der belgische Postsack am kongolesischen Grenzposten geöffnet und die Post dort abgestempelt wurde.



Für Süd-Kivu und Nord-Katanga gab es auch eine Verbindung von Albertville (heute Kalemie) per Schiff nach Kigoma und von dort per Zug nach Dodoma (auf der ehemaligen «Kaiserlinie» Kigoma - Tabora - Dodoma - Daressalam), wo Imperial Airways eine Zwischenlandung einlegte. Andere Möglichkeiten bestanden auch aus dem Ostkongo, z. B. von Rutshuru, wo ebenfalls die Post für Belgien gesammelt und auf der Strasse nach Kampala weitergeleitet wurde.

Die Post aus Belgisch-Kongo für Belgien, die an den verschiedenen Zwischenstationen in Afrika geladen wurde, wurde in Paris entladen und nach Brüssel weitergeleitet. Diese Verbindung mit Imperial Airways

verlor allmählich an Bedeutung, als das Sabena-Netzwerk im Kongo ausgebaut wurde und Léopoldville, seit 1935 von Brüssel direkt erreichbar, mit immer mehr Siedlungen im Lande verbunden war.

## Flugplan Imperial Airways für 1932.

### ENGLAND—EGYPT, EAST AFRICA, SOUTH AFRICA

Service in force from 20 April until 1 October 1932

		TIME (Local Standard)	DAY
AIR PORT OF LONDON, <i>Croydon</i> dep.		18.00	Wed.
PARIS . . . . .  dep.		*21.30	"
" to Brindisi . . . . .   dep.			Thurs.
BRINDISI . . . . . arr.	Morning		Fri.
" . . . . . dep.	11.30		"
ATHENS . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . .  † dep.	07.00		Sat.
ALEXANDRIA . . . . . arr.	Afternoon		"
" to Cairo . . . . .   dep.			"
CAIRO . . . . .  arr.	Evening		"
L I N K S E R V I C E f r o m I N D I A	GALILEE . . . . . dep.	09.30	Sat.
	RAMLEH, for Jerusalem . . . . . dep.	10.30	"
	CAIRO . . . . . arr.	Afternoon	"
CAIRO . . . . . dep.	07.30	Sun.	
ASSIUT . . . . . dep.	10.45	"	
ASSUAN . . . . . dep.	14.35	"	
WADI HALFA . . . . .  arr.	Evening	"	
" . . . . .   dep.	08.00	Mon.	
ATBARA . . . . .   dep.	14.00	"	
KHARTOUM . . . . .   arr.	Evening	"	
" . . . . . dep.	05.00	Tues.	
KOSTI . . . . . dep.	08.00	"	
MALAKAL . . . . . dep.	12.20	"	
JUBA . . . . .  arr.	Evening	"	
" . . . . . dep.	06.00	Wed.	
KAMPALA . . . . . dep.	11.15	"	
KISUMU . . . . . dep.	14.15	"	
NAIROBI . . . . .  arr.	Evening	"	
" . . . . . dep.	06.30	Thurs.	
MOSHI . . . . .  † dep.	09.50	"	
DODOMA . . . . . dep.	13.35	"	
MBEYA . . . . .  arr.	Evening	"	
" . . . . . dep.	07.00	Fri.	
MPIKA . . . . . dep.	10.00	"	
BROKEN HILL . . . . . dep.	14.00	"	
SALISBURY . . . . .  arr.	Evening	"	
" . . . . . dep.	06.00	Sat.	
BULAWAYO . . . . . dep.	10.00	"	
PIETERSBURG . . . . . dep.	14.10	"	
JOHANNESBURG . . . . .  arr.	Evening	"	
" . . . . . dep.	06.00	Sun.	
KIMBERLEY . . . . . dep.	10.00	"	
VICTORIA WEST . . . . . dep.	13.30	"	
CAPE TOWN . . . . . arr.	Evening	"	

### SOUTH AFRICA, EAST AFRICA, EGYPT —ENGLAND

Service in force from 13 April until 2 October 1932

		TIME (Local Standard)	DAY
CAPE TOWN . . . . . dep.		06.00	Wed.
VICTORIA WEST . . . . . dep.		11.00	"
KIMBERLEY . . . . . dep.		14.20	"
JOHANNESBURG . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . . dep.	06.00		Thurs.
PIETERSBURG . . . . . dep.	09.10		"
BULAWAYO . . . . . dep.	13.25		"
SALISBURY . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . . dep.	05.30		Fri.
BROKEN HILL . . . . . dep.	10.00		"
MPIKA . . . . . dep.	14.00		"
MBEYA . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . . dep.	07.45		Sat.
DODOMA . . . . . dep.	11.45		"
MOSHI . . . . .  † dep.	15.30		"
NAIROBI . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . . dep.	06.20		Sun.
KISUMU . . . . . dep.	09.30		"
KAMPALA . . . . . dep.	12.15		"
JUBA . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . . dep.	05.00		Mon.
MALAKAL . . . . . dep.	11.10		"
KOSTI . . . . . dep.	15.25		"
KHARTOUM . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . . dep.	07.30		Tues.
ATBARA . . . . .  § dep.	10.35		"
WADI HALFA . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . .  § dep.	06.20		Wed.
ASSUAN . . . . . dep.	09.45		"
ASSIUT . . . . . dep.	14.45		"
CAIRO . . . . . arr.	Evening		"
ALEXANDRIA . . . . .   arr.	Evening		"
" . . . . .  † dep.	08.00		Thurs.
ATHENS . . . . .  arr.	Evening		"
" . . . . . dep.	08.00		Fri.
BRINDISI . . . . .   arr.	Morning		"
" to Paris . . . . .   dep.			Sat.
PARIS . . . . . arr.	Morning		Sun.
" to London . . . . . dep.	12.30		"
AIR PORT OF LONDON, <i>Croydon</i> arr.	Afternoon		"

- = A passenger spends the night in bed at this port or in the train  
 = by rail  
\* = From 28 May this time will be 22.15 hours  
† = Calls at Mirabella (Crete) if inducement offers and circumstances permit  
‡ = This call may be made alternatively at Arusha according to the prevailing circumstances  
§ = The times of departure from Wadi Halfa and Atbara may be at an earlier hour under certain circumstances



Brief aus Manono (Katanga), wo die Gesellschaft Géomines Zinnminen (Kassiterit) betrieb; er wurde mit der (ehemaligen) Minenbahn bis zum Flusshafen Mayumba am Lualaba befördert, wo er abgestempelt wurde (18.5.1934). Von dort per Schiff nach Kabalo, dann per Strasse nach Albertville (Transit 20.5.1934), dann per Schiff (Tanganjikasee) nach Kigoma und weiter per Eisenbahn bis Dodoma, Zwischenstation von Imperial Airways (siehe vorderseitigen Stempel «By Air to Brindisi») und rückseitige Stempel Ankunft Zug /Abflug Flugzeug: 23. Mai/ 26. Mai 1934.

Laut Flugplan übergab Imperial Airways den Brief am folgenden Freitag, dem 1. Juni, in Brindisi der italienischen Post zur Weiterleitung in die Schweiz. Leider gibt es kein Stempel von Brindisi und Zürich; es ist anzunehmen, dass der Brief dem Empfänger am Montag oder Dienstag, dem 4. oder 5. Juni, zugestellt wurde.



Brief aus Kwandruma (Ituri) nach Brüssel, auf der Posttour aufgelesen und nach Aba weitergeleitet, wo er abgestempelt (7.5.1936) und in den Postsack für Belgien verstaut wurde. Der Postsack wurde auf der Strasse nach Juba (Sudan) befördert. (Kein Vermerk auf Briefrückseite)



Weiterer Brief von Kwandruma nach Brüssel, abgestempelt in Irumu. Von dort aus wurde er nach Aba weitergeleitet, wo er auf der Rückseite nochmals abgestempelt wurde (26.11.36), bevor er in einen Postsack für Belgien verstaut wurde.

(a) Brief aus Brüssel (Ixelles/Elsene) vom 2.7.1934 an die Sté. Linea - Idjwi (auf der gleichnamigen Insel inmitten des Kivu-Sees) mit Angabe der Route: über Kampala und Rutshuru. Transitstempel auf der Rückseite: Brüssel, Kampala (9.7.1934), Rutshuru (10.7.1934).

Offensichtlich befand sich dieser Brief nicht in einem belgischen Postsack für den Kongo, da er einen Transitstempel aus Kampala aufweist.





(a) Brief aus Brüssel (Ausstellung) vom 22.7.1935 nach Costermansville (heute Bukavu), mit Angabe der Reiseroute: Imperial Airways.  
 Transitstempel auf der Rückseite: Brüssel 1 (22.7.) und Rutshuru (31.7.1935) und Ankunftstempel Costermansville (1.8.1935)

Bemerkung: (a) auf einer Verkaufsplattform gesehenes Dokument

Edmond Loward

## Flugverkehrsanbindung von Belgisch-Kongo aus Europa (Teil 2) **Die ersten Verbindungen durch Sabena und Air Afrique in 1935**

**1. Die belgisch-französische Zusammenarbeit** von Sabena und «Régie Alger-Congo» bzw. «Régie Alger-Brazzaville» (umbenannt in «Régie Air Afrique») im Hinblick auf den Betrieb einer Pool-Flugverbindung, abwechselnd nach Léopoldville und Brazzaville.

Nach mehreren Versuchsflügen ab Ende der 1920er Jahre, um das Gelände zu erkunden und die Bedürfnisse abzuklären, hatten sich die Belgier unter den verschiedenen möglichen Routen nach dem Kongo (direkte Route mit Überflug der Sahara, Küstenroute über Dakar oder Route entlang des Niltals) endgültig für die erste Variante entschieden. Diese war die kürzeste; sie war auch weniger starkem Wettbewerb ausgesetzt als das Niltal; schliesslich waren die Formalitäten einfacher, da alle überflogenen Gebiete (ausser Spanien) französisch waren. Auf Wunsch des belgischen Ministers wurde 1929 - 1930 ein französisch-belgisches Abkommen ausgehandelt, um die Pläne für eine Verbindung zwischen Europa (Frankreich/Belgien) und Äquatorialafrika (französischer und belgischer Kongo) gemeinsam zu prüfen und möglicherweise zu koordinieren; diese Verbindung wollten die Franzosen bis nach Madagaskar ausdehnen.

Es hatte bereits zahlreiche Aufklärungsflüge über die Sahara gegeben, die sich nun häuften (einige beförderten Post). Der französische Minister Pierre Cot beschloss, in seinem Haushaltsentwurf 1934 die erforderlichen Mittel für die Eröffnung einer Linie von Algier nach Belgisch-Kongo vorzusehen<sup>1</sup>. Ende 1934 war die Strecke endgültig festgelegt; die Infrastruktur für Zwischenstopps wird sowohl von Belgiern als auch von Franzosen genutzt.

Januar 1935 reiste eine belgische Delegation unter der Leitung des geschäftsführenden Direktors der Sabena, Herrn H. Cornelius, nach Paris, um die Eröffnung der Strecke Brüssel - Léopoldville<sup>2</sup> abzuschliessen, und zwar im Rahmen des oben erwähnten französisch-belgischen Abkommens<sup>3</sup>.

Die Zusammenarbeit wurde bis in die letzten Details bestätigt. Die beiden Gesellschaften würden die Strecke abwechselnd bedienen, mit Abflug am Sonntag (von Brüssel oder Algier), wobei die Sabena-Verbindung ihren ersten Zwischenstopp mit Übernachtung in Oran haben würde, und eine identische Route zwischen Colomb-Béchar und Coquilhatville folgen; die letzte Etappe wird jeweils Léopoldville oder Brazzaville.

<sup>1</sup> Siehe «Ciels impériaux africains 1911-1940» von Vital Ferry (éd. du Gerfaut), S. 183-190

<sup>2</sup> Wie von Vital Ferry zitiert, auch von J. Gorteman

<sup>3</sup> Diese Vereinbarung sieht für die Bedienung der Strecke Belgien - Kongo den Betrieb eines Dienstes im Einnahmenpool vor, der abwechselnd von Sabena und einer französischen Gesellschaft durchgeführt wird. Nach langen und manchmal schmerzhaften Diskussionen, die Anfang 1929 begannen, wurde der Kompromiss schliesslich am 23. Mai 1930 unterzeichnet.



*Fokker VII b der Sabena, von SABCA unter Lizenz gebaut. Ende 1934 bestellte Sabena 4 Stk. der neueren Savoia Marchetti SM.73 (plus 1 Ersatz-Flugzeug später). Ab 1936 werden die Fokker nach und nach durch den Savoia Marchetti ersetzt.*

**Der erste planmässige Sabena-Flug** (mit einer dreimotorigen Fokker VII b) startete am Sonntag, dem 23. Februar 1935, von Brüssel nach Léopoldville (siehe Flugroute im Anhang), wo er laut Flugplan am 28. Februar ankam. Der Rückflug startete am 4. März von «Léo» und kam auf derselben Route am 9. März in Brüssel an. Die Dauer des Hinflugs betrug also 5 ½ Tage, die des Rückflugs 5 Tage<sup>4</sup>. Der einzige Passagier auf diesem ersten Flug war Herr Tony Orta, Leiter der Sabena-Operationen in Afrika mit Sitz ab sofort in Léopoldville; dafür nahm er eine enorme Menge an Post mit (83 kg ab Brüssel, versehen mit einem speziellen rechteckigen Stempel, sowie ab Zwischenstationen, z. B. Marseille oder Oran). Der zweite Flug nach Léopoldville, zwei Wochen später, verliess Brüssel am Sonntag, den 9. März, und beförderte die ersten beiden zahlenden Passagiere (2 Journalisten). Der Rückflug verliess Léopoldville am 20. März.

**Der erste planmässige Flug der Régie Alger Congo**<sup>5</sup> (mit einer dreimotorigen Bloch 120) startete am Sonntag, den 2. März, in Algier und erreichte Brazzaville am 7. März. Auf diesem Flug wurde nur Post befördert; die Strecke wurde erst ab dem 27. April 1935 für zahlende Passagiere geöffnet<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Diese Zeiten wurden ab Oktober 1936 nach der Inbetriebnahme der Savoia-Marchetti SM73 um einen Tag verkürzt.

<sup>5</sup> 1935 in «Régie Air Afrique», 1937 in «Air Afrique» umbenannt.

<sup>6</sup> Eine interessante Beschreibung eines Flugs der Régie auf diese Strecke (allerdings im Jahr 1936) durch eine belgische Passagierin findet sich in Vital Ferrys Buch auf S. 190-191.



*Bloch MB 120 auf dem Flugfeld von Alger – Maison Blanche*

Auch Post von Brüssel nach Belgisch-Kongo wurde ihm anvertraut. Diese Post verließ Brüssel am Freitag, den 28. Februar, mit Air France über Paris (mit Umladen) nach Marseille, flog am nächsten Tag mit dem Air France-Wasserflugzeug weiter nach Algier, von wo sie am übernächsten Sonntag, den 2. März, mit dem Flugzeug der Regie nach Coquilhatville (Anschlussflüge mit Sabena) oder Brazzaville (Transfer nach Léopoldville) flog.

Die spätere Zusammenarbeit zwischen der belgischen und der französischen Fluggesellschaft (die auch Fracht- und Postdienste betraf) ist gut dokumentiert, z. B. bei der Luftpost zwischen den französischen Regionen Afrikas, welche sowohl von Sabena als auch von der französischen Regie befördert wurde.

**2. Im Rahmen der bestehenden belgisch-französischen Zusammenarbeit : Die Verlängerung der Linie** von Brazzaville oder Léopoldville nach Elisabethville und der Anschluss an das Flugzeug der «Air Malgache» nach Tananarive.

Seit Ende der 1920er Jahre untersuchte Frankreich die Möglichkeit einer direkten Verbindung nach Madagaskar; diese Möglichkeit wurde auch in das französisch-belgische Abkommen von 1930 aufgenommen. In der ersten Hälfte der 1930er Jahre führten die Franzosen mehrere Erkun-

dungsflüge durch und lieferten Flugzeuge an die zu diesem Zweck gegründete Gesellschaft «Régie Air Malgache». Diese eröffnete im Zuge des Ausbaus ihres Streckennetzes eine Linie nach Mosambik, welche 1935 bis nach Broken Hill (Nordrhodesien) verlängert wurde. Neue Flugzeuge (Bloch 120) erreichten Madagaskar 1935 über Belgisch-Kongo (Elisabethville) und Broken Hill. Die Strecke Algier - Tananarive wurde offiziell eröffnet, indem der Flug am Samstag, den 9. November von Algier nach Brazzaville erstmals verlängert wurde und über die kongolesischen Zwischenstationen Banningville und Luluabourg nach Elisabethville<sup>7</sup> weiterging, wo die Bloch 120 der Air Malgache<sup>8</sup> wartete. Diese flog am übernächsten Tag, den 16. November<sup>9</sup> mit 116 kg Post (!) ab und kam am 17. November in Tananarive an. Der erste Rückflug der Air Afrique verliess Elisabethville ebenfalls am 16. November und flog über «Brazza», Coquilhatville usw. nach Algier.

Der erste Flug der Sabena von Brüssel nach Elisabethville verliess Belgien eine Woche später, am Samstag, den 16. November 1935, auf der üblichen Route (Oran - Niamey – Coquilhatville - Léopoldville), welche jetzt nach Elisabethville verlängert wurde; dort kam er am 22. November an. Am 23. November flog er zurück nach Brüssel ab. Der Anschluss von und nach Tananarive war gewährleistet.



*Savoia Marchetti SM.73, von Hergé als letztes Bild von seinem Tim-und-Struppi Album «Die schwarze Insel», sehr präzise auf Basis eines offiziellen Fotos der Sabena gezeichnet (Original-Ausgabe 1938/1943)*

<sup>7</sup> Die kongolesische Strecke Brazzaville - Elisabethville von Air Afrique war nur für die Beförderung von Post und Fracht geöffnet.

<sup>8</sup> Für diese war es die erste Reise nach «Tana»: sie kam von Algier über Libenge und Stanleyville und beförderte nur Post.

<sup>9</sup> Die Air Malgache Linie Tananarive - Beira - Broken Hill war mittlerweile bis Elisabethville verlängert worden.

## Notizen und Bemerkungen

### Quellen:

Viele Informationen in diesem Dokument stammen aus den Veröffentlichungen von Pierre Jarrige («Air Afrique» und «Aviateurs belges en Algérie», diese können auf seiner Website <[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)> eingesehen werden); Jacques Gorteman («La Sabena: l'aviation en Belgique et au Congo Belge», leider unveröffentlicht); Vital Ferry («Cieux impériaux africains», éd. du Gerfaut); empfehlenswert ist auch der Abschnitt «Aerophilatelie» der philatelistischen Website «congoposte.be» von Herrn Charles Stockmans.

### Flugplan des ersten Sabena-Fluges

So. 23. Februar 1935 : Brüssel, Marseille, Alicante, Oran

Montag, 24. Februar : Oran, Colomb Béchar, Reggane

Dienstag, den 25. Februar : Reganne, Gao, Niamey

Mittwoch, 26. Februar: Niamey, Zinder

Donnerstag, 27. Februar: Zinder, Fort Lamy, Fort Archambault, Libenge (Bangui)

Freitag, 28. Februar : Libenge, Coquilhatville, Léopoldville

### Damalige / heutige Namen von einigen Ortschaften

Belgisch-Kongo: Demokr. Republik Kongo (RDC)

Banningville: Bandundu

Coquilhatville: Mbandaka

Elisabethville: Lubumbashi

Léopoldville: Kinshasa

Luluabourg: Kananga

Stanleyville: Kisangani

Broken Hill (Nord-Rhodesien): Kabwe (Sambia)

\*

### Nächste Seiten :

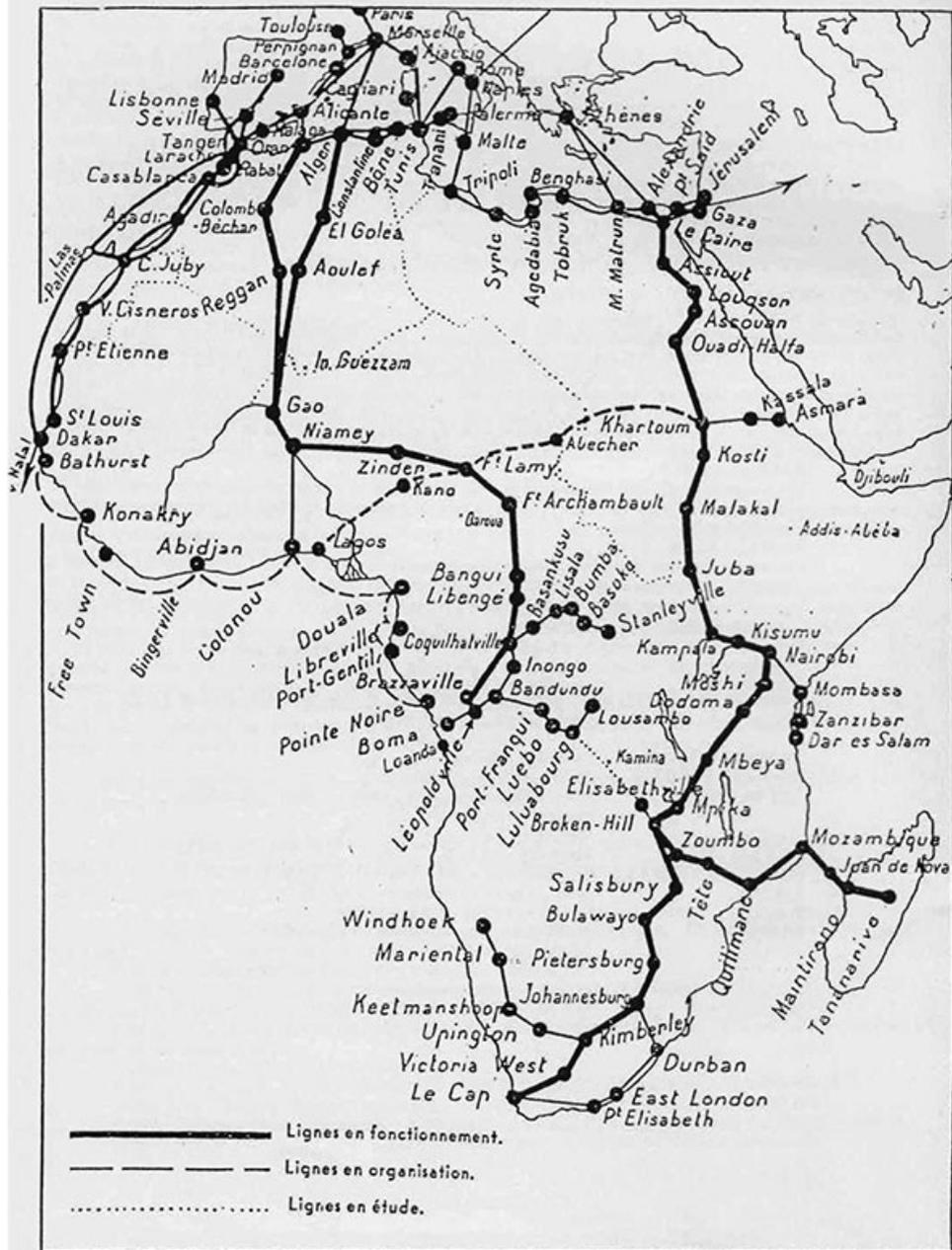
(aus der Publikation «Air Afrique» von P. Jarrige entnommen)

- Karte der afrikanischen Linien am 1. September 1935: siehe die Linien von *Sabena* und *Air Afrique* im Westen (über Gao); von *Imperial Airways* im Osten (über Juba und Salisbury); von *Air Malgache* im Süd-Osten (Elisabethville - Tananarive)

- Gemeinsamer Flugplan Air Afrique / Sabena (Algier bzw. Brüssel - Brazzaville bzw. Léopoldville - Elisabethville - Madagaskar).

**Darauf folgende Seiten :** Philatelistische Dokumente

LIGNES AFRICAINES au 1<sup>er</sup> septembre 1935 (ex. Revue du Ministère de l'Air)



Karte der afrikanischen Linien am 1. September 1935

## Service à partir du 4 janvier 1936 et jusqu'à nouvel avis

Sens EUROPE, CONGO, MADAGASCAR			Sens MADAGASCAR, CONGO, EUROPE		
JOURS	SERVICE FRANÇAIS RÉGIE AIR-AFRIQUE	SERVICE BELGE SABENA	JOURS		
Samedi	Le trajet Belgique-France-Alger peut être effectué soit par fer et bateau, soit par voie aérienne : tous renseignements et passages dans les agences WAGONS-LITS/COOK.	BRUXELLES, départ MARSEILLE ALICANTE ORAN, arrivée  Le service au départ de France s'effectue par l'escale de Marseille	Jeudi	Départ de Tananarive le jeudi (Service de la navigation aérienne de Madagascar) Arrivée à Elisabethville le vendredi	
Dimanche	ALGER, départ EL GOLÉA AOULEF, arrivée	ORAN, départ REGGAN, arrivée	Samedi	SERVICE FRANÇAIS RÉGIE AIR-AFRIQUE	SERVICE BELGE SABENA
Lundi	AOULEF, départ GAO NIAMEY, arrivée	REGGAN, départ GAO NIAMEY, arrivée	Dimanche	ÉLISABETHVILLE, départ KAMINA LULUABOURG PORT-FRANCOU BANNINGVILLE, arrivée	ÉLISABETHVILLE, départ KAMINA LULUABOURG PORT-FRANCOU, arrivée
Mardi	NIAMEY, départ ZINDER FORT-LAMY, arrivée	NIAMEY, départ ZINDER FORT-LAMY, arrivée	Lundi	BANNINGVILLE, départ BRAZZAVILLE COQUILHATVILLE, arrivée	PORT-FRANCOU, départ BANNINGVILLE LÉOPOLDVILLE COQUILHATVILLE, arrivée
Mercredi	FORT-LAMY, départ FORT-ARCHAMBAULT BANGUI COQUILHATVILLE, arrivée	FORT-LAMY, départ FORT-ARCHAMBAULT BANGUI COQUILHATVILLE, arrivée	Mardi	COQUILHATVILLE, départ BANGUI FORT-ARCHAMBAULT FORT-LAMY, arrivée	COQUILHATVILLE, départ BANGUI FORT-ARCHAMBAULT FORT-LAMY, arrivée
Jeudi	COQUILHATVILLE, départ BRAZZAVILLE BANNINGVILLE PORT-FRANCOU LULUABOURG, arrivée	COQUILHATVILLE, départ LÉOPOLDVILLE BANNINGVILLE PORT-FRANCOU LULUABOURG, arrivée	Mercredi	FORT-LAMY, départ ZINDER NIAMEY GAO, arrivée	FORT-LAMY, départ ZINDER NIAMEY GAO, arrivée
Vendredi	LULUABOURG, départ KAMINA ÉLISABETHVILLE, arrivée  Le service de la navigation aérienne de Madagascar assure la correspondance vers Tananarive. Arrivée le dimanche.	LULUABOURG, départ KAMINA ÉLISABETHVILLE, arrivée	Jeudi	GAO, départ AOULEF EL GOLÉA, arrivée	GAO, départ REGGAN, arrivée
			Vendredi	EL GOLÉA, départ ALGER, arrivée Correspondance hydro-Marseille	REGGAN, départ EL GOLÉA ORAN, arrivée
			Vendredi	Le trajet Alger-France-Belgique peut être effectué, soit par voie aérienne, soit par bateau et chemin de fer.	ORAN, départ ALICANTE MARSEILLE BRUXELLES, arrivée

*À partir du 4 janvier les services alterneront en commençant par :*  
Le 5 janvier départ belge d'Oran puis, le 12 janvier, départ français d'Alger, etc.  
Renseignements sur les tarifs et sur le service de Madagascar chez les agents de la RÉGIE AIR-AFRIQUE (Liste au dos.)

Gemeinsamer Flugplan Air Afrique / Sabena



Diese Bildkarte mit den Fotos und einer Widmung der Crew wurde zum Anlass des 1. Sabena-Linienfluges in den Kongo herausgegeben.

Karte von La Louvière (B) über Léopoldville nach La Louvière versandt.

Rechteckiger Bestätigungsstempel der Post. Belgische Frankatur für die Strecke bis Léopoldville und kongolesische Frankatur für den Rückflug am 28.2.1935 (die belgische Post verkaufte auch die kongolesischen Marken).

Ankunftsstempel Brüssel (8.3.35).

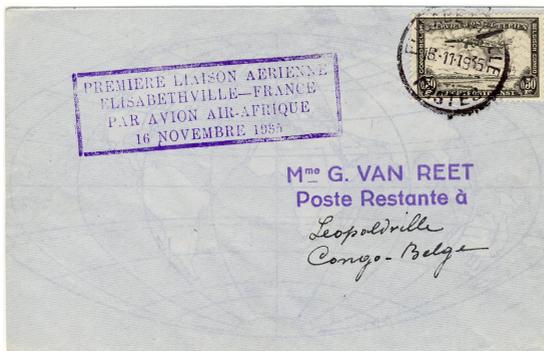
Nach dem erfolgreichen Flug wurde die Bildkarte in (mind.) Zehntausenden Exemplaren neu aufgelegt, ein Verkaufserfolg für alle Kioske während des ganzen Sommers (insbesondere anlässlich der Brüsseler Weltausstellung 1935).





(In einem Auktionskatalog gesehenes Dokument)

Luftpostbrief von Genf (20.2.1935) nach Léopoldville, beim Zwischenstopp in Marseille (Stempel 23.2.1935) verladen auf dem 1. Sabena-Flug, Ankunft in Léopoldville (Stempel 28.2.1935), nicht abgeholt und daher zwei Wochen später mit dem 2. Sabena-Rückflug zurückgeschickt, Ankunft in Genf am 22.3.1935 nach Umladung in Marseille.



Brief von Elisabethville nach Léopoldville mit dem 1. Rückflug der Air Afrique nach Algier. Dieser Brief wurde wahrscheinlich in Brazzaville ausgeladen, von wo er auf dem Landweg (über den Fluss Kongo) nach Léopoldville gelangte. Keine Markierungen oder Vermerke auf der Rückseite, ausser der Adresse der Absenderin (in Brüssel).





Brief aus Brüssel mit dem  
1. Linienflug Sabena (dép.  
 16.11.35) nach  
 Elisabethville (Ank. 21.11.)  
 mit Anschlussflug Air  
 Malgache bis Tananarive  
 (Ank. 24.11.).  
 Grüner rechteckiger  
 Poststempel (Brüssel) zur  
 Bestätigung.  
 In «Tana» nicht abgeholt,  
 Zurück an den Absender.

Edmond Loward



## Vereinsausflug an die «Helvetia 2022»

Nach vielen Jahrzehnten war es endlich wieder einmal soweit: die Schweiz war Gastgeberin der Helvetia 2022, einer Philatelie-Weltausstellung. Nach Basel 1974 und so langer Zeit für viele Philatelisten ein Grund genug, nach Lugano zu reisen um sich die Exponate auf Weltklasseniveau anzuschauen. Oder aber man stellte auch gleich selber aus, musste man ja lange genug auf eine internationale Ausstellung im eigenen Land warten. Unser Verein war gleich in dreifacher Hinsicht am Erfolg dieser Ausstellung beteiligt: Zum Ersten war unser Mitglied Jürg Roth als Leiter des Ressort 2 /

Ausstellungswesen im VSPHV verantwortlich für den Katalog und die Werbung sowie Mitglied der Jury, zum Zweiten erzielte unser Mitglied Peter Beer mit seinem Exponat «North Atlantic Catapult Airmail Flights 1928-1935» eine Goldmedaille und last but not least reisten einige unserer Mitglieder ins Tessin und konnten so als Besucher im entsprechenden Ambiente über das gemeinsame Hobby philosophieren.

Zu sehen bekam man als Besucher das Beste, was zurzeit bei internationalen Sammlungen zusammengestellt ist. Erwähnenswert wären da vielleicht das Exponat «Classic Switzerland» von Takashi Yoshida oder das Exponat «Iceland until 1901» von Douglas Storckenfeldt (der geneigte Leser versteht selbstverständlich meine Vorliebe für das Isländische Exponat). Für Jede und Jeden gab es etwas zu entdecken und ein Tag reichte bei weitem nicht, um sich alles in Ruhe anzuschauen.



Die Sonnenstube der Schweiz machte ihrem Namen alle Ehre, es war wunderschönes Wetter und so genoss man zwischendurch auch mal wieder die Abkühlung in den Ausstellungshallen. Beim gemeinsamen



Mittagessen in einer der schönsten Gassen Luganos konnten die Eindrücke und auch anderes verdaut werden. Die Reise nach Lugano war das philatelistische Highlight im 2022 und befeuerte beim einen oder anderen wieder einmal die Glut des Sammelns, Einordnens und Bewertens.



Wir freuen uns schon auf die nächste grosse Ausstellung in der Schweiz.

Markus T. Stäuble

### Wussten Sie schon...

dass **Ross Perot Jr.** und Jay Coburn 1982 erstmals einen Flug rund um die Erde in einem Helikopter unternahmen? "**Spirit of Texas**" hiess der modifizierte Hubschrauber vom **Typ Bell Long Ranger 206**, mit dem die beiden Piloten am 1. September 1982 in Fort Worth, Texas, starteten. 29 Tage, 3 Stunden, 8 Minuten und 13 Sekunden später erreichten die Abenteurer wieder das heimatliche Fort Worth. Die Gesamtflugzeit betrug 246,5 Stunden, die Durchschnittsgeschwindigkeit 117 mph = 188.25 Km/h.



*Bell Long Ranger 206  
Palau 1996 / Michel-Nr. 1028*

Walter Kalt

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

## Jubiläum 100 Jahre Linienflug Genf-Zürich-Nürnberg, 01.06.2022

Um diesen Pionierflug mit der Junkers F-13 als erstes Ganzmetallflugzeug entsprechend zu würdigen, beschloss der SAV, einen Sonderflug für den Hin- und Rückflug Genf-Zürich-Nürnberg zum 100 Jahr-Jubiläum durchzuführen. Leider war es aus finanziellen Gründen unmöglich, einen der drei vorhandenen Nachbauten des F-13 dafür zu mieten. Dem SAV fehlte dazu das nötige Kleingeld. Sponsoren für solche Extravaganzen findet man leider auch nicht mehr.

Der Philatelistenclub Swissair PCS beschloss spontan, sich an diesem Jubiläumsflug zu beteiligen und übernahm die Grafik der beiden Umschläge.

Das Flugticket wurde bei Swiss gebucht. Leider sagte die Swiss diesen Flug kurzfristig ab. Deshalb musste die Briefpost einen Umweg über Frankfurt machen, um nach Nürnberg zu gelangen.

In den 100 Jahren Luftfahrt stiegen die Höchstgeschwindigkeiten der Zivilflugzeuge von 150 km/h auf 1000 km/h (ohne Concorde). Dennoch war es im Jahr 2022 nicht mehr möglich, am gleichen Tag die Route Genf-Zürich-Nürnberg und zurückzufliegen, wie es im Jahr 1922 Henri Pillichody mit der CH-94, einer Junker F-13 von Ad Astra Aero, getan hatte.



*Junker F-13 CH-94 oben , HB-IJQ in Zürich unten.*



Da die Post am Flughafen Genf morgens erst ab 09:00 Uhr öffnet, mussten die Sonderflugbelege schon am Vortag 31.05.2022, vor 17:00 Uhr, abgestempelt werden.

Am Morgen startete der Airbus 320 (HB-IJQ), der gerade sein 25-jähriges Betriebsjubiläum gefeiert hatte, mit dem Kapitän Tobias Kaufmann und dem FO Maël Guidetti auf der Piste 22 für den ersten Teil des Fluges Genf-Zürich. Der codierte Flug LX2805 landete pünktlich in Zürich.

Auf den Umschlägen erinnert der Transitstempel von Zürich daran.



*Airbus A319-100 D-AILF*

Umsteigen in Zürich und Weiterflug nach Nürnberg über Frankfurt auf Flug LH1185 mit einem Airbus 319 mit dem Kennzeichen AILF, 636. produziertes Flugzeug der 320-Familie, hergestellt in Hamburg. Diese Maschine hatte ihren Erstflug am 29.11.1996

Die Reise ging weiter mit der elf Jahre alten Embraer E-190R D-AECB. Angekommen in einem schönen Regionalflughafen, den man nur in seiner



*Bravo Charly in Zürich*

Breite durchqueren muss, um sich am U-Bahn-Terminal einzufinden, musste ich nicht lange warten und stieg schon an der ersten U-Bahnstation aus, um zum Postamt Zehra Feyer zu gelangen, wo ich von der An-

gestellten sehr freundlich empfangen wurde. Leider bediente in diesem Postamt eine einzige Dame. Sie war deshalb nicht in der Lage, meine Briefe zu entwerten. Ich schlug ihr vor, die Umschläge selbst zu stempeln, was sie mir sofort zugestand. Der grosse rechteckige Stempel "Philatelie" wurde verweigert, weil ein Qualitätsstempel anzubringen zu anspruchsvoll sei.

Für den Ankunftsstempel wählte ich den Stempel Nr. 10 „Philatelie“, für die Umschläge des Rückflugs den normalen Stempel Nr. 21 "Nürnberg 119", um eine repräsentative Auswahl der in dieser Filiale verwendeten Stempel zu bieten.



*Dies sind die auf den Umschlägen angebrachten Stempel, welche die verschiedenen Etappen bestätigen.*

Ein grosses Dankeschön an die Mitarbeiterin, die mir sogar eine Flasche Wasser serviert hat. Ich hoffe, die kleinen Schweizer Pralinen werden ihr eine gute Erinnerung an diesen Helvetier hinterlassen, der Deutsch mit einem besonderen Akzent sprach. Es kommt nicht jeden Tag vor, dass jemand extra in nach Nürnberg fliegt, um mehr als 400 Briefumschläge zu entwerfen.



Post in Nürnberg



Vorbereitete Kuverts zum Stempeln.

Der Rückflug erfolgte am nächsten Morgen, 02.06.2022, statt. Der erste Teilflug fand auf dem CRJ-900 D-ACNF (Flug LH0147), einer fast 13 Jahre alten Maschine statt. Da mein Handgepäck für die Kabine zu gross war, musste ich es in den Frachtraum geben.

Nach einem endlosen Bustransfer im Zickzackkurs entlang der Hauptpiste kam ich endlich am Terminal A an. Ich hatte gerade noch genügend Zeit, um mich an Gate 02 vorbeizuschlängeln und die Boardingkontrolle durchzuführen. Dann ging es mit dem Bus in die entgegengesetzte Richtung los. Ich stieg in das neueste Flugzeug der Reise, einen Airbus 220 (ex CS300)



Charly Papa vor der Landung

mit der Registrierung HB-JCP, eine Maschine, die am 21.08.2018 ausgeliefert wurde. Der Flug hatte die Nummer LX1083.

Der Anflug auf Genf erfolgte vom See her auf die Piste 22. Hier endete der Sonderflug. Die Umschläge sind pünkt-

lich in Genf angekommen. Die Ankunft wurde mit dem Flughafenstempel um 15:00 Uhr abgestempelt.

Gerald Gorgerat

## Swissair nach Kairo und Lydda – Erste Langstreckenflüge

Kairo (Ägypten) und Lydda (Palästina) waren in den Jahren 1946-1949 zwei wichtige Stationen im Aufbau des Liniennetzes der Swissair. Dieser Beitrag schildert den Aufbau dieser Fluglinie(n), welche mit der Überquerung des östlichen Mittelmeers verbunden war(en). Einerseits setzte(n) diese Linie(n) neue Massstäbe bezüglich Flugdauer und Navigation, andererseits stellte die politische Lage in der Region eine Planungshürde für die Streckenführung und die operative Durchführung. Folgende Elemente standen, jedes auf seine Art, am Anfang des Aufbaus des Streckennetzes der Swissair in den Nahen Osten:



Abb. 1 | 15.12.1946, Sonderstempel 22. Zionistenkongress Basel. Mit TWA-Flug vom 20.12.1946 ab Genève via Kairo nach Lydda. ASt Rehovot 22 DE 46 (vgl. Kap. 3).

Abb. 2 |  
Mi 293,  
1.10.1946



Abb. 4 |  
Zst FP 42,  
2.5.1947



Abb. 3 | HB-IRB, Swissair-Photo, Nr. 10841

### 1. Historischer Hintergrund

Bis Ende der 1940er Jahre war die Geschäftspolitik der Swissair auf die Anbindung an die grossen Zentren Europas ausgerichtet. Mit der Einführung der Douglas DC-2 Ende 1934/Anfang 1935 und der DC-3 ab 1937 wurden die Kapazitäten und Reichweiten erhöht. Nach Kriegsende zögerte die Geschäftsleitung der Swissair lange, das Flugnetz weiter auszubauen. Mit der im Gegensatz zur Konkurrenz späten Anschaffung der DC-4 ab Ende

1946 verfügte sie allmählich über Langstreckenflugzeuge. Zuerst konnte sie damit die Kapazitäten auf europäischen Linien erhöhen, aber sie musste grundsätzlich noch über neue Flugziele in weiterer Entfernung entscheiden. Die Frage war, ob ein Kurzstreckennetz allein wirtschaftlich betrieben werden kann oder es mit einem Langstreckennetz verbunden sein muss. Die Jahre 1946-1949 waren in dieser Hinsicht entscheidend für die weitere Entwicklung der Swissair. Nachdem die TWA am 3.2.1946 zum ersten Mal in Genève gelandet war und ab 7.4./4.7.1946 sukzessive den Linienverkehr nach Rom, Athen, Kairo und später Bombay (F.A.M. 27) aufgenommen hatte, war die interkontinentale Luftfahrt in der Schweiz angekommen. Als auch noch KLM und Sabena sich in der Rhône-Stadt mit der DC-4 meldeten, erschien im *Journal de Genève* vom 25.7.1946 ein recht kritischer Artikel über die Swissair und ihre Absenz auf der Linie nach Kairo. Zu berücksichtigen ist auch, dass auf weltpolitischer Ebene am 14.5.1948 das britische Mandat für Palästina endete und am gleichen Tag die Gründung des Staates Israel proklamiert wurde.

Der etwas chaotische Aufbau der Swissair-Flüge nach Kairo und vor allem Lydda ist unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten zu betrachten. So sehr sich für die Swissair eine Linie zu diesen beiden Stationen als Drehscheiben zum Nahen, Mittleren und Fernen Osten sowie nach Südafrika aufdrängte, so wenig reichten ihr die zuerst zur Verfügung stehenden Mittel.

## 2. Erste Sonderflüge mit der Douglas DC-3

Zur Erinnerung: Im Dezember 1938 führte die Swissair drei Weihnachtspostflüge London-Alexandria-London im Auftrag der Imperial Airways aus. Der erste aerophilatelistisch dokumentierte Swissair-Flug nach Kairo

### **Un service spécial Amsterdam-Genève-Le Caire**

Vu l'affluence des demandes de passages, la compagnie néerlandaise KLM organise deux vols spéciaux à destination du Caire. Le premier avion arrivera d'Amsterdam à Cointrin ce matin à 9 h. et poursuivra sa route sur Le Caire à 10 h. Il s'agit d'un Douglas DC4 quadrimoteur. De Genève, cinq passagers se sont inscrits pour se rendre en Egypte. L'avion reviendra du Caire samedi avec 44 passagers, tous Egyptiens, venant passer leurs vacances en Suisse. Un deuxième service sera assuré lundi matin.

Comme on le voit, le trafic aérien devient de plus en plus intense à notre aéroport. Les baraquements qui abritent les différents services sont insuffisants. Il devient donc urgent d'achever la construction de l'aérogare, le passage de 44 passagers n'ayant rien de confortable dans les installations provisoires.

D'autre part, dès aujourd'hui la compagnie belge Sabena effectuera son service Bruxelles-Genève au moyen d'un Douglas D.C.4, quadrimoteur pouvant amener 44 passagers. Cette Compagnie effectue le service trois fois par semaine et les trois autres jours la liaison est assurée par la Swissair. Quand notre compagnie suisse pourra-t-elle mettre en service des D.C.4 ? Le printemps prochain, nous assure-t-on ! La Swissair, dont le siège est à Zurich, n'a pas voulu acheter de D.C.4 alors que l'Amérique lui en avait offert, parce que ces appareils ne pouvaient être utilisés à Zurich et que certains dirigeants de notre Compagnie suisse feignaient d'ignorer que Cointrin avait une piste pouvant assurer l'atterrissage des plus gros avions. Lorsqu'on s'est enfin décidé à commander des D.C.4, les délais de livraison ont passé de trois à six ou huit mois.

*Abb. 5 | Journal de Genève 25.7.1946<sup>1</sup>*

erfolgte 1939 im Rahmen der Europarundflüge zur Eröffnung der Schweizerischen Landesausstellung: Der Europaflug Süd startete am 29.4.1939 in Zürich und verlief via Rom und Athen nach Kairo. Zurück wieder nach Dübendorf ging es via Athen, Sofia, Bukarest, Belgrad und Budapest.

Kriegsbedingt blieb dieser mit der DC-3 HB-IRA ausgeführte Sonderflug während gut sieben Jahren als erster und einziger Flug bis Kairo bestehen.

Im Oktober 1946 tagte in Kairo der erste Nahost Flugnavigations-Kongress\* der provisorischen Internationalen Organisation für die Zivilluftfahrt\*\*. Eine ägyptische Briefmarke erinnert an diesen Anlass (Abb. 2), welcher vom 1.-18.10.1946 stattfand. Gemäss dem *Journal de Genève* startete im Zusammenhang mit einer IATA-Tagung am Sonntag, 27.10.1946 die DC-3 HB-IRB ab Genève zu einem Versuchsflug - im SLH so vermerkt - nach Kairo (Abb.3, 6). Aufgrund der Umstände und der mitgeflogenen Personen wäre dieser Flug eher als Sonderflug zu bezeichnen. Denn mit an Bord befand sich - neben etwa zehn weiteren Passagieren - eine Swissair-Delegation, bestehend aus Verwaltungsratspräsident Dr. A. Ehinger, Dr. H. Hunziker (Verwaltungsrat), Dr. von Meiss (technischer Direktor) und Charles Messmer (administrativer Direktor). Laut dem Presseartikel nahmen sie an der IATA-Tagung teil. Über diese IATA-Tagung konnten aber keine weiteren Informationen gefunden werden. Wie dem auch sei, der Zweck des Besuches der Swissair-Leute diente sicher dem Linienaufbau nach Kairo, vermutlich auch durch Gespräche mit den ägyptischen Behörden.



Abb. 6 | 27.10.1946, Sonderflug Genève-Rom-Athen-Kairo der DC-3 HB-IRB, Piloten F. Zimmermann und F. Länzlinger, Funker Chr. Schaaf und Steward A. Renner. SLH SF 46.15a.

\* Middle East Regional Air Navigation Meeting = MERAN Meeting<sup>7</sup>

\*\* Provisional International Civil Aviation Organization = PICAOT<sup>7</sup>

Nach Abschluss dieser Tagung bzw. Gespräche flog die hohe Delegation am Sonntag, 3.11.1946 wieder zurück in die Schweiz. An Bord derselben Maschine HB-IRB, welche allerdings inzwischen nach Genève zurückgekehrt und am 1.11.1946 wieder zum Rückholfug nach Kairo gestartet war.

Die Besatzung dieses zweiten Flugs bestand aus den beiden Piloten Ernst und Ris, dem Funker Gloor und dem Steward Renner. Dieser zweite Flug ist im SLH nicht erwähnt, was vermuten lässt, dass keine Flugpost mitbefördert wurde.

Lorsque le chef pilote Zimmermann conduisit le Douglas bi-moteur « ABIRB » lors du premier vol au Caire, une réception avait été organisée à l'aéroport de Rome, où le ministre de Suisse en Italie, M. René de Weck, reçut ses compatriotes. Différentes personnalités italiennes étaient également présentes dans la capitale italienne ; on montra le plus vif intérêt à la reprise, dans un proche avenir, de relations aériennes entre Genève et Rome.

Le deuxième vol eut lieu avec départ de Genève vendredi dernier. Le « ABIRB », que pilotait M. Ernst, assisté de M. Ris, aide-pilote, de M. Gloor, radiotélégraphiste, et du steward Renner, avait quitté Cointrin à 7 h. 26 ; à 10 h. 33 déjà il atterrissait à Rome, d'où il s'envola à 11 h. 32 pour atteindre Athènes à 14 h. 35, d'où il repartit à 16 h. 5 (heures de l'Europe centrale), alors qu'il faisait déjà nuit. L'équipage entra successivement en relation, par radio, avec les aéroports des îles de Malte, puis d'Heraklion, pour survoler l'île de Crète. Pilotes et passagers virent beaucoup de bateaux tout illuminés qui sillonnaient la Méditerranée. Toutefois, l'équipage rencontra quelques difficultés provenant de la radio. Cependant, le pilote Ernst réussit à terminer sa traversée et arriva sur la côte africaine à 400 mètres au sud d'Alexandrie, d'où il distingua très nettement les phares de l'aérodrome du Caire, où il se posait, à 20 h. 20, avec la plus grande aisance.

*Abb. 7 | Journal de Genève 5.11.1946'. Abflug 07:26 Uhr, Landung in Kairo 20:20 Uhr, was eine Reisezeit inkl. Zwischenlandungen von rund 13 Std (bzw. 12 Std je nachdem ob 20:20 Uhr die lokale oder mitteleuropäische Zeit ist) ergibt.*

An dieser Stelle darf kurz auf die damaligen ausführlichen Presseartikel hingewiesen werden. Daraus können ggf. interessante Informationen für die (Aero)Philatelie gewonnen werden. Manchmal wird auch etwas Fantasie gefragt, so z.B., wenn im Bericht von einer 2-motorigen Douglas « ABIRB » die Rede ist (vgl. Abb. 7)! Wir haben « ABIRB » als HB-IRB verstanden und verweisen gerne auf die Zeiten der analogen Kommunikation zwischen Reporter und Redaktion mittels Telegraf, Telex oder Telefon.

Am 19.2.1947 erfolgte ein weiterer Versuchsflug nach Kairo mit einer DC-3, der HB-IRD, diesmal allerdings ab Zürich-Dübendorf via Bari und Athen. Über diesen Flug ist uns nichts Näheres bekannt. Ausser, dass davon Belege vorhanden sind.

Die DC-3 müssen schon etwas überholt gewirkt haben, konnten sie doch die Strecke nicht ohne Zwischenlandung zurücklegen. Ganz anders die Konkurrenz, welche mit DC-4 oder Lockheed Constellation einen Direktflug

anbieten konnte (s. Abb. 5). Somit dürfte der Druck auf die Geschäftsleitung der Swissair weiter gestiegen sein.

Diese Flüge zeigen die Schwierigkeit, aber auch die Chance der Swissair bei der Errichtung einer regelmässigen Verbindung in diese Region. Die Chance lag darin, dass die am 7.4./4.7.1946 eröffnete Linie der TWA eine Zeit lang nicht zuverlässig war. Dies nicht zuletzt aufgrund der strengen Bestimmungen der amerikanischen Luftfahrtbehörde. So durften z.B. die US-Piloten in Athen nicht bei Nacht landen. Und wenn ein Flugzeug in Genève repariert werden musste, dann mussten die Ersatzteile zuerst aus Paris hergebracht werden. So kam es vor, dass der verspätete Abflug in Genève zu einem neuen Nachtstopp in Rom führte, weil sonst die Landung in Athen bei Nacht erfolgt wäre – was verboten war. Die Unregelmässigkeit war zeitweise auch die Folge von Überbuchungen (eine zentralisierte Buchungsstelle gab es noch nicht), Streiks in den USA und einem vorübergehenden Flugverbot der Lockheed Constellation.<sup>1c</sup>

Eine von der Schweiz aus startende Flugverbindung wäre von vielen dieser Probleme nicht betroffen. Auch wenn die Swissair selber mit dem Problem der Ersatzteile konfrontiert werden konnte (vgl. Beispiel in Kap. 7), das Potenzial für eine neue Linie war gegeben. Und die Swissair hatte inzwischen endlich ihre erste Douglas DC-4 erhalten.

### **3. Versuchsflug als erster Langstreckenflug mit der DC-4 ab Genève**

Als erste DC-4 traf die HB-ILA am 24.11.1946 in Genève ein (Abb. 4). Nach einem ersten kommerziellen Einsatz nach London am 20.12.1946<sup>5</sup>, führte die Maschine noch vor Jahresende einen Sonderflug nach Lydda aus. Laut Hans W. Haultle, vom Swissair Presse- und Public Relations Dienst, ist dieser Flug nach Lydda/Kairo gegangen<sup>3</sup>. Doch gemäss Tagespresse<sup>1</sup> und Bordbuch<sup>5</sup>, wurde nur Lydda angefliegen!

Aus einem Interview mit Flugkapitän Walter Borner ist zu entnehmen, dass der Flug eine Art Charterflug gewesen ist<sup>1</sup>. So war dieser auf Anfrage von Delegierten am 22. Zionistenkongress organisiert worden. Dieser fand vom 9.-22.12.1946 in der Mustermesse Basel statt, wo die Poststelle einen Sonderstempel verwendete (s. Abb. 1). An diesem ersten Zionistenkongress nach dem 2. Weltkrieg nahmen bekannte Akteure der späteren Jahrzehnte teil, wie z.B. David Ben Gurion, Golda Meir und der junge Shimon Peres<sup>7</sup>. Ob diese dann am 30.12.1946 auf dem vollbesetzten Direktflug (44 Passagiere) der Swissair mitgereist sind?

Die Flugstrecke Genève-Lydda über 2950 km wurde von der HB-ILA nonstop in 8 Std 28 Min. zurückgelegt. Die Besatzung bestand aus den Piloten W. Borner und A. von Tschärner, den Funkern Auberson und W. Wegmann, den Bordmechanikern Schilling und A. Wegmann sowie den Stewards Heusser und Hintermann. Auch zwei Bordingenieure von Douglas waren dabei.<sup>1,5</sup>



Abb. 8 | 30.12.1946, Sonderflug Genève-Lydda mit der DC-4 HB-ILA. SLH SF 46.16a, Ankunftsstempel Jerusalem 1.1.1947. Porto Drucksache Ausland 5 Rp. + Flugpostzuschlag 50 Rp. (bis 31.12.46) = Total 55 Rp.

Der Rückflug via Athen erfolgte am 31.12.1946 mit 34 Passagieren bis Athen und 42 (-2/+10) danach. Etwas schelmisch - aus heutiger Sicht - erwähnt Hautle diesen Flug als „erster Langstreckenflug zu Schulzwecken mit DC-4 nach Lydda/Kairo“.

**Eigentlich war dies der allererste Langstreckenflug der Swissair!** Schulung war es sicher auch. Dass diese aber noch bezahlt wurde, darf als (gewollter) glücklicher Zufall betrachtet werden.

Es konnte im SLH<sup>2</sup> sonst keinen weiteren Sonderflug nach Lydda oder Kairo gefunden werden, bis dann der regelmässige Flugverkehr am 16.3.1947 aufgenommen wurde. Da Lydda in Palästina lag und dieses noch unter britischem Mandat stand, ergaben sich offensichtlich Probleme für den vielleicht angedachten Weiterflug nach Kairo – die Flüge in diese Region erfolgten in der Regel mit Sonderbewilligungen. Dies könnte auch der Grund sein, wieso Hautle von einem Flug nach Lydda/Kairo schreibt - vielleicht war dazumal im entscheidenden Moment noch keine Bewilligung vorhanden.

### 3.1 Langstreckenflug?

Bei der Vorbereitung dieses Beitrags stellte sich die Frage, ob ein Kurs nach Lydda oder Kairo wirklich ein Langstreckenflug ist oder nicht. Über die Jahre hinweg hat sich dieser Begriff aufgrund der technischen Entwicklung im Flugzeug- und Motorenbau laufend verändert. Bei den Diskussionen, die sich bei der Swissair in den Jahren 1946-1949 entfacht haben, ging es

immer um den Aufbau eines Langstreckennetzes. Die DC-3 hatte eine Reichweite von 870 km, die DC-4 4600 km. Eingesetzt wurden die DC-4 zuerst im Europaverkehr, wo die Strecke Genève- Lissabon aber nur 1500 km lang ist. Kairo ist auch nur etwa 2800 km entfernt, darf aber für damalige Verhältnisse als Langstreckenkurs bezeichnet werden, auch dank dem, dass das Mittelmeer diagonal überflogen wurde. Wie weiter oben gesehen, verwendete sogar Hautle diese Bezeichnung für den Sonderflug von Ende 1946 nach Lydda noch 1956, als die neuen DC-7C mit einer Reichweite von 6450 km in Betrieb genommen wurden.

Als weiteres Argument für die Bezeichnung der Flüge nach Lydda und Kairo als Langstreckenflüge hilft eine Broschüre von 1948. Darin stellt die Swissair die Zusammensetzung einer Flugzeugbesatzung für Langstrecken vor:



Abb. 9 | Die Hierarchie der 11-köpfigen Crew im Langstreckenflugzeug. Auszug aus Info-Büchlein „Was wotsch wüsse?“ der Swissair, Orell Füssli, 1948.

Aufgrund der im Beitrag ersichtlichen Besatzungslisten spricht also vieles für die Bezeichnung der Linie nach Kairo oder Lydda als Langstreckenkurs, auch wenn die DC-4-Besatzungen nicht in allen Fällen 11-köpfig waren.

## 4. Aufnahme des regelmässigen Flugverkehrs mit der DC-4

### 4.1 Ab 16.3.1947 zuerst nur ab Genève

Am Sonntag, 16.3.1947 eröffnete die Swissair mit der DC-4 HB-ILA den regelmässigen Flugdienst ab Genève via Athen nach Kairo. Der Flug wurde vermutlich zur besseren Auslastung noch mit einer Zwischenlandung in Athen durchgeführt. Besatzung: Nyffenegger, Fretz, Ernst, Gloor, Krähenbühl, Schilling, Weninger, Brojeki, Hintermann, Goth.<sup>5</sup>



Abb. 10 | So 16.3.1947, als Sonderflug publiziert, aber Eröffnung des regelmässigen Flugverkehrs Genève-(Athen)-Kairo. Lydda wurde auf diesem Flug nicht angefliegen. SLH RF 47.3b. Porto Brief Ausland 30 Rp. + Flugpostzuschlag 40 Rp. (bis 31.10.1947).

Sechs Tage nach diesem Erstflug, am 22.3.1947, billigten die ägyptischen Behörden der Swissair zu, auf der Route nach Kairo auch Lydda anzufliiegen. Dies erlaubte es, die Nahost-Linie mit den beiden Destinationen Kairo und Lydda zu führen. Athen wurde in die im Aufbau stehende Linie nach Istanbul und Ankara integriert, verblieb aber quasi als „Reserve“ für die Lydda-Kairo-Linie Nr. 1095 bestehen. Es stellte sich einzig die Frage: Lydda vor oder nach Kairo? Dann dauerte es noch eine Weile, bis der erste offizielle Direktflug Genève-Kairo ausgeführt wurde. Gemäss SLH fand dieser praktisch erzwungenermassen (s. hiernach) am 4.5.1948 statt (Abb. 12).

Gemäss anderen Quellen, wie das Bordbuch der HB-ILI, fand aber z.B. schon am 1.7.1947 ein Direktflug Genève-Kairo statt (Abb. 11). Nur beim Rückflug wurde offenbar kurzerhand Lydda angefliegen. Dieses Beispiel zeigt, wie die Bedienung der Linien nach Lydda und Kairo womöglich nach Bedarf gestaltet wurde und von der momentanen politischen Lage in der Region abhängig war. So wurden am 19.4.1948 die Flüge nach Lydda bis am 28.11.1949 eingestellt. Von den Flugplänen verschwand Lydda aber nicht ganz (s. weiter unten), so gross scheint die Ungewissheit über die weitere Entwicklung gewesen zu sein, nachdem am 14.5.1948 der Staat Israel proklamiert worden war.

Obschon im SLH die Flüge nach Kairo ab dem 16.3.1947 als RF (regelmässiger Flugverkehr) bezeichnet sind, wurden sie in den gesichteten

Flugplänen z.B. vom August 1947 bis Oktober 1948 immer als Sonderflüge aufgeführt (Abb. 13, blauer Pfeil). Es waren sozusagen regelmässige Sonderflüge! Ein weiterer Direktflug Genève-Kairo fand ferner am 3.8.1947 statt, als der erste Swissair-Sonderflug nach Südafrika in Ägypten Halt machte.

							FLUGZEUG HB-LLI			
Datum	Abflugzeit	Landungszeit	Flugdauer Min.	Abflugsort	Landungsort	Flugweg	Flugzweck	Besatzung: Name, Nationalität, Domizil	Bemerkungen Für Flüge alle Störungen mit Ursache. Alle vorgenommenen Revisionen, Ausweichflügen von Teilen etc.	Visa des Eintragslandes, ev. der Flugplatz- oder Zwickelboden
01/17/47	0700			Genève			1095	Person <del>Kreucht</del> <del>Miguelo</del> <del>Kalischer</del> Heer Mogemann Plesner Caronova	<i>[Handwritten notes and stamps]</i>	<i>[Circular stamps]</i>
		1946			CAIRO					
01/17/47	0514			CAIRO			1095	Person Kreucht <del>Miguelo</del> <del>Kalischer</del> Heer Mogemann Plesner Caronova	<i>[Handwritten notes and stamps]</i>	<i>[Circular stamps]</i>
		0625			<del>LYDDA</del>					
01/17/47	0726			LYDDA			1095		<i>[Handwritten notes and stamps]</i>	<i>[Circular stamps]</i>
		1625			Genève					
Total der Seite										
							Seit Herstellungs   Seit letzter Revision			

Abb. 11 | 1.7.1947, Direktflug Genève-Kairo und Rückflug via Lydda am 3.7., aus Bordbuch der HB-LLI. Quelle: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24394.



Abb. 12a | Di 4.5.1948, erster offizieller Direktflug Genève-Kairo der Swissair mit der DC-4 HB-ILO. SLH RF 48.6. Besatzung s. Abb. 12b.

Vom ersten offiziellen Direktflug am 4.5.1948 gibt es ein Protokoll aus erster Hand, und zwar aus dem Notizenheft von Chefpilot Ernst Nyffenegger:

4. Mai 48. ff-Kairo, ILO, Erb/Vögeli/Gfeller/Guyer/Brun/Della Santa/Dudli.

0755 *g a h* NEW (MPass. 3600 Est. 69900 lbs. 25%) Kurs 210°  
 0810 *g a h* 2500 m Kurs 180°  
 0855 *Musselle quer ab = 320 km/h* Kurs 125°  
 0950 *OTH 5~~x~~ Djessou Djessou* Kurs 115°  
 = 620 km in 1 Std 55' = 324 km/h  $\phi$   
 = 300 km in 55' = 328 km/h, *g a h* 3500 m  
 1300 *g a h* 38°20' N, 18°50' E  
 = 1450 km in 5 Std 5' = 290 km/h  $\phi$   
 = 830 km in 3 Std 10' = 260 km/h !! Kurs 135°  
 1430 *OTH Khania (Kreta W)*  
 = 2000 km in 6 Std 35' = 308 km/h  $\phi$  Kurs 130°  
 = 550 km in 1 Std 30' = 370 km/h !!  
 1712 *g a h* Kairo, 9 Std 17' für 3900 km.

Abb. 12b | DC-4 HB-ILO, Besatzung: Nyffenegger, Erb, Vögeli, Gfeller, Guyer, Brun, Della Santa, Dudli. Quelle: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24398.

Ab dem Flugplan Nr. 6, gültig ab 25.5.1948, wurden die Linien SW 342/343 (vorherige Bezeichnung: 1095) in zwei Spalten geführt, die eine für „Flugplan gültig, wenn Lydda nicht angefliegen werden kann“ und die andere für „Flugplan gültig, wenn Landung in Lydda durchführbar“ (Abb. 13, gelber Pfeil):



GENÈVE — LYDDA — CAIRO					
Sonderflüge Vols spéciaux		SWISSAIR		Douglas DC-4 ✕	
1mal wöchentlich / Hebdomadaire					
Flugplanänderungen jederzeit vorbehalten — Horaire sous réserve de modifications sans préavis.					
Swissair	Air France	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;">12</div>		Swissair	Air France
SW 103 ✕ DC-3 ✕	AF 200 B ✕ Lgdoc ✕			SW 102 ✕ DC-3 ✕	AF 201 B ✕ Lgdoc ✕
16.39	—			15.52	—
18.05	18.05	12.50	22.10	dép. London-Northolt arr.   dép. Paris-Le Bourget arr.   arr. Genève-Cointrin dép.	
19.40	19.35	20.30	—	dép. 12.50   arr. 20.30	
Swissair			Swissair		
SW 342 DC-4 ✕			SW 343 DC-4 ✕		
2 ◇	1 ♣	dép. Genève, 16 Place Corn. → arr.		3 ♣	3 ◇
04.45 (p)	19.00 (p)	dép. GENÈVE-Cointrin arr.		18.40 ♣	18.50 ◇
06.45 ◇	21.00 ♣	arr. LYDDA (u) dép.		17.40 ♣	17.50 ◇
07.40 ♣	07.40 ♣	dép. LYDDA (u) arr.		08.40 ♣	07.50 ♣
16.45 ◇	09.45 ♣	arr. CAIRO-Farouk dép.		06.30 ♣	09.00 ◇
18.15 ◇	11.15 ♣	arr. CAIRO, 48 Sharia → arr.		04.30 ♣	07.00 ◇

Abb. 13 (inkl. Karte auf Vorderseite) | Flugplan Nr. 7 gültig 25.7.-2.10.1948. Abflug am Di (ohne Lydda) oder Mo (mit Lydda). Start des Retourflugs ab Kairo jeweils am Mi um 06:30 h (mit Lydda) oder 09:00 h (ohne Lydda).

#### 4.2 Ab 6.11.1948 ab Zürich-Kloten (abwechslungsweise mit Genève)

Mit der Eröffnung des Flughafens Kloten konnten ab 14.6.1948 die Langstreckenflüge auch ab Zürich beginnen. So startete die DC-4 HB-ILE am Samstag, 6.11.1948 nicht nur zum Erstflug ab Kloten nach Kairo (s. weiter unten), sondern es dürfte sogar der **allererste regelmässige Langstreckenflug der Swissair ab Kloten** gewesen sein. Wie aus dem Notizenheft von Chefpilot Nyffenegger zu entnehmen ist, war die eingesetzte Maschine zuvor von einem Flug mit Nachtstopp in Lissabon, wo sie um 09:56 h gestartet war, via Madrid und Genève (HEW, später HEGF, vgl. Abb. 12b und 24a) nach Kloten (HEKL, vgl. Abb. 14a), Ankunft 16:58 h, gekommen.

Für die Vorbereitung zum Nachtflug nach Kairo standen also rund vier Stunden zur Verfügung, wie es aus einem Bericht im Swissair-Journal<sup>9</sup> zu schliessen ist:

*Seit **Beginn des Winterflugplanes** wird die Strecke Schweiz-Kairo einmal wöchentlich durch die Swissair befliegen, **und zwar abwechselungsweise von Zürich-Kloten und Genf-Cointrin** aus. Diese Flüge finden nicht mehr am Tag, sondern bei Nacht statt. Das Flugzeug startet in Zürich-Kloten **oder Genf-Cointrin** ca. um 21:00 Uhr und trifft bereits am nächsten Morgen um 07:30 Uhr in Kairo ein. Seit dem 13. November wurde diese Strecke durch Sonderflüge nach Basra verlängert. (fett Markierung durch Verfasser)*



Abb. 14a | Start der DC-4 HB-ILE zum Erstflug ab Zürich nach Kairo.<sup>9</sup> Vermutlich auch erster kursmässiger Langstreckenflug ab HEKL (=Kloten in einer von vielen Abkürzungen, welche damals – wie der Q-Code – in der Funktelegraphie gebraucht wurden<sup>8</sup>)

Abb. 14b | Sa 6.11.1948, Erstflug Zürich-Kairo mit der DC-4 HB-ILE mit Pilot Anton von Tscharner. SLH RF 48.16a. Porto Brief Ausland 40 Rp. + Flugpostzuschlag 30 Rp. = Total 70 Rp



## 5. Übersicht der Swissair-Flüge nach Lydda\* und Kairo 1946-1949

Bei so vielen Versuchs- und Sonderflügen, gemischt mit regelmässigen Flügen (aber nur mit Sonderbewilligungen) kann es sinnvoll sein, diese in einer Tabelle zusammenzutragen. Dazu wurden die relevanten Informationen aus dem Luftposthandbuch, der „Day-by-Day-Dokumentation“ von Fredy Peter, dem Notizenheft von Nyffenegger und der Presse beigezogen (Abb. 15). Feststellungen: 1) Nicht alle Informationen stimmen immer zu 100 % überein (z.B. Zwischenlandungen, Besatzungen); 2) Nicht alle Flüge wurden aerophilatelistisch dokumentiert, wie z.B. der Flug Zürich-Tel Aviv vom 28.11.1949, nach Wiederaufnahme des am 19.4.1948 eingestellten Flugverkehrs nach Lydda; 3) Es gibt widersprüchliche Angaben, die vermutlich leider nie eindeutig geklärt werden können.

Die Präsenz der Swissair bei der Beförderung von Flugpost nach Palästina und Kairo lässt sich ihrerseits anhand des Nachschlagewerks von Roland F. Kohl nachweisen (Abb. 16).

\* *Lydda Airport* wurde 1935 in Betrieb genommen. Nach der Staatsgründung Israels erhielt es 1948 den Namen *Lod International Airport*. Im Jahr 1975 wurde der Flughafen nach *David Ben-Gurion* benannt, dem ersten Ministerpräsidenten Israels. Gelegentlich wird auch die Bezeichnung *Flughafen Tel Aviv* verwendet<sup>7</sup> (vgl. Abb. 16).

# Info-Sammlung zu Swissair-Flüge nach Lydda/Kairo/Basra 1946-1949

Quelle	SLH Nr. *	Type	HB-	Zürich	Genève	Rome	Athen	Beirut	Lydda	Kairo	Lydda	Basra	Abdaden	Athen	Bar	Jobburg	Genève	Normalschrift:
27.10.1946	SF 46.15a	DC-3 IRB	x	(x)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Aus den Einträgen in der Day-to-Day-Chronologie von Fredy Peter <sup>5</sup>
01.11.1946	DC-3 IRB	DC-3 IRB	x	(x)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	Kursiv: Bemerkungen des Verfassers / Besatzungen gem. Nyffenegger
01.12.1946	SF 46.16a	DC-4 ILLA	x		x													(bekannte Routenzwischenlandungen jeweils mit x gekennzeichnet; (x) = gelegentlich)
19.02.1947	SF 47.1	DC-3 IRD	x		x													trial flight Geneva-Athens-Cairo operated by Douglas DC-3 HB-IRB
16.03.1947	RF 47.3	DC-4 ILLA	x		x													Zweck und Besatzung vgl. Kap. 2
22.03.1947	RF 47.3b	DC-4 ILLA	x	(x)	x													special flight (HB-IRD gemäss SLH)
31.03.1947	RF 47.3a	DC-4 ILLA	x	(x)	x													inaugural of scheduled services to Lydda and Cairo
08.04.1947	DC-4	DC-4 ILLA	(x)		(x)													x first of several special flights, Geneva-Cairo-Athens-Geneva, Besatzung vgl. Kap. 4.1
15.04.1947	DC-4	DC-4 ILLA	x	(x)	x													x Swissair receives permission to fly into Palestine (British Mandate). SLH: erster Anflug von Lydda
22.04.1947	DC-4	DC-4 ILLA	x	(x)	x													x weiterer Flug gem. SLH (HB-ILA mit Pilot Walter Bormer gemäss JdG)
15.05.1947	DC-4	DC-4 ILLA	x	(x)	x													x intermediate landing in Ein Shemer; later from Athens diversion to Marseilles. Grund unbekannt.
29.04.1947	DC-4	DC-4 ILLA	x	(x)	x													x weiterer Flug gem. SLH
15.05.1947	DC-4 ILE	DC-4 ILLA	x		x													x (HB-ILA gemäss JdG)
08.06.1947	DC-4 ILLI	DC-4 ILLA	x		x													x weiterer Flug gem. SLH. Third special flight cancelled due to technical problems
25.06.1947	DC-4	DC-4 ILLA	x		x													x first commercial flight with DC-4 HB-ILE, Geneva-Athens-Lydda-Cairo
03.08.1947	SF 47.3aa	DC-4	x		x													x special flight Geneva-Lydda with DC-4 HB-ILL
24.10.1947	SF 47.7	DC-4 ILO	x		x													x erster Sonderflug nach Südafrika: Genève-Kairo offenbar im Direktflug (mit Flugpost)
03.12.1947	DC-3 IRB	DC-3 IRB	x	x	x													Sonderflug nach Kairo (Vakzine-Transport; Angaben gemäss JdG)
19.04.1948	DC-4	DC-4	x		x													x special flight, Geneva-Bar-Athens-Cairo-Athens-Bar-Geneva, with DC-3 HB-IRB
04.05.1948	DC-4 ILE?	DC-4 ILLA	x		x													SW 342, Geneva-Lydda-Cairo, suspension of flights to Lydda and rerouting of certain flights Geneva-Cairo-Basra
14.06.1948	DC-4 ILLA	DC-4 ILLA	x		x													first Geneva-Cairo non-stop flight, with DC-4 (HB-LO gemäss SLH)
07.09.1948	DC-4 ILLA	DC-4 ILLA	x		x													ZH first landing at Kloten of a DC-4 coming from Cairo via Athens. / Dann RF 48.20a Kloten-London?
06.11.1948	RF 48.16a	DC-4 ILE	x		x													Schwarzenbach/Oess/Wehrli/Fehr/Bucher/Oberholzer
13.11.1948	RF 48.17a	DC-4 ILLI	x		x													inauguration of regular Zurich-Cairo flights with DC-4 (HB-ILE gemäss SLH)
20.11.1948	RF 48.17c	DC-4	x		x													inauguration of regular Zurich-Geneva-Cairo-Basra flights with DC-4 (HB-IL) gem. SLH, auch am 20.11.1948?)
27.11.1948	DC-4 ILO	DC-4 ILO	x		x													flight pattern to Basra now begins in Zürich with stops in Geneva and Cairo / gem. JdG erst ab 30.4.1949 sol
05.03.1949	DC-4 ILLA	DC-4 ILLA	x		x													x Schwarzenbach/Knecht/Wilfried/Wyberg/Hobel/Gabathuler/Gieller/Vogel/Dellasanta/Canova
12.03.1949	DC-4 ILLA	DC-4 ILLA	x		x													x SR 342, Geneva-Cairo continues as special flight Cairo-Kuwait-Basra-Cairo, back to Geneva as SR 343
19.03.1949	DC-4 ILLA	DC-4 ILLA	x		x													ZH Heimiger/Lonsson Wegmann/Thomas/Leutenberger/Forslund/Heer/Grepper/Walter/Lenggenhager
23.04.1949	DC-4 ILO	DC-4 ILLA	x		x													x Schimming/Chavannes/Thomas/Reber/Breitenstein/Forslund/Heer/Grepper/Walter/Lenggenhager
30.04.1949	DC-4 ILLA	DC-4 ILLA	x		x													x Heimiger/Fredriksson, Horstmann/Reber, Vogel/Gieller, Leibundgut/Schordegg, Fritsche/Keller
01.05.1949	DC-4 ILLI	DC-4 ILLA	x		x													Capit. Bormer, Navigator Leutenberger, Flugzeug durch Blitz beschädigt, Warten in Kairo (vgl. Kap. 7)
11.06.1949	DC-4 ILO	DC-4 ILLA	x		x													Chavannes, Krähenbühl, Grepper/Heer, Prister/Ootsein/Rost, Ab Käiro, Crew der HB-IL (vgl. Kap. 7)
14.06.1949	DC-4 ILE	DC-4 ILLA	x		x													ZH Schranning/Oldereid, Breitenstein/Scheller, Grepper/Wegmann, Gabathuler, Della Santa/Bersinger
05.07.1949	DC-4 ILE	DC-4 ILLA	x		x													SR 348/9, inaugural flight Geneva-Rome-Athens-Cairo / Was ist anders zum 14.7.1949?
09.07.1949	DC-4 ILE	DC-4 ILLA	x		x													x Oldereid, Zonson, Weydnecht/Hürlimann, Meier/Castelberg
14.07.1949	DC-4 ILE	DC-4 ILLA	x		x													x Neuschwander/Oldereid, Leibundgut/Wiesmer, Wegmann/Büchler, Della Santa/Hänsele
06.08.1949	DC-4 ILE	DC-4 ILLA	x		x													x SR 348, Geneva-Rome-Athens-Cairo, inauguration of a new flight pattern / 2. wochenlänglicher Flug via Rom-Athen
13.08.1949	DC-4 ILLI	DC-4 ILLA	x		x													x Erb, Gloor, Wegmann, Heenseler/Schranning, Oess, Büchler, Caprioli
28.11.1949	DC-4	DC-4	x		x													x Heilmann/Keller, Heer/Hürlimann, Frei/Hefli

① SLH (SAV)    ①+② INFO gleich    ③ Journal de Genève (JdG)    \* hellbraun hinterlegt = Beleg abgebildet    S.E.&O.  
 ② Fredy Peter    ①+② divergierend    ④ Notizentheit von Chefpilot Ernst Nyffenegger. Quelle: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24398.

Abb./Tab. 15 | Informationen sind je nach Quelle nicht immer übereinstimmend (fehlende Bordbücher) und mit Vorsicht zu betrachten (Ablesefehler ab Abb. wie 12, 24 möglich).

**Flugpostlinien und Leitwege nach Palästina und Ägypten 1946-1951**  
 gemäss Roland F. Kohl (**fett** markiert: die erkennbaren Swissair-Linien)

	<b>Palästina</b> ab März 1949 « <b>Israel</b> »	<b>Ägypten</b>
1946	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jan.-Sept. via London oder Paris</li> <li>• ab April via Amsterdam-Cairo (-Haifa) auf Verlangen des Abs.</li> <li>• ab 2.7. Genf-Cairo (-Lydda)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ganzjährig via London oder Paris-Cairo</li> <li>• ganzjährig auf Verlangen via Amsterdam-Cairo</li> <li>• ab 2.7. Genf-Cairo</li> </ul>
1947	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genf-Cairo-Lydda (TWA), <b>ab 16.3. Genf-Lydda (SR)</b></li> <li>• oder bis Ende Mai via Amsterdam-Cairo (-Lydda)</li> <li>• ab Nov. auch Genf-Rom-Lydda (KLM)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genf-Cairo oder bis August via London oder auf Verlangen via Paris</li> <li>• oder bis Ende Mai via Amsterdam</li> <li>• <b>ab September nur noch Genf-Cairo</b> (Swissair und TWA)</li> </ul>
1948	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Jan.-Mai Genf-Lydda</b> (SR, TWA, bis Febr. KLM)</li> <li>• Juni-Aug. via Prag-Tel Aviv</li> <li>• Juli und Okt. via Amsterdam-Haifa (KLM)</li> <li>• ab August via Paris-Haifa (AF)</li> <li>• Sept. auch via Rom-Haifa</li> <li>• ab Nov. Genf-Haifa (Pan African Airways)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Genf-Cairo</b> (SR, TWA)</li> <li>• <b>ab 6.11. auch Zürich-Cairo</b> (SR 14tägig)</li> </ul>
1949	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jan.-April und ab Dez. Genf-Paris (-Lydda)</li> <li>• Jan.-Sept. Genf-Brüssel (-Haifa)</li> <li>• ab 5.4. Zürich-Lydda (EL DROR, ab Juli Coastal Air Lines)</li> <li>• ab Mai Genf-Rom (-Lydda)</li> <li>• ab Juli Genf-Lydda (Transocean Air Lines, <b>ab Dez. SR</b>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zürich/Genf-Cairo</b> (SR, TWA)</li> </ul>
1950	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zürich-Genf-Lydda (TWA, El Al) oder Genf-Rom (-Lydda)</li> <li>• bis Okt. auch Genf-Paris (-Lydda)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zürich/Genf-Cairo</b> (SR, TWA)</li> </ul>
1951	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zürich/Genf-Lydda</b> (SR, TWA, El Al) oder via Rom-Lydda (KLM)</li> <li>• (« Lydda » ab Juni « Tel Aviv »)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zürich/Genf-Cairo</b> (TWA, SR u.a.)</li> </ul>

Abb./Tab. 16 | Wenn die Beförderungswege der Flugpost durch die Politik aufgewirbelt werden. Zusammengetragen aus: Die Schweizerischen Flugpost-Zuschlagstaxen ab 1919, Roland F. Kohl, 1997, POSTGESCHICHTE-Verlag. Für weitergehende Informationen, wie z.B. ob Genf-Rom ab Mai 1949 (Spalte Israel) ein Swissair-Flug ist, siehe « Postverbindungen mit dem Ausland », PTT-Archiv, P39-1.

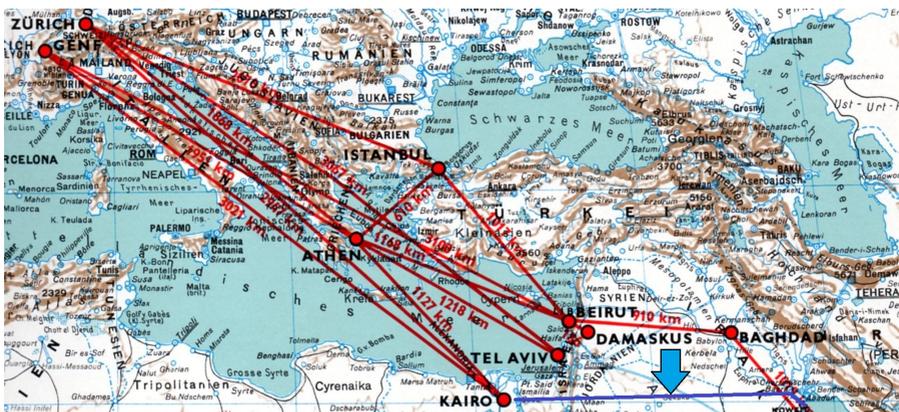


Abb. 17 | Fluglinien der Swissair nach dem Nahen/Mittleren Osten, 1959<sup>3</sup>. Nach Kairo und Lydda/Tel Aviv kamen Beirut, Damaskus, Baghdad und Dhahran dazu. Kairo und Lydda auf derselben Linie wurde 1948 eingestellt. Blaue Linie: Kairo-Basra

Nach 1949 und nach Kairo und Lydda übernahm Beirut die Rolle der Zwischenstation Richtung Mittlerer Osten. Nebst den politischen gab es auch protektionistische Hindernisse, wie z.B. seitens von Ägypten 1949/50, als der Swissair eine Linie Kairo-Beirut zum Schutz der MISAIR verweigert wurde.

### 6. Von „Via AIR SUISSE“ zur Flugpostetikette „via SWISSAIR“

Die Geschichte der Flugverbindung insbesondere nach Kairo kann auch von dort aus betrachtet werden. Von einer gewichtigen Station aus also, wo die Swissair Fuss fassen und sie sich gegenüber den grossen Fluggesellschaften behaupten wollte. Da von den Rückflügen der katalogisierten Flüge keine Belege bekannt sind, rücken Bedarfsbelege in den Fokus. Auf diesen weisen die Leitvermerke meistens auf BOAC, TWA und KLM u.a. hin. Eher rätselhaft wirkt da der Leitvermerk „Via AIR SUISSE“ (Abb. 20).



Abb. 18 | 26.4.1947, mit BOAC via Kairo-London nach Zürich.



Abb. 19 | 12.12.1947 mit TWA Kairo-Genève. Taxe Gewichtsklasse 11-20 g.



Abb. 20 | 7.4.1949,  
mit Swissair (?) via Kairo nach  
Zürich, gleicher Absender wie  
Abb. 18. Spätverwendung des  
zweideutigen Leitvermerk-  
Stempels.



Abb. 21 | 24.1.1948,  
Flugpostbrief ab Alexandria via  
Kairo nach Genève, mit  
Flugpostetikette Swissair  
SLH FE 2. Taxe der ersten  
Gewichtsklasse bis 10 g  
(vgl. Abb. 22a).

Zweifellos hat dieser Vermerk etwas mit Flugpost und der Schweiz zu tun. Auffallend ist, dass AIR und SUISSE mit Grossbuchstaben geschrieben sind, als würden sie einen Eigennamen bilden. Da Arabisch von rechts nach links geschrieben wird, könnte ja „AIR SUISSE“ vielleicht „SUISSE AIR“ bzw. „SWISSAIR“ bedeuten? Oder ist es lediglich eine unglückliche Ableitung von AIR FRANCE, einer weiteren bekannten Akteurin in Kairo?

BOAC, TWA und KLM waren durch ihre Kürzel bekannt. Wer aber kannte den Namen SWISSAIR? Bei solch einer dominanten Konkurrenz konnte ein gut gemeinter Vermerk wie „Via AIR SUISSE“ lediglich als „per Flugpost in die Schweiz“ verstanden werden. TWA, KLM, AIR FRANCE und BOAC hatten ihre Sticker oder Etiketten. Das Swissair-Marketing blieb nicht untätig und kreierte dann die sehr ansprechende rote Leitetikette mit dem schwingvollen - wenn auch antiken - Schriftzug, wie er noch vorne am Rumpf der Flugzeuge angebracht war (Abb. 14a). Bemerkenswert ist, dass die Swissair damals nur in Ägypten solch eine Etikette herausgegeben hat.

Soweit abschliessend bekannt, wurden diese Flugpostetiketten in Form eines gehefteten Büchleins mit 20 Blatt à je 9 Etiketten herausgegeben (Abb. 22). Es ist davon auszugehen, dass diese Büchlein aufgrund ihres Umfangs vor allem für Firmen, Geschäftshäuser und Hotels gedacht waren. Auch die 1947 eröffnete Swissair-Aussenvertretung in Kairo (N.B. im Verkehrsbüro der Schweiz, wie vielerorts damals) dürfte diese unter den Besuchern und Touristen verteilt haben.

Betrachtet man die Aufnahme des regelmässigen Flugverkehrs am 16.3.1947, dann dürfte diese Etikette die erste gewesen sein, welche die Swissair als Flugpostwerbung für eine ihrer Linien herausgegeben hat. Während die Etikette ihre Gültigkeit über immerhin etwa vier Jahre behielt (Logo und UPU-Bestimmungen betr. Flugpostetiketten), war die der vorderen Umschlagsseite des Büchleins nur von kurzer Dauer, da der Flugplan öfters geändert wurde.

Im Flugplan Nr. 5, gültig ab 1.3.1948, war noch *donnerstags* 06:00 Uhr mit einer Zwischenlandung von 70 Min. in Lydda (Linie 1095) vermerkt. Im folgenden Flugplan Nr. 6, gültig ab 25.5.1948, stand nun für Linie SW 343 *Abflug mittwochs*. Am 14.5.1948 hatte David Ben Gurion den Staat Israel proklamiert. Kairo und Lydda auf der gleichen Linie, das war nun definitiv passé (vgl. Abb. 15, 19.4.1948). Ob das den Wechsel auf Mittwoch erklärt?

Und ab dem 6.11.1948 wurde auch ab Zürich geflogen...  
Ob die beiden ersten Umschlagsseiten dann überklebt oder sonst irgendwie korrigiert worden sind?



Abb. 22a | Vorderseite mit Werbung für die Flugpost in die Schweiz via Swissair.

Posttaxen für Brief in die Schweiz und Angabe, dass der Flug ab Kairo *donnerstags* abfliegt.

Porto in die Schweiz: 22 m/m pro 20 g +  
Flugpostzuschlag 15 m/m pro 10 g.



Abb. 22b | Büchlein mit vorderer Umschlagsseite aufgeklappt.

Abb. 22c | Hinterseite mit Werbung für den Frachtdienst.  
Die Innenseite (=dritte Umschlagsseite) ist nicht bedruckt.



## 7. Wie eine Grusskarte ein Rätsel lösen hilft

Die folgende Postkarte aus Kairo wurde am 1.5.1949 von einem Vater an seinen Sohn geschrieben. Die Grussbotschaft auf Französisch lässt keinen Zweifel offen, dass der Schreibende kein Tourist auf Nahostreise war, sondern ein Besatzungsmittglied eines Kursflugzeugs! Er schrieb (übersetzt): „Wir mussten in Kairo den ganzen Tag für weiter nach Basra warten wegen eines Gewitters, das unser Flugzeug über dem Meer beschädigt hat. Diese Nacht geht es weiter“ (vgl. Abb. 24a, roter Pfeil).

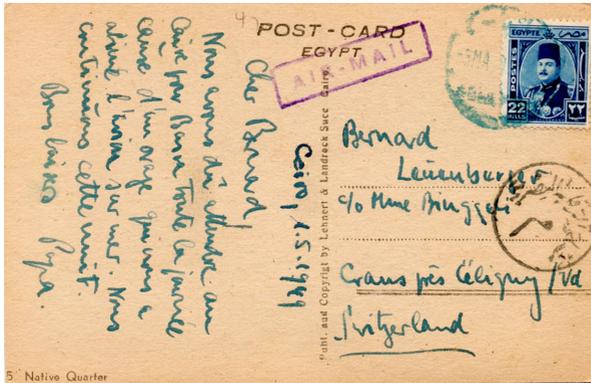


Abb. 23 | 1.5.1949, Poststempel Kairo 5.5.1949. Grusskarte vom Navigator der HB-ILA Ernst Leuenberger an seinen Sohn Bernard.

Diese rätselhafte Nachricht macht neugierig und verlangt Aufklärung. Am 1.5.1949 schrieb Nyffenegger über einen Flug Genève-Kairo mit der HB-III:

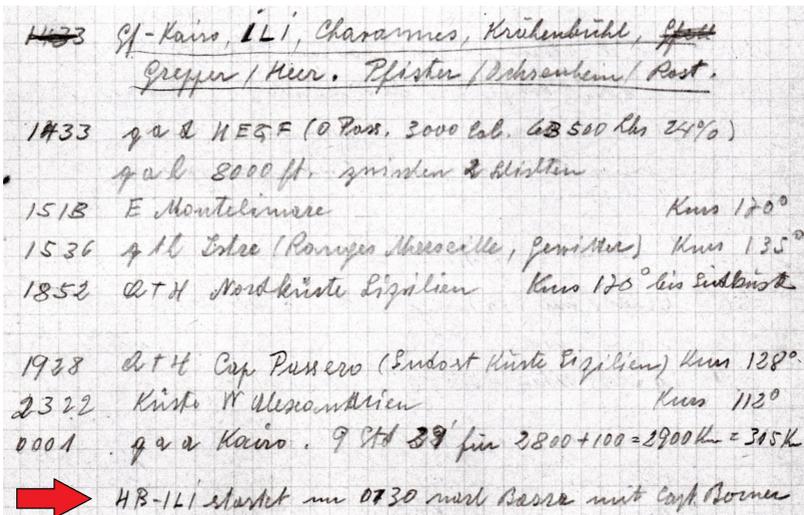


Abb. 24a | Quelle: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24398.

Am Folgetag, Montag dem 2.5.1949 flog die gleiche Nyffenegger-Besatzung mit einer anderen Maschine, der reparierten HB-ILA (unt. Pfeil), flugplanmässig, aber mit Verspätung (ob. Pfeil) wieder von Kairo nach Genève zurück:

2. Mai 49 Kairo -> ILA, Chavannes, Krahenbühl,  
 Grepper / Fehr, Pfister / Ochsenheim / Post.  
 Thome Stewards  
 Verspätung wegen warten auf HB-ILA von  
 Basra. Ist nicht zurück gekommen. ←  
 Seitensteuer an HB-ILA ausgetauscht. ←  
 1630g nach Kairo (23 Pass. 3000 lbs. 69500 lbs., 25%)  
 \* nach 8500 ft. Nord bedeckt, dünn. Kurs 312°

Abb. 24b | Quelle: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24398.

Aufgrund dieser Hinweise kann der Karte schreibende Papa nur zur Besatzung von Capt. Borner (Abb. 24a, Pfeil) gehört haben, welcher folglich am 30.4.1949\* mit der HB-ILA kursmässig nach Kairo-Basra gestartet war. Gemäss Grussbotschaft geriet die Maschine über dem Mittelmeer in ein Gewitter und wurde am Heck beschädigt. Nach der Landung am 1. Mai um 06:45 h in Kairo wurde festgestellt, dass das Seitensteuer durch einen Blitz sehr stark beschädigt worden war. Es musste ein Ersatz aus Zürich angefordert werden.<sup>10</sup> TWA lässt grüssen (vgl. Kap. 2)!

Dies muss der Grund für den Flug der HB-ILI mit Nyffenegger gemäss Abb. 24a gewesen sein. Dafür sprechen der (hier nicht abgebildete) protokollierte Zubringerflug mit der DC-3 HB-IRX über die Mittagszeit ab Kloten (mit Ersatzseitensteuer und den Besatzungsmitgliedern der HB-ILI ausser Chavannes und Grepper<sup>4</sup>), die Abflugzeit in Genève um 14:33 h (normalerweise gegen 21:00 h), das Fehlen von Passagieren und der Vermerk auf der Postkarte, dass sie (die Besatzung von Capt. Borner mit Navigator Leuenberger) einen ganzen Tag in Kairo warten mussten.

Als die HB-ILI in Kairo eingetroffen war, wurde diese von der gestrandeten Besatzung der HB-ILA übernommen, um die wartende Nutzlast nach Basra zu fliegen. Als die HB-ILI am 2.5.1949 nicht rechtzeitig nach Kairo zurückgekommen war, startete die reparierte HB-ILA kursmässig, wenn auch verspätet mit 23 Passagieren aus Kairo, aber ohne die Passagiere und ohne Post aus Basra, zurück nach Genève. Warum die HB-ILI nicht von Basra nach Kairo zurückgekommen war, ist nicht bekannt. Vermutlich hatte auch sie technische Probleme, was wiederum erklären mag, warum die Postkarte Abb. 23 erst am 5.5.1949, nach dem Rückflug aus Basra, in Kairo abgestempelt worden ist.

\* ab diesem Datum wird der wöchentliche Swissair-Kurs ab Zürich via Genève geführt, nicht mehr abwechslungsweise (Journal de Genève 28.4.1949). Andere Version: Fredy Peter, welcher diesen Wechsel per 20.11.1948 meldet.

## 8. Fazit

Wie weiter oben angedeutet, hat es Richtung Kairo oder Lydda vermutlich noch weitere Sonderflüge mit DC-3 oder DC-4 gegeben. Davon könnten einerseits die damalige Tagespresse und das Werk von Fredy Peter berichten. Als ultimativer Beweis fehlen leider die Bordbücher der vier in Frage kommenden DC-4-Flugzeuge HB-ILA, HB-ILE, HB-ILI und HB-ILO. Bedauerlicherweise haben noch nicht alle Bordbücher den Weg ins Verkehrshaus der Schweiz in Luzern gefunden (*es darf hier eine Hoffnung ausgedrückt und ein Appell an die Besitzer solcher Bordbücher gerichtet werden*). Auch wurden nicht alle Flüge aerophilatelistisch im SLH erfasst. Neuentdeckungen sind deshalb nicht ganz auszuschliessen und der eine oder andere Flugpostbrief könnte eine besondere Bedeutung erhalten. Im Bestreben nach den fernen Destinationen waren die Fluggesellschaften natürlich spontaner und schneller als das offizielle Postverfahren.

Die Flüge nach Lydda und vor allem Kairo wurden von der Swissair als erste Langstreckenflüge aufgenommen. Punkto Navigation und Flugdauer erlaubten diese Flüge dem Flugpersonal, Erfahrungen zu sammeln. Sie trugen auch dazu bei, dass sich die Swissair, nach langem Zögern, für den Sprung über den Nordatlantik bereit erklären konnte. Mit der Auslieferung der vier DC-4 bis Ende April 1947 stand das nötige Fluggerät zur Verfügung, um der Forderung eines weiten Kreises um Flugkapitän Robert Fretz nachzukommen, endlich über den Nordatlantik zu fliegen. Am 2.5.1947 absolvierte die Swissair den ersten Sonderflug Schweiz-USA mit der DC-4 HB-ILI. Etwas später, am 1.9.1947, wurden die Kurse vom Amerikaner Pitts in Sache Astro-Navigation abgeschlossen. Südamerika, Südafrika und der Fernosten mussten aber noch warten. Dorthin planbar waren vorerst nur Sonderflüge. Dies aufgrund der Verfügbarkeit der vier Langstreckenmaschinen, welche zuerst die Linien nach dem Nahen Osten und dann Nordamerika beflogen und in Europa auf Linien mit grossem Passagieraufkommen aushelfen mussten.

Eine Kehrtwende brachte die ausserordentliche GV der Swissair vom 23.9.1949, an welcher die Weichen neu gestellt wurden. Im selben Jahr waren schon die Convair 240 in Betrieb genommen worden und die ersten zwei Douglas DC-6B folgten dann 1951.

---

Abschliessend nochmals zur Postkarte aus Kairo. Diese zeigt, welchen dokumentarischen Wert solch eine ganz unscheinbare Postkarte ggf. auch für die (Aero)Philatelie haben kann. Verspätete Flugpostankünfte könnten so ihre Erklärung finden. Bernard Leuenberger, Sohn des Karten schreibenden Papas, Swissair-Navigator Ernst Leuenberger, hatte dank des Beitrags über den Survey-Flight USA 1947 der Swissair im *Philatelie und Luftpost 1/2017* endlich den Bezug zu diversen Karten aus Amerika machen können, welche er von seinem Vater erhalten hatte – wie jene aus

Kairo. Der Survey-Flight diente ja auch dem Training der damals neu auszubildenden Navigatoren. Unter diesen befand sich der Vater von Bernard, Ernst Leuenberger. Dieser gehörte zu den ersten Navigatoren der Swissair und wurde später Chefnavigator. Als Anerkennung für den Fund in dieser Angelegenheit ist Bernard Leuenberger dem Philatelisten-Club Swissair PCS beigetreten.

Ein schöner Beweis, dass die (Aero)Philatelie auch nur dank der Vermittlung von Informationen verbinden kann. Zudem können nun, über 70 Jahre später, die Besatzungen einiger im SLH aufgeführter Swissair-Flüge mit dem Namen von Ernst Leuenberger als Navigator ergänzt werden - dank den von seinem Sohn aufbewahrten Postkarten!



Abb. 25 | Kairo, 22.11.1948. Auf dem Rückflug von RF 48.17c in Kairo geschrieben (vgl. Abb. 15 unter 20.11.1948).

Ein weiteres Beispiel folgt in einem nächsten Beitrag über die Indien-Flüge.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Übrige Quellen/Abkürzungen:

1. Journal de Genève, 25.7.+5.11.+20.11.1946 / 4.1.+31.3.+6.8.1947, alle Presseartikel via Online-Archiv Le Temps, [www.letempsarchives.ch](http://www.letempsarchives.ch) | 2. Schweizerisches Luftposthandbuch 2018 (SLH), Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 3. Swissair, Entstehung und Werdegang unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, Hans W. Hautle, 1956, Verlag Athena AG, Basel | 4. Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-24398 | 5. Swissair - A day-by-day documentation, Fredy Peter, AS Verlag, 2018, ISBN 978-3-906055-89-3 | 6. Maestrani flies Swissair, Album E, 1959, MAESTRANI Schweizer Schokoladen AG, St. Gallen | 7. Wikipedia | 8. Piste frei! In die Ferne mit der Swissair, Walmemar Schlittler, Orell Füssli Verlag, 1956 | 9. Swissair-Journal Dezember 1948 | 10. Swissair, Technischer Dienst im Jahre 1949, eine mit dem Kürzel „Est“ signierte Chronologie datiert vom 23.5.1961 | ASt = Ankunftsstempel | Mi = Michel Online-Katalog | SLH = s. Quelle 2 | Zst = Zumstein-Katalog Schweiz 2022 (FP=Flugpost), beide Briefmarkenangaben mit Ausgabedatum

Herzlichen Dank an Bernard Leuenberger für die Abb. 23 und 25 und die Infos dazu.

## « L'Angelo dei Bimbi » im Flug Milano-Buenos Aires 1949

Am 27.12.1948 hätten die beiden italienischen Piloten Leonardo Bonzi und Maner Lualdi in Milano zu einem neuen verwegenen Flug starten sollen. Doch der Nebel zwang sie, etwas Geduld walten zu lassen.

Ihr Ziel war Buenos Aires, ihre Maschine ein einmotoriges Zweiplätzer-Sportflugzeug (Abb. 2). Mit diesem kühnen Unterfangen wollten die Flieger bei den italienischen Siedlern in Südamerika Geld für den Bau in Italien von Heimen für 15'000 kriegsbeschädigte Kinder sammeln. Das italienische Postministerium hatte der Mitbeförderung von 500 nummerierten und von den Piloten unterschriebenen Briefen mit einem Gewicht von 1 kg zugestimmt. Die *Unione Filatelica Lombarda* besorgte die Vorbereitung und den Verkauf der Belege. Für den Transport der Briefe wurde im Rumpf des Flugzeugs extra eine Kasette von 30x15x10 cm eingebaut.



Abb. 1 | Entwertung Milano Posta Aerea 27.12.1948 (geplantes Abflugdatum), roter Bestätigungsstempel angebracht durch die Unione Filatelica Lombarda (?), Poststempel Buenos Aires 14.2.1949 (angekommen sind die Flieger am 12. Februar), Unterschriften der Piloten Bonzi und Lualdi (links, oberhalb der Beleg-Laufnummer 374).

Das Flugzeug trug den Namen «L'Angelo dei Bimbi» und am Rumpf war der Leitspruch «Iddio modera il vento per l'agnello tosato» (zu Deutsch: Möge Gott die Winde für das geschorene Lamm mässigen) aufgetragen.

Abb. 2 | Das einmotorige Zweiplätzer-Sportflugzeug *Ambrosini S.1001 Grifo I-ASSI* war mit einem 120 PS starken Alfa Romeo-Motor ausgerüstet.  
Bildquelle: [www.alfasport.net](http://www.alfasport.net)



Der Start in Milano erfolgte schliesslich am 6.1.1949. Nach Zwischenhalts in Albenga (ligurische Mittelmeerküste), Madrid und Casablanca erreichten Bonzi und Lualdi Dakar.

Über den Start in Dakar zur Überquerung des Südatlantiks Richtung Brasilien liegen verschiedene Angaben vor. Offenbar verweigerten die französischen Behörden die Starterlaubnis. Die Flieger machten sich dann vermutlich eigenwillig davon, wie seit Beginn ihrer Reise ohne Radiosender (nur ein Empfänger war an Bord) und ohne Fallschirm - dafür mit mehr Treibstoff. Als Abflugdatum wird der 18. oder 20. Januar erwähnt. Nach 16½ anstatt der vorgesehenen 20 Stunden landeten sie am Folgetag um 19:30 Uhr in Brasilien, etwa 600 km entfernt von Natal, dem eigentlichen Flugziel (es liegt keine sichere Information über den genauen Landeort vor: Panahyba, Paraíba und Parnaíba wurden gesichtet; auch die Richtung geht von NW bis SW). Wo auch immer es genau war, sie hatten es geschafft! Ganz dem Leitspruch des Fluges entsprechend, wurde das Flugzeug beim Überflug des Südatlantiks am Rande einer heftigen Gewitterzone vorbeigetragen. Der Flug ging dann weiter nach Süden, der südamerikanischen Ostküste entlang. Nach Zwischenhalts in den grösseren Städten wie Rio de Janeiro, Sao Paulo und Montevideo kamen die Flieger am 12.2.1949 an ihrem Ziel Buenos Aires an. Dort wurden sie von einer Menschenmasse jubelnd empfangen. Der Jubel war allerdings so gross, dass dem Kleinflugzeug «Engel der Kinder» ein Flügel abgerissen wurde...

Die unter dem Stern von Mut und Glück vollbrachte Leistung der beiden italienischen Piloten brachte rund 500 Millionen Lire (ca. 3,5 Mio. Schweizer Franken von anno dazumal) ein. Zudem war es die erste Überquerung des Südatlantiks mit einem Sportflugzeug. Eine Replika der *Ambrosini S.1001 Grifo I-ASSI* ist im *Museo storico Alfa Romeo* in Arese (Milano) ausgestellt.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen: M. Onofri, Berner Briefmarken-Zeitung 12/1948 + 4/1949 der Fa. Zumstein | La Conquête de l'air, A. van Hoorebeeck, marabout université, 1967 | Presseartikel aus Der Bund/La Liberté/NZZ via [www.e-newspaperarchives.ch](http://www.e-newspaperarchives.ch) sowie aus The Times Archive | Diverse Internet-Seiten, teils mit widersprüchlichen Angaben | Flug im Muller-Katalog als Nr. 468 mit falschen Flugdaten 27.12.1948-6.1.1949 aufgeführt | [www.alfasport.net](http://www.alfasport.net) [www.it.wikipedia.org](http://www.it.wikipedia.org)

## Berühmte Fliegerinnen. Marie Marvingt: Die „Braut der Gefahr“



Marie Marvingt lebte tausende Leben in einem: Sie erfand die Luftrettung, flog als erste Frau mit einem Heissluftballon über die Nordsee, bestieg die höchsten Gipfel der Alpen, diente als Kampfpilotin und war ganz nebenbei noch ein sportliches Universaltalent.

Es ist noch früh, als Marie Marvingt ihr Rad an die Startlinie schiebt. Genau einen Tag ist es her, dass hier die Tour de France begann. Mehr als hundert RadfahrerInnen starteten unter dem Jubel der ZuseherInnen in das Rennen des Jahres 1908, das sie über 4.500 Kilometer durch ganz Frankreich führen wird. Jetzt ist niemand mehr hier. Die Sonne steigt langsam über die Dächer des sommerlichen Paris, die Strassen sind verlassen.

Marie schiebt mit dem Fuss eines der vergessenen Papierfähnchen beiseite, die die Ränder der Strecke säumen. Dann steigt sie auf ihr Rad. Man kann ihr verbieten, am Rennen teilzunehmen, weil sie eine Frau ist. Aber niemand kann sie daran hindern, einfach einen Tag später loszufahren. Denn wer kann die Tour de France beenden, wenn nicht die Braut der Gefahr?

### Meisterin „aller Sportarten“

Marie Marvingt kommt im Februar 1875 im französischen Aurillac zur Welt. Ihre Eltern, der Postbeamte Félix Marvingt und seine Frau Élisabeth, haben zuvor drei Söhne verloren. Auch Mariess jüngerer Bruder Eugène bleibt zeitlebens kränklich. Deswegen teilt ihr Vater seine Liebe zum Sport mit der kleinen Marie.

Schon früh zeigt sie unfassbares Talent: Sie schwimmt, reitet, ficht, fährt Ski, besteigt Berge, spielt Tennis, Fussball und Hockey, gewinnt als Schützin Meisterschaften und lernt nebenher noch Seiltanz. Alles fällt ihr spielerisch leicht. Als sie fünfzehn Jahre alt ist, fährt sie mit dem Kanu alleine 400 Kilometer von Nancy nach Koblenz.

Das ist für ein Mädchen im Jahr 1890 mehr als ungewöhnlich, doch das interessiert Marie nicht. Sie ist ehrgeizig, eigensinnig und liebt Herausforderungen – je gefährlicher, desto besser. Mit achtundzwanzig Jahren besteigt sie als erste Frau die höchsten Gipfel der Alpen. Mit dreissig Jahren schwimmt sie in der Seine durch ganz Paris, woraufhin die Zeitungen ihr wegen ihres feuerroten Badeanzugs den Spitznamen „Die rote Amphibie“ verpassen.

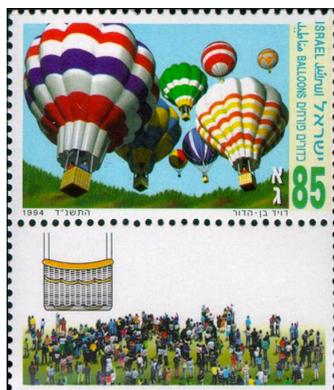


Mit dreiunddreissig Jahren fährt sie alleine die **Tour de France** und schliesst das Rennen ab, während zwei Drittel der männlichen Teilnehmer es nicht ins Ziel schaffen. Und als sie fünfunddreissig Jahre alt ist, kann niemand mehr ihre Talente ignorieren: Die französische Académie des Sports verleiht ihr als erstem und bisher einzigem Menschen überhaupt

eine Goldmedaille „in allen Sportarten“.

### Fliegen für das Gute

Doch seit Marie das erste Mal in den **Korb eines Heissluftballons** gestiegen ist, ist ihre wahre Leidenschaft das Fliegen. Zunächst macht sie, was Marie Marvingt eben so macht: Sie fliegt als erste Frau mit einem Heissluftballon über die Nordsee nach England. Danach lässt sie sich als eine der ersten Französisinnen zur Pilotin ausbilden und stellt einen Weltrekord im Weitfliegen auf.



TAB mit Heissluftballonkorb

Den Namen „Braut der Gefahr“ trägt sie da schon lange und mit Stolz, doch es ist etwas anderes, das sie bewegt: Nämlich die Fliegerei nicht nur für Abenteuer und Kriege einzusetzen, sondern auch für das Gute. Marie möchte eine „Luftambulanz“ gründen. Mit Flugzeugen, so ihre Idee, könnte man Verletzte auch an abgelegenen Orten erreichen, versorgen und bergen. Doch die französischen Behörden haben kein Interesse an ihrer Idee.



Marie gibt nicht auf und lässt 1912 in der Flugzeugfabrik **Deperdussin** eine Maschine nach ihren Plänen bauen und ausrüsten, doch der Betrieb geht in Konkurs, bevor ihr Projekt vollendet ist. Als der Erste Weltkrieg ausbricht, lässt sie sich zur Krankenschwester ausbilden. Danach wendet sie sich erneut an den französischen Staat – und wird erneut

abgewiesen. Stattdessen fliegt sie als Kampfpilotin Angriffe auf Deutschland. Doch die Luftambulanz wird ihr Lebenswerk.

Marie bereist die Welt und wirbt auf tausenden Konferenzen und Seminaren für ihre Idee. 1934, vierundzwanzig Jahre nachdem sie sich das erste Mal an die französischen Behörden gewandt hat, wird ihr endlich



*Flugambulanz.  
Zeitgenössische Darstellung  
ihrer Idee 1914*

erlaubt, in Marokko eine **Flugambulanz** einzurichten. Das Projekt wird ein Erfolg, und Marie für ihre Verdienste mit der marokkanischen Friedensmedaille ausgezeichnet.

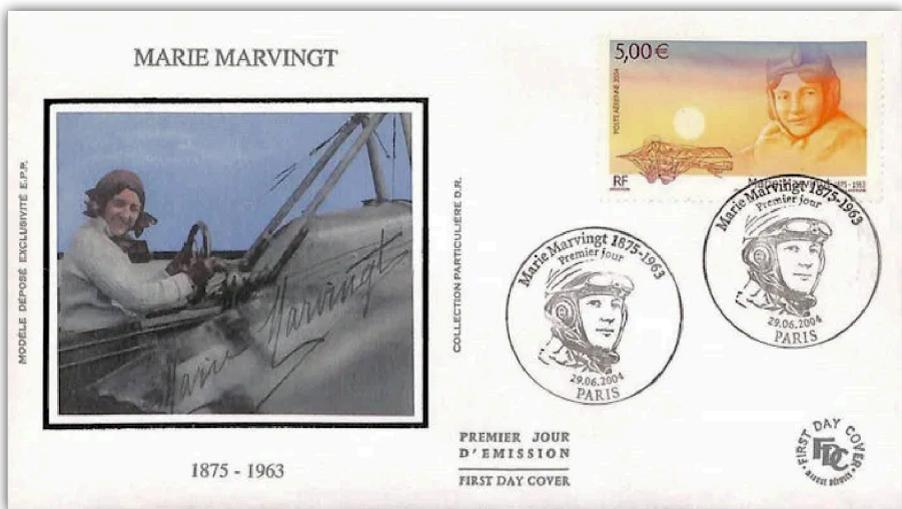
In den Jahren danach entwickelt sie ein Ausbildungsprogramm für Luftretterinnen. Sie selbst wird die erste zertifizierte Luftkrankenschwester. Als der Zweite Weltkrieg ausbricht, kommt ihr Korps zustande – fünfhundert „Fliegende Schwestern“ und weibliche Pilotinnen melden sich, um Verwundete aus der Luft zu versorgen. Und die

Liebe zur Fliegerei lässt Marie nie wieder los: Mit achtzig Jahren lernt sie noch, einen Hubschrauber zu fliegen.

Damit kann sie Heissluftballone, Flugzeuge, Wasserflugzeuge und Hubschrauber steuern. Für ihr Lebenswerk erhält sie dutzende Auszeichnungen und wird in die französische Ehrenlegion aufgenommen. 1963 verstirbt sie im Alter von achtundachtzig Jahren in einem kleinen Dorf im Nordosten Frankreichs. Das Gesicht der „Braut der Gefahr“ ziert heute eine Briefmarke und einen Sonderstempel der französischen Luftpost.

Walter Kalt

Quelle <https://www.welt-der-frauen.at/marie-marvingt/>



# 65. Gordon Bennett Cup

17 Ballone aus 8 Nationen gingen am 65. Gordon Bennett Cup in die Lüfte. Die Veranstaltung fand vom 02.- 04. September 2022 in St.Gallen statt. Der geplante Start von 21.00 Uhr wurde auf Grund der Gewittersituation verschoben. Pünktlich um 16.00 Uhr startete das Team SUI-3, Walter Gschwendtner und Balthasar Wicki im Gasballon HB-QPJ „Zürich“.

Sieger des Langstreckenfluges:

1. Platz GER-3 mit 1572,36 Km Distanz.
2. Platz SUI-1 mit 22 Km Rückstand.



Ausstellung zum Thema Gordon Bennett



Erinnerungs-Kuvert mit WebStamp zum Anlass.

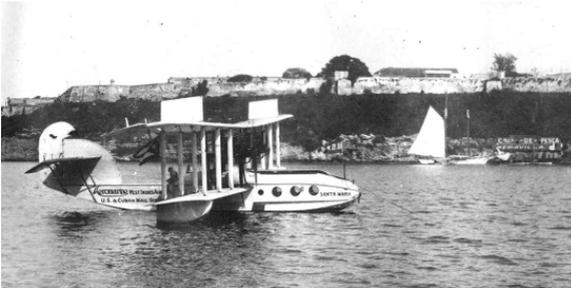
Walter Kalt

## Der besondere Beleg

Im letzten Heft beim Artikel von Peter Beer unter dem gleichen Titel ist ihnen sicherlich die Grafik auf Seite 61 aufgefallen. Es ist das Streckennetz der **PANAGRA** abgebildet, der Pan American-Grace Airways, die 1967 mit Braniff fusionierte und zur grössten US-Airline wurde, die Südamerika bediente. Ich möchte die Entstehung des nördlichsten Teils der Route nun etwas detaillierter ausführen.

Die Auslands-Postverträge, die von der US-Regierung vergeben wurden, beinhalteten für den Eröffnungsflug jeweils auch eine Deadline. Der **FAM-4-contract** (Foreign Airmail) wurde an die Firma «Florida West Indies Airways» vergeben, wobei die finanzielle Situation der Gesellschaft einen

Erstflug am 15. Oktober 1920 nicht zulies. Erst der Zusammenschluss mit «Aeromarine West Indies Airways Inc» führte am 1. November 1920 zum gewünschten Erfolg. Der Erstflug von Key West nach Havanna erfolgte mit einer modifizierten «Aeromarine 75».



### Pan American Airways

wurde im Jahre 1927 von **Juan Trippe** in Key West gegründet und erhielt vom Staat den Auftrag, die Strecke Key West - Havanna regelmässig mit Postflügen zu bedienen. Als Deadline wurde der **19. Oktober 1927** festgelegt. Aufgrund der Wettersituation mit Starkregen war es jedoch nicht möglich, die Piste in Meacham Field rechtzeitig bereitzustellen und auch die



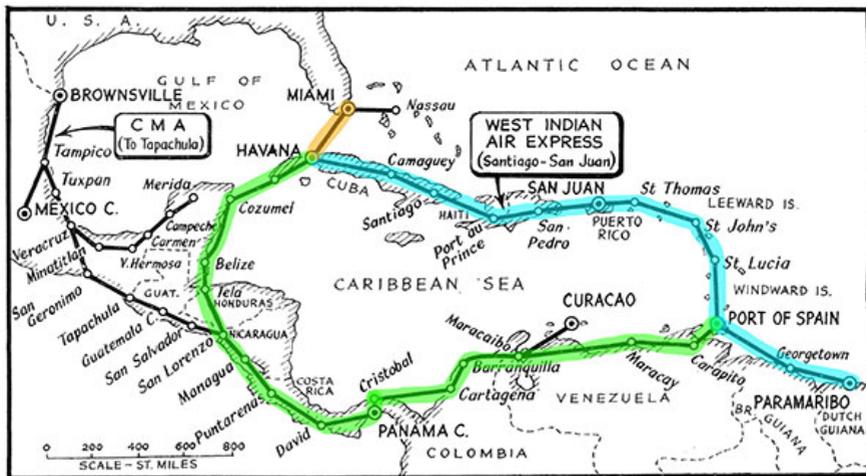
*Das erste Büro von Pan Am an der 301 Whitehead St. in Key West.*

bestellten Flugzeuge wurden nicht rechtzeitig angeliefert. Pan Am musste sich etwas einfallen lassen und charterte für den Erstflug kurzerhand ein Wasserflugzeug. Eine Maschine vom Typ Fairchild FC-2 der «**West Indian Aerial Express**» wurde mit dem Piloten Cy Caldwell und sieben Postsäcken auf den ersten offiziellen Flug der Pan Am geschickt.



**FAM-4** Key West-Havanna, 19. Oktober 1927, 7 AM, mit dem **Sonderstempel Typ F4a** «First Flight under new contract», Rückseitig Ankunftsstempel «Habana Cuba, 19 Oct. 1927, 10 AM»

Mit der Eröffnung der weiteren Verbindung nach Süden wollten die Vereinigten Staaten nicht nur verhindern, dass sich die Deutschen über die Karibik den Zugang zur Kanalzone ermöglichten, sondern sie wollten vor allem auch die Passagier- und Postflugrouten nach Mittel- und Südamerika ausbauen. Zu diesem Zweck wurde wiederum ein Contract ausgeschrieben: **FAM-5**, der nach heftigem Bieterstreit Pan Am zugesprochen wurde.



Die Route entlang der Karibischen Inseln in Blau hervorgehoben, wurde ursprünglich von **West Indian Aerial Express** (mit Sitz in der Dominikanischen Republik) betrieben. Die grüne Linie zeigt die Flugroute von **Pan American Airways** mit Sitz in Key West, FL.

Da sich Pan Am kurze Zeit später die West Indian Air Express einverleibte und so das gesamte Streckennetz in Eigenregie - quasi als Rundkurs - betrieb, wurde diese Strecke als **Lindbergh-Circle** bezeichnet.

**Charles Augustus Lindbergh** hatte seine Nordatlantiküberquerung 1927 erfolgreich abgeliefert und tourte anschließend durch Amerika, Mexiko und auch in die Karibik. Trippe erkannte das Potential dieses Ausnahmefliegers und stellte ihn als technischen Berater in den Dienst von Pan Am.

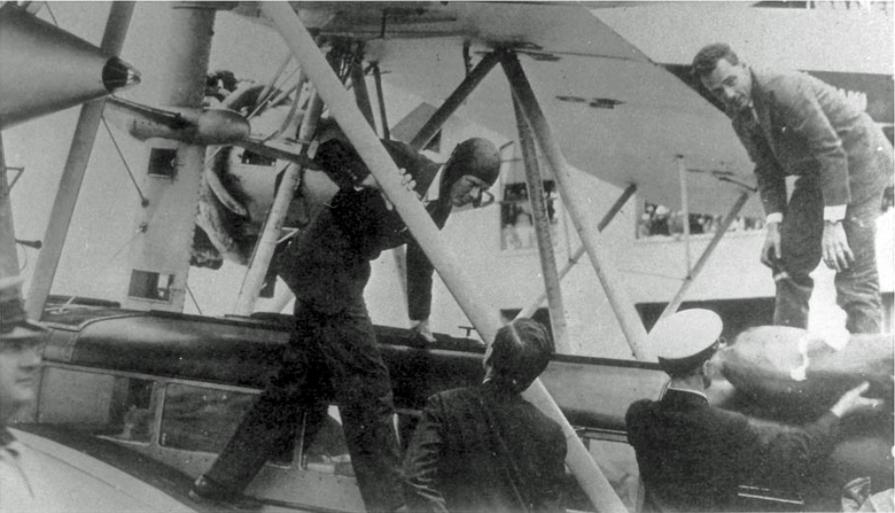
Am 9. Januar 1929 wurde zudem in Miami der neue „Pan American International Airport“ mit seinem neuen, modernen Terminal offiziell eingeweiht. Lindbergh war es dann auch, der den ersten Flug von Miami nach Cristobal als Chefpilot durchführte. Als Flugzeug diente die Sikorsky S-38-A, NC-8000, sein Copilot war Pan Am's Vizepräsident John A. Hambleton, Funker war Henry Buskey und es gab auch einen einzigen Passagier, nämlich Juan Trippe. Zusätzlich waren 100 Pfund Post geladen. Der Start erfolgte um 06.00 Uhr. Der **Erstflugbeleg** dokumentiert die Routeneröffnung von Miami über die mittelamerikanischen Staaten nach Cristobal, Panama. Der abgebildete Beleg wurde in Washington am 1. Februar 1929 abgestempelt und dem Erstflug vom 4. Februar 1929 zugeführt. In Miami wurde er mit dem **Sonderstempel Typ F5a** abgestempelt und auf dem Erstflug nach Cristobal befördert. Auf der Rückseite Ankunftsstempel von Cristobal, Canal Zone, 6. Februar 1929, 4.30 PM. Dies entspricht der korrekten Ankunftszeit des Erstfluges.



Frankiert mit 20+5+5 cts. Das Porto von Miami nach Cristobal betrug 27 cts., die zusätzlichen 3 cts wurden für die Zuführung von Washington fällig. **FAM 5-1** sowie die Echtheit der **Unterschrift** von Charles A. Lindbergh sind durch ein Attest beglaubigt.



Lindbergh war so schnell unterwegs, dass für den Rückflug noch die offizielle Bewilligung fehlte. Und da sich für den Rückflug nach Norden sehr viel Post aufgestaut hatte, musste kurzerhand eine zweite S38 aufgeboten werden.



*Lindbergh und Hambelton beim Verladen der Postsäcke.*

Mit der Ankunft von Lindbergh in Miami am 13. Februar 1929 wurde die Leistung von Pan Am nicht nur durch die Öffentlichkeit, sondern auch von der US-Regierung anerkennend gewürdigt. Jetzt hatte eine amerikanische Fluggesellschaft die äusserst wichtige Zone des Panamakanals erreicht, den kritischsten Punkt der strategischen Verteidigung Amerikas in der westlichen Hemisphäre. In jeder Hinsicht war dies der eigentliche Beginn des bemerkenswerten Wachstums von Pan American Airways, das sich in den kommenden Jahren exponentiell fortsetzen sollte.

Markus T. Stäuble

*Quellen:*

- R.E.G. Davies: *Airlines of the United States since 1914*, 1972
- Marylin Bender: *The Chosen Instrument*, 1982
- Sanford B. Kaufmann: *Pan Am Pioneer*, 1995
- American Airmail Catalogue*, Vol. III, 2004

---

Klicken Sie doch mal auf  
<https://www.philclub-swissair.ch/>

# RICHTUNGSWEISEND IN DER WELT DER AEROPHILATELIE

**EINLIEFERUNG**

zu Auktionen

**GEBOTE**

bei Auktionen

**DIREKTVERKAUF**

schnell  
und einfach

**KAUF**

im Onlineshop



**AEROPHILATELIE JOHANNES E. PALMER**

Falkenweg 3 · D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg

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

Mobil: +49 (0)177 73 56 289 · [www.aerophil.de](http://www.aerophil.de) · Mail: [mail@aerophil.de](mailto:mail@aerophil.de)

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

J.M.C. Knappen

1354 National Press Bldg.

Washington, D.C. USA.

VIA AIR MAIL-

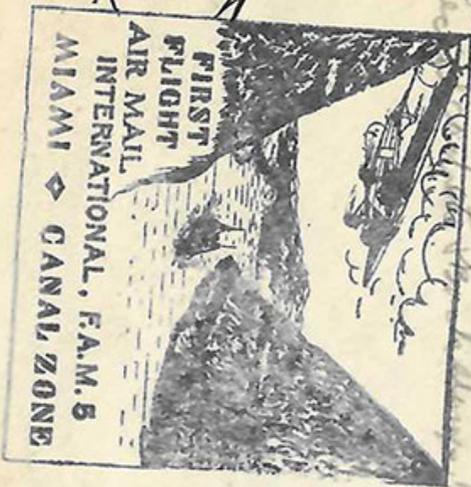
Feb. 41 AMT- to-CANAL

First

Flight + \*\*\*\*\*

(8740)

*C.H. Lindbergh*



610 Postmasters, Miami-Cristobal, Cuba

Report to Judson Knappen,

2935 Tilden St., N.W.

WASHINGTON, D.C.

U.S.A.