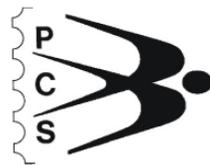


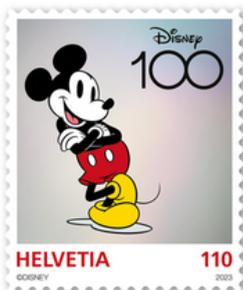
Ausgabe 1/2024



# PHILATELIE

UND

# LUFTPOST



*„100 Jahre Disney“  
Micky und Minnie  
gültig ab 09.11.2023*

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



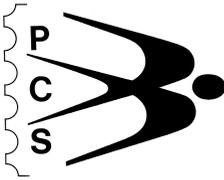
**Erstflug (Vaduz) - Zürich - Bristol 04. Februar 2023**  
Airbus A220-300, HB-JCR

**25.5.2023 Letztflug Mirage IIIDS J-2012 / HB-RDF**  
Espace Passion Musée Clin d'Ailes Payerne  
geflogen, OU Pilot Thierry Goetschmann



## Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
PCS-Daten*, Redaktionsschluss	Seite 6
* Lokalität bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt, siehe Homepage.	
Vorwort. Liebe Mitglieder	
<i>René Koller Präsident SAV d/f</i>	Seite 7/8
<i>Markus T. Stäuble Präsident PCS</i>	Seite 9
Hurtigruten	Seite 10
<i>Markus T. Stäuble</i>	
LUNABA	Seite 12
<i>Markus T. Stäuble</i>	
UNO auf Luftpostausstellung 1986 – 25 Jahre Nachtluftpost	Seite 13
<i>Helmut Budach, Eingesandt von Peter Ritz, Kloten</i>	
Erster transpazifischer Flug China – USA 1937	Seite 17
<i>Walter Haveman</i>	
Des bienfaits de la communication	Seite 28
Die Wohltaten der Kommunikation	Seite 29
<i>KKdt Fernand Carrel</i>	
La théorie des poissons / Die Fischtheorie d/f	Seite 32
<i>KKdt Fernand Carrel</i>	
Nancy Bird Walton – My god, it's a woman!	Seite 33
<i>Walter Kalt</i>	
Wussten Sie schon dass... Vickers Viscount der Air Rhodesia	Seite 38
<i>Walter Kalt</i>	
Helikoptersonderpost Vaduz-Zürich vom 28.5.1960	Seite 39
<i>Werner Liechti</i>	
Pro Aero-Flüge 1949 und erster SR-Linienflug Zürich-New York	Seite 56
<i>Werner Liechti</i>	
Gedenkflug La Caquerelle-Lausanne / Tag der Aerophilatelie	Seite 72
<i>Roland Herzog</i>	
Der besondere Beleg. PCS-Erstflugbeleg ein Politikum	Seite 74/76
<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,  
Neuheitendienst, 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:**

Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein  
Engelstrasse 3  
8004 Zürich

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

Der **PCS-Clubabend** findet jeden 1. Montag des Monats um 19.00 Uhr statt.

**Die neue Lokalität ist noch nicht bekannt.**

**Informieren Sie sich ab Mitte März auf unserer Homepage unter Clubtreffen.**

<b>2024</b>	08. April	06. Mai	03. Juni
	01. Juli	02. Sept.	07. Okt.
	04. Nov. Vortrag		02. Dez. Chlausabend.

### **Vortrag**

04. Nov. 2024   Manuel Kaufmann   «Walter Mittelholzer»

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

**Redaktionsschluss für das Heft 2/2024**

**ist der 01. September 2024**

**Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.**

**Senden Sie diesen an: [kawa@vtxmail.ch](mailto:kawa@vtxmail.ch)**

**oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8303 Bassersdorf**



## **Liebe Vereinsmitglieder**

Das Vereinsjahr 2023 brachte uns Aerophilatelisten interessante Ereignisse, welche ich nicht missen wollte. Sie können dies auf der Homepage [www.aerophilatelie-sav.ch](http://www.aerophilatelie-sav.ch) nachlesen.

Obwohl wir im Neuheitendienst etliche Anlässe und Jubiläen dokumentiert haben, scheint es am Interesse zu fehlen. Wo mag es liegen? Zu teuer können die Belege nicht sein. 10 Belege für das ganze Jahr sind auch nicht zu viel. Die Seltenheit ist im Vergleich zu den übrigen Flugpostbelegen beträchtlich. Gibt es doch nur noch Auflagen von weniger als 30 Exemplaren. Es ist nur Zeitfrage, dass Flugpostsammler uns die Türen einrennen, um einen solchen Neuheitenbeleg zu ergattern. Ich bin fest überzeugt, dass die Flugpost wieder an Interesse gewinnen wird. Wir stehen in Kürze vor unserem geschichtsträchtigen Vereins-Jubiläum 100 Jahre SAV im 2025. Als SAV-Präsident glaube ich immer noch an einen lebendigen Flugpost-Sammlerverein. Die heutige Situation ist optimal. Noch nie gab es diese Fülle von Flugpostbelegen auf dem Markt, und erst noch zu moderaten Preisen.

Der Vorstand gibt Gas! 2025 kommt das neue Luftpost-Handbuch als Enzyklopädie heraus. Es soll ein umfassendes, einmaliges Nachschlagewerk der schweizerischen Luftpostbelege werden, für das wir im Ausland beneidet werden. In den SAV-Auktionen werden Belege aus allen Sparten angeboten, so dass der Anfänger und der fortgeschrittene Sammler sicher etwas findet. Der Rundsendendienst bietet ebenfalls eine Fülle interessanter FP-Belege zu moderaten Preisen an. Auch für die Jugend haben wir interessante, moderne Voraussetzungen, um ihr die Philatelie näher zu bringen. Für alle Fachgebiete gilt mitmachen und zugreifen. Vor einem Jahr habe ich Ihnen geschrieben:

**Die Bedeutung der Flugpost ist direkt vom Interesse der Flugpostsammler abhängig!**

Dies gilt weiterhin und soll unser Leitspruch bleiben.

### **Aktivitäten 2024**

- SAV Generalversammlung und Auktion, 21.04.24, 09:00-16:00 Uhr**
- Tag der Aerophilatelie in La Caquerelle Jura, 31.08.24, ganzer Tag**
- SAV Herbsttreffen im Restaurant Werdguet, 03.11.24, 09:00-16:00 Uhr**
- SAV-Höcks, jeden 2. Mittwoch im Monats**
- Tag der Aerophilatelie in Langenthal-Bleienbach Bern, 24.05.25**

René Koller, Präsident SAV

## **Chers membres de l'association**

L'année associative 2023 nous a apporté, à nous aérophilatélistes, des événements intéressants que je ne voulais pas manquer. Vous pouvez les lire sur la page d'accueil [www.aerophilatelie-sav.ch](http://www.aerophilatelie-sav.ch).

Bien que nous ayons documenté de nombreux événements et anniversaires dans le service des nouveautés, l'intérêt semble faire défaut. Quelle en est la raison? Les justificatifs ne doivent pas être trop chers. Dix documents pour toute l'année, ce n'est pas trop non plus. La rareté est remarquable par rapport aux autres documents de la poste aérienne. Il n'y a plus que des tirages de moins de 30 exemplaires. Ce n'est qu'une question de temps pour que les collectionneurs de courrier aérien se bousculent au portillon pour se procurer un tel document de nouveauté. Je suis fermement convaincu que la poste aérienne connaîtra un regain d'intérêt. Nous allons bientôt fêter les 100 ans de la SAS en 2025. En tant que président de la SAS, je crois toujours en une association vivante de collectionneurs de poste aérienne. La situation actuelle est optimale. Il n'y a jamais eu une telle abondance de documents de poste aérienne sur le marché, et ce à des prix modérés.

Le comité directeur met les bouchées doubles! En 2025, le nouveau manuel de la poste aérienne sera publié sous forme d'encyclopédie. Il s'agira d'un ouvrage de référence complet et unique sur les documents de la poste aérienne suisse, qui nous sera envié à l'étranger. Les ventes aux enchères de la SAS proposent des documents de tous les domaines, de sorte que les collectionneurs débutants et confirmés y trouveront certainement leur compte. Le service de diffusion propose également une multitude de documents postes aériennes intéressants à des prix modérés. Pour les jeunes aussi, nous avons des conditions modernes et intéressantes pour leur faire découvrir la philatélie. Pour tous les domaines spécialisés, il faut participer et saisir l'occasion. Il y a un an, je vous ai écrit:

### **L'importance de la poste aérienne dépend directement de l'intérêt des collectionneurs de poste aérienne!**

Cela reste valable et doit rester notre devise.

### **Activités 2024**

- **Assemblée générale de la SAS et vente aux enchères le dimanche 21 avril 2024, 09:00-16:00 heures**
- **Journée de l'aérophilatélie à La Caquerelle Jura, le samedi 31 août 2024, toute la journée**
- **Rencontre d'automne de la SAS au restaurant Werdguet, le dimanche 03 novembre 2024, de 09:00 à 16:00 heures**
- **Rencontres SAS, chaque 2e mercredi du mois Journée de l'aérophilatélie à Langenthal-Bleienbach Berne, 24 mai 202**

René Koller, Président SAS

## **Liebe Mitglieder des PCS, liebe Leser**

Wer anfangs Jahr nach dem Unfall von Japan Airlines Flug JL516 die Berichterstattung mitverfolgte konnte sehen, wie schnell eine A350-900 von den Flammen zerstört werden kann. Dass es sich bei der Zelle um einen Verbundwerkstoff handelt wird Teil der Untersuchung sein. Verbundmaterial in der Fliegerei ist nicht nur leichter und fester als Aluminium, sondern auch ein nützlicher Isolator, der dazu beitragen kann, Hitze aus nahegelegenen Quellen wie einem externen Feuer zu widerstehen. Dieselben Eigenschaften erschweren jedoch das Abkühlen nach dem Erhitzen und stellen für das Löschen von Teilen eines Feuers die Feuerwehr vor grosse Herausforderungen. Dass beim JAL-Unfall in Haneda alle 367 Passagiere und die zwölf Besatzungsmitglieder sicher evakuiert werden konnten grenzt an ein Wunder und ist nicht unwesentlich der Tatsache zu verdanken, dass sich die «emergency-procedures» bei JAL seit dem Unfall von 1985 bei der Otsuka Ridge rigoros verbesserten. Wegen Ausfall des Ansagesystems musste die Evakuierung mittels Megafons durchgeführt werden. Von den acht Notausgängen wurden nur drei genutzt und alle Insassen, inklusive acht Kleinkinder konnten gerettet werden. Der JAL-Besatzung muss anerkennend gratuliert werde.

Wie wir bereits wissen wird das gleiche Modell A350-900 bei SWISS und Edelweiss ab 2025 die alten A340-300 ablösen. Diese modernen Jets erzeugen gegenüber ihrem Vorgängermodell rund 25% weniger CO<sub>2</sub>, produzieren halb so viel Lärm und verbrauchen nur noch rund 2,5 Liter Kerosin pro Passagier und 100 km. Die sehr hohe Cargo-Kapazität erlaubt es SWISS, das Frachtgeschäft auszubauen. Für die Piloten ist eine Umschulung immer auch mit einer Minimumverweildauer auf dem neuen Equipment verbunden. Wer zB. kurz vor der Pensionierung steht muss sich gut überlegen, ob er noch umschulen will und dann ein paar Jahre verbleiben muss, oder ob nach der Ausflottung der A340 doch die Frühpension ansteht. Für alle anderen wird die Umschulung nach Seniorität erfolgen. Umschulungen von Kurz- auf die Langstrecke bedeutet für die Pilotenkarriere immer auch «Zug im Kamin», heisst: Unten gibt es Platz für neu eintretende Jungpiloten.

Nun wünsche ich Ihnen viel Vergnügen und Musse beim Lesen der verschiedenen Artikel und freue mich, Sie an unseren Mitgliederanlässen begrüssen zu dürfen.

Markus T. Stäuble, ihr Präsident PCS

## Hurtigruten

Wie wir alle wissen, ist die Luftfahrt der Schifffahrt entsprungen. Waren es anfänglich noch **Luftschniffe**, so wurden bald auch Flugboote, **Wasserflugzeuge** und Amphibien-Apparate eingesetzt, bis dann in der heutigen Zeit endlich die Jets am Himmel kreuzten. Deshalb wurden auch viele Begriffe der Schifffahrt von der Luftfahrt übernommen, wir kennen den Kapitän, das Ruder, an Bord gehen oder auch technische Begriffe wie Aufkreuzen, LUV-Seite beim Abwind in den Alpen und weitere.

Mit «Hurtigruten» wird die «schnelle Postschiffroute» bezeichnet, die seit 1893 an der norwegischen Westküste die zahlreichen Orte miteinander verbindet. Dass diese Route durch die Postschniffe ganzjährig durchgeführt werden konnte, verdanken wir dem erfahrenen Kapitän Richard With, der als Erster nachts und während den Wintermonaten nach Hammerfest segelte. Ihm war durch diesen Zeitgewinn die staatliche Unterstützung sicher und so konnte die Postschniffverbindung finanziert werden.

In den Anfängen wurden gebrauchte Dampfschniffe eingesetzt, wobei diese während des 2. Weltkriegs teilweise requiriert wurden und sich die Flotte 1945 von 14 auf 3 Schniffe reduzierte. Mit staatlicher Unterstützung wurden dann bis 1956 zehn, fast baugleiche Postschniffe gebaut, die für diese Route vorgesehen waren. Diese waren zwar immer noch Frachtschniffe, allerdings mit Passagierkabinen ausgerüstet und etwas Platz für Autos. Mit der Entwicklung der *Container* wurden die Schniffe der «mittleren Generation» zwischen 1960 und 1980 in Dienst gestellt. Diese hatten platzsparende Kräne auf Deck. In den 90er Jahren erfolgte die Flottenverjüngung durch grössere «neue Generation»-Schniffe, die gegenüber der alten Flotte mehr Kabinen haben. Kurz vor der Pandemie wurden diese Schniffe umgebaut, erhielten zum Teil einen Hybridantrieb, neue Kabinen und öffentliche Aufenthaltsräume.



Der tägliche Linienverkehr auf der Postschniffroute ist in Norwegen nach wie vor unbestritten und so trägt diese Verbindung heute noch die Bezeichnung

«Riksvei Nr. 1» (Reichsstrasse Nr. 1). Die Reise dauert in einer Richtung sechs Tage und es werden ca. 35 Häfen angelaufen. Manchmal sind die Stops nur gerade 10 Minuten um eine Kiste auszuladen, in den Städten haben die Passagiere jedoch ein paar Stunden Zeit, um die Sehenswürdigkeiten zu erkunden.

1984 wurde der Postverkehr eingestellt. Dass es trotzdem noch möglich ist, Briefe und Ansichtskarten zu verschicken zeigt der norwegische Standardbriefkasten, der neben der Reception prominent an der Wand angebracht ist. Ebenfalls gibt es auf dem Schiff Sondermarken, die den Polarkreis oder das Nordkap symbolisieren und einen Sonderstempel, der nur nach Überquerung des Polarkreises angebracht wird. Solche Belege sind sehr selten und haben Sammlerwert.



Einer der Hauptgründe, weshalb die Reise im tiefsten Winter angetreten wird sind sicherlich die Nordlichter, die man nördlich des Polarkreises zu sehen bekommt.



Markus T. Stäuble Winterthur

## LUNABA

Im letzten November fand in Eschenbach die **LUNABA23** statt. Wer nach Eschenbach kommt, wird von zwei mächtigen Kirchen begrüsst, die im Zentrum der Gemeinde stehen. Neben der Dorfkirche gibt es auch die Klosterkirche des Zisterzienserklosters. An der Klostermauer befindet sich die grösste Sonnenuhr der Schweiz ihrer Art. Die prachtvolle Sonnenuhr aus dem Jahre 1683 zeigt die Wahre Ortszeit, die Italienischen Stunden, die Babylonischen Stunden, Tierkreiszeichen, Tageslänge, Sonnenaufgang, Sonnenuntergang und Stunden bis zum Sonnenuntergang. Die drei Kirchtürme und eben diese berühmte Sonnenuhr finden wir auch wieder auf der Sondermarke zum Tag der Briefmarke.



In der Mehrzweckhalle ging es dann um Preise und Pokale. In verschiedenen Klassen wurden interessante Exponate gezeigt, im Salon fand man Heimatausstellungen der Eschenbacher sowie Einrahmen-Exponate der Schuljugend.



Den Wänden entlang gab es ausreichend Händler, die mit ihrem breit gefächerten Material die Schnäppchensucher anlockten. Ebenfalls wurden verschiedene Vorträge zu interessanten Themen angeboten; der Schreibende hat sich die Vorträge



über die Ansichtskartensammler und das Prüfwesen angehört. Dabei haben die Fachleute sachkundig Informationen weitergegeben und konnten viele Fragen beantworten. Abgerundet wurde der Anlass mit einem Palmarès Diner im angrenzenden Lindenfeldsaal.

Unter den prämierten Ausstellern finden wir unser Mitglied und Kassier **Werner Liechti**, der nicht nur einmal, sondern gleich zweimal eine **Goldmedaille** abholte. Wir gratulieren! Die alljährlich stattfindende Ausstellung Stufe II zum Tag der Briefmarke ist immer wieder eine gute Gelegenheit, sich über den aktuellen Stand der Philatelie ein Bild zu machen oder um Sammlungslücken der eigenen Bestände zu schliessen. Ich empfehle allen, sich wieder einmal an eine

solche Ausstellung zu begeben, die nächste Stufe II Ausstellung findet unter dem Titel ZUBRA vom 21.-24. November 2024 in Bad Zurzach statt.

Markus T. Stäuble, Winterthur

## UNO auf Luftpostausstellung 1986 – 25 Jahre Nachtluftpost



Abb. 1: 26.04.1986 – Stuttgart -25 Jahre Nachtluftpost durch Deutsche Lufthansa und roten Zusatzstempel der Nordwürttemberger UNO-Interessengruppe.  
 Der rote Zusatzstempel der Nordwürttemberger UNO-Interessengruppe, wie in der Abb. 1 gezeigt, konnte bisher in keiner mir vorliegenden und zugänglichen Literatur entdeckt werden.

Am 1. September 1961 startete die Deutsche Bundespost ein Projekt mit dem Ziel, jede im gesamten Bundesgebiet aufgelieferte Postsendung bereits am Folgetag nach der Einlieferung, in jedem noch so entfernten Winkel der Bundesrepublik Deutschland, zuzustellen.

Das Prinzip bestand darin, dass die nachts nicht benötigten Verkehrsflugzeuge das gesamte Postaufkommen der einzelnen Regionen der Bundesrepublik in ausgesuchten Städten aufnehmen und zuschlagfrei zum Nachtluftpoststern Frankfurt am Main fliegen mussten. Hier erfolgte der Posttausch, so dass die Flugzeuge mit der neuen Postfracht weiter, bzw. zum Ausgangsflughafen, zurückfliegen konnten. Gegen 3:00 Uhr hatten die Nachtflugzeuge dann ihre Endpunkte wieder erreicht. Die Postsendungen konnten noch in der Nacht in den Briefzentren sortiert und für die Frühzustellung bereitgestellt werden.

Mit Lufthansa-Flugzeugen (LH) wurde auf ausgeklügelten Flugrouten die Städte Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, Köln, München und Stuttgart mit Frankfurt am Main verbunden und hier ein „Nachtluftpoststern (NLP-Stern)“ für den bundesweiten Posttausch geschaffen. Auf Grund

der damaligen politischen Verhältnisse realisierte PAN AMERICAN den Anschluss von Berlin (W) an den NLP-Stern in Frankfurt am Main.

Die Gestaltung des Netzes und die Ausgestaltung der Anbindungen der einzelnen Flughäfen wurden im Laufe der Zeit ständig verändert und den neuen Anforderungen und Gegebenheiten angepasst.

Mit der Einheit Deutschlands und dem damit erhöhten Postaufkommen durch die neuen Bundesländer genügte das bestehende NLP-Netz nicht mehr den Anforderungen, so dass im Jahre 1992 ein weiterer NLP-Stern, der sogenannte „Sachsenstern“, in Leipzig eingerichtet wurde. Aus Kostengründen und durch Umstrukturierungen wurde dieser NLP-Stern aber im Jahre 1997 wieder aufgegeben.

In den letzten Jahren wurde durch Ausschreibungen einzelner Strecken der nunmehr Deutschen Post AG weiteren kostengünstigeren Anbietern die Teilnahme am NLP-Dienst ermöglicht. Die EUROWINGS und die DEUTSCHE BA wurden 1995 zu Vertragspartnern der Deutschen Post AG.

Die Einführung des NLP-Dienstes im September 1961 in der BRD und Berlin (W) wurde von der Deutschen Bundespost mit einer grossangelegten Werbekampagne begleitet.



Abb. 2: Braunschweig 15.9.1961 zeigt den Werbetext im Maschinen-Freistempel „Nachtluftpost / zuschlagfreie Beförderung innerhalb der Bundesrepublik und im Berlin-Verkehr“.

Verwendungsorte: 78 Postämter in der BRD und Berlin (W) Einsatzzeit: 01.09.1961 bis 1963



Abb. 3: Düsseldorf  
1.9.1961 nach Stuttgart  
mit Zusatzstempel:  
„ERÖFFNUNG DES  
NACHTLUFTPOST-  
DIENSTES  
1./2. September 1961“.

In der Nacht vom 01.09.1961 begann in der BRD der LH–NLP-Dienst der Deutschen Bundespost nach dem Flugplan:

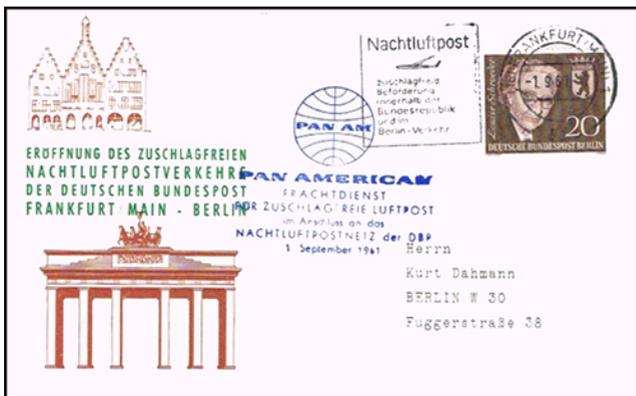
Flug-Nr.: LH010 Bremen 22:30 –23:25 Düsseldorf –0:01 –0:50  
Frankfurt 1:40 –2:20 Stuttgart 2:50 -3:35 Nürnberg

Wegen starkem Nebel konnte Bremen in der ersten Nacht nicht angefliegen werden. Die nach und in die Region Bremen gerichteten Postsendungen flogen nur bis Düsseldorf mit der NLP-Maschine. Die Weiterbeförderung erfolgte mit der Bahn.



Abb. 4: Nachtluftpost von  
Nürnberg nach Bremen  
am 1.9.1961 mit Convaire  
440

Im linken Teil der Postkarte ist im roten rechteckigen Gesellschaftsstempel der Lufthansa die Flugroute und zusätzlich im abgerundeten blauen Ausfallstempel der Hinweis „Wegen Nebel in Bremen ab Düsseldorf mit Bahnpost befördert“ abgeschrieben.



**Abb. 5:** Nachtluftpost von Frankfurt am Main am 1.9.1961 nach Berlin-Tempelhof von PAN AM geflogen.

Eingesandt von Peter Ritz, Kloten

Quelle: Helmut Budach\* UNOPost Nr. 1-2023 \*Veröffentlichung wurde bewilligt.

Fliegen Sie auf Flugpost?  
Landen Sie bei Philamondo!

## Ihr Spezialist für Aerophilatelie

Ankauf & Verkauf

Gerne kaufen wir Ihre Briefmarken-, Münzen- und Ansichtskartensammlungen aus der Schweiz und dem Ausland.

Telefon 079 300 49 61

Philamondo GmbH  
Roland Herzog

Solothurnstrasse 4  
CH-3422 Kirchberg  
+41 79 300 49 61  
philamondo@bluewin.ch

Welt der Briefmarken

Mitglied Schweizer Briefmarkenhändler-Verband SBHV

## Erster transpazifischer Flug China – USA 1937

Die PAA, die „Pan American Airways“, baute von San Francisco aus systematisch an der über 11.000 km langen Strecke, die damals nur mit Zwischenlandungen überwunden werden konnte.



Abb. 1: Die Fluglinie San-Francisco-Hongkong.

Von rechts nach links: Hawaii, Midway Inseln, ein kleines Atoll. Wake Island, ebenso ein Atoll. Die PAA baute dort ein Hotel. Guam, eine Insel der Marianen-Gruppe. Die nördlichen Inseln der Marianen waren 1899 – 1914 deutsche Kolonie. Guam erklärten die Amerikaner 1899 zu ihrem Eigentum, nachdem sie es den Spaniern fortnahmen. Manila war und ist die Hauptstadt der Philippinen. Die Philippinen waren ebenfalls seit 1899 unter amerikanischer Herrschaft.

Seit 1935 gab es Post- und später Passagierflüge von San Francisco USA bis nach Manila auf den Philippinen mit der PAA, Aber die PAA plante von vornherein eine Strecke zum chinesischen Festland nach Hongkong.

Die Briten verlangten im Gegenzug für ihre Gesellschaft „Imperial Airways“ Fluglandrechte in Manila. Die wurden verweigert.

Weil Hongkong nicht offen war, verschaffte sich die PAA 1936 Landrechte in Macau, zwecks Landung mit einem Flugboot. Chinesische Fluggäste sollten per Fähre von Kanton hergebracht werden, war der öffentlich verkündete Plan.<sup>1</sup>



Abb. 2: Zwei der sechs Flugpostmarken der Ausgabe von 1936 von Macau.

Die griechischen Zeichen unter „Avião“ dienen nur der Dekoration und sind ein Eldorado für Sammler, die diese Ausgabe nach Aufdruck-Besonderheiten durchsehen.

<sup>1</sup>Im Internet: Panam.Org. „Mission to China“ Teil 3 und 4 Blocksatz.

Die Postverwaltung Macau's war in froher Erwartung zur Steigerung des Postaufkommens und liess Mitte 1936 provisorische Luftpostmarken drucken. (Abb.2). Eine Zeitung in Macau<sup>2</sup> berichtete 1977, dass die PAA versprach, eine Million dieser Marken zu kaufen. Die Gesamtauflage ist jedoch nur 970.000<sup>3</sup>.

Vermutlich köderte die PAA mit der Aussage die portugiesische Verwaltung. Es ist unbekannt, inwiefern das Versprechen umgesetzt worden ist. Sicherlich nicht in der Höhe – das wäre die Gesamtauflage gewesen. Aber



Abb. 3: Das Flugboot der Firma Martin M-130, China Clipper, über Hongkong.

vielleicht teilweise, denn die Maucau'er Verwaltung blieb in der Folgezeit erstaunlich ruhig, als sie merkten, dass sie für eine Finte der PAA missbraucht wurden.

Alleiniger Zweck der PAA-Macau-Landerechte war, auf die Hongkong Verwaltung Druck auszuüben. Man rechnete damit, dass die Hongkonger Wirtschaft die direkte Luftverbindung in die USA unbedingt wollte. Recht schnell, Anfang 1937 war es soweit: Die Hongkonger Verwaltung gab klein bei, ohne dass die britische „Imperial Airways“ im Gegenzug die gewünschten Landerechte auf den Philippinen bekam. Am 28. April 1937 wurde die erste Luftpost der San Francisco-Hongkong-Route gelandet.

Macau war in Zukunft für die Linie ohne Belang und wurde 1937-1941 nur als gelegentlicher Zwischenstopp angefliegen. Der Verfasser hat keinen Luftpostbrief Macau-USA dieser Zeitperiode bis 1941. Spannend wäre es, ob ein Stempel Hongkongs auf so einem Brief ist: Sofern wir einen vorfinden, ist anzunehmen, dass der Brief in Hongkong auf die PAA-Strecke umgeladen wurde, was hiesse: Macau-Hongkong ging per Schiff – wie vorher. Ohne Hongkong-Stempel ist zu vermuten, dass der Flugbrief direkt in Macau an Bord gekommen wäre.

Ab August 1937 verlängerte die Chinesisch-Deutsche Gesellschaft EURASIA ihre innerchinesische Linien nach Hongkong; ab Dezember 1937

<sup>2</sup> *Macau Travel Talk*, Okt. 1977, im Internet auffindbar.

<sup>3</sup> *Neues Handbuch der Briefmarkenkunde, Macau 1884-1942*, S. 78

gelang dies der chinesisch-amerikanischen Gesellschaft CNAC, an der die PAA bereits mit 45% des Kapitals beteiligt war. Damit erlangten sie die direkte Umstiegsmöglichkeit auf die Pazifik überquerenden Flüge. Interkontinentalflüge von und bis Hongkong waren bis zum Kriegsbeginn 1941 nur mit der PAA und der britischen Imperial Airways (später BOAC) möglich.

Die niederländische KLM und die französische Air France wollte man nicht als Konkurrenten. Die KLM musste sich ihre eigenen Routen nach Niederländisch-Indien suchen, bzw. die Air France ihre Linie von Frankreich her in Indochina beenden.

Der erste Flug wurde in beide Richtungen mit einer Anzahl Erstflugbriefen gefeiert. Im Folgenden werden sie gezeigt, wobei wir uns auf die Belege unserer Sammelgebiete in China konzentrieren, und die Belege von den USA nach Westen nur streifen.



Abb. 4: Erstflugbrief San Francisco - Hongkong

Eine Gesamtliste ist am Ende dieser Darstellung zu finden. Zu und von den postalisch wichtigen Orten (d.h. ohne die Atolle) gab es Erstflugbriefe, von denen hier drei gezeigt werden (Abb. 5-7). Etwas verwirrend ist oft die Adressierung der amerikanischen Belege.

In Abb. 4 finden wir den Absender im Anschriftenfeld, d.h. man könnte meinen, der Brief sei von San Francisco aus nur innerhalb der USA gelaufen. Tatsächlich jedoch flog er mit über den Pazifik, was ein rückseitiger Stempel von Hongkong beweist.

Der blaue Sonderstempel, in der es auf der Unterseite heisst „San Francisco to Hongkong“ nutzte anscheinend der Post zur Sortierung, denn – wie Abb. 5 und 6 zeigen – die Abflüge von anderen Orten, in dem Fall

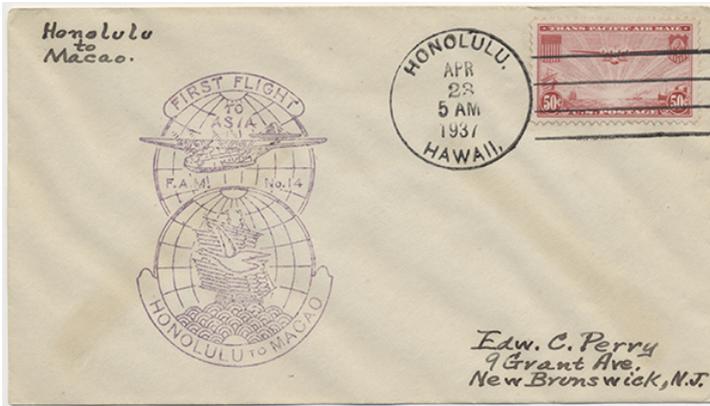


Abb. 5: Erstflugbrief Hawaii - Macao

Honolulu / Hawaii, hatten eigene Sonderstempel zu den verschiedenen Destinationen, um danach den Empfängern in den Städten der Briefvorderseiten zugestellt zu werden.

In China freute man sich über die neue, einige Tage schnellere Postverbindung. Für Passagiere waren Direktflüge für 950 US Dollar (eine Richtung) nur für sehr Vermögende interessant.



Abb. 6: Erstflugbrief Guam - Hongkong

Für den Luftweg vom chinesischen Festland in die USA trafen aus allen Ecken des Landes philatelistische Erstflug-Umschläge befördert wurden. Ihre genaue Zahl ist bekannt, insgesamt waren es über 80.000 Umschläge. Bei einem Durchschnittsgewicht von 15 Gramm wären das circa 1200 kg Zuladung – das war viel in der damaligen Zeit.

Der Flug begann in Macau. Von dort kam mehr Post, als aus Hongkong. Da in dieser Zeit die normale Post aus Macau rar war – Macau war damals verschlafen – sind die Erstflug-Umschläge auffällig und den Briefe-Sammlern Macaus seit Jahren bekannt.

## Die Erstflugpost aus Macau.

### Macau - Hongkong

Über 9000 Umschläge flogen diese kurze Strecke. Mit wenig Portoaufwand konnte sich jeder Sammler dieses philatelistische Souvenir erwerben. Mit dem lila Erinnerungstempel, dem Luftpost-Leitstempel im Kasten und dem rückseitigen Ankunftsstempel war es ein vollwertiger Beleg, Abb.7. Der Umschlag ist in die USA



Abb. 7: Erstflugbrief Macau-Hongkong

adressiert, - jedoch von Hongkong ging der Brief per Schiff nach Amerika. Man bekam nur, was bestellt wurde, - das war in diesem Fall die Luftpoststrecke Macau-Hongkong, - nicht mehr! So erging es auch den Umschlägen in Abb. 8-13. Einige Einschreibe-Briefe (Abb. 18), die gleichzeitig unterwegs waren und rückseitig Ankunftsstempel der Empfangsadresse tragen, beweisen, dass diese Briefe am Luftpostziel in die Normalpost kamen, und von dort noch 4 bis 5 Wochen benötigten um beim Empfänger anzukommen.

### Macau – Manila

Abb. 8: Erstflugbrief Macau-Manila/Philippinen  
Der dekorative Umschlag zeigt die Fluglinie mit den Zwischenstationen.



Typisch für die Briefe nach Manila sind die runden lila Eingangsstempel, die zu diesem Anlass entstanden (Abb.8).

## Macau - Guam

Die Atolle hatten keine Poststation, Hawaii wurde philatelistisch dokumentiert angefliegen (Abb. 10)



Abb. 9: Erstflugbrief Macau – Guam Man verwendete einen Umschlag, der eigentlich für den Weg „San Francisco to Hongkong“ vorgesehen war. Mit der Schreibmaschine stellte man richtig, dass es um „Macao to Guam“ geht. Gegenüber den Umschlägen in Abb. 8 und 9 musste das Porto für die längere Strecke erhöht werden. Die Ankunft bestätigte der Stempel im US-Amerikanischen Stil.



## Macau – Honolulu / Hawaii

Abb. 10: Erstflugbrief Macau – Honolulu

## Macau – San Francisco / USA

Über 20.000 Briefe gingen von Macau in die USA, und von dort in weitere Länder.

In Hongkong nahm das Flugboot weitere Erstflugpost auf.



Abb. 11: Erstflugbrief Macau - San Francisco /USA

## Hongkong – Manila / Philippinen

In den Anknunfts-Flughäfen der Post aus Hongkong erhielten die Erstflug-Umschläge oft einen Sonderstempel, wie auf den Umschlägen in Abb. 13 und 14 zu sehen ist.



Abb. 12: Erstflugbrief Hongkong - Manila

## Hongkong – Guam

An den Umschlägen der Hongkong- USA Route deutlich, dass das Porto mit zunehmender Entfernung höher wird.

Ankunftstempel sind bei den Erstflugbelegen sehr wichtig. Denn ohne diese Stempel ist er vielleicht nicht wirklich geflogen.



Abb. 13: Erstflugbrief Hongkong - Guam

## Hongkong – Honolulu / Hawaii



Abb. 14: Erstflugbrief Hongkong – Honolulu / Hawaii

## Hongkong – San Francisco / USA



Abb. 15: Hongkong – San Francisco

Zur Post, die in Hongkong hinzukam, gehörten auch die Briefe, die in China für diesen Flug aufgegeben worden sind; - in der Summe über 10.000 Umschläge!

## China - USA

Schöne Umschläge wurden aus Shanghai versandt (Abb. 16). Mit oben links einem braunen Zudruck der Fluggesellschaft PAA und an der Unterseite der uns schon von den Macau-Umschlägen bekannte Zudruck der Flugstrecke. In Hongkong kam der blaue Stempel hinzu, der in Abb. 16 deutlicher zu sehen ist. Wo wurde der chinesische grüne Rundstempel abgeschlagen? Er ist ohne Datum – war es die chinesische Post, oder wurde der Stempel privat durch Händler oder die PAA veranlasst? Der Brief aus Peiping (Abb. 17) bekam ihn ebenso wie der aus Canton (Abb. 18).



Abb. 16: Erstflugbrief Shanghai – Hongkong – San Francisco



Abb. 17: Erstflugbrief Peiping – Hongkong – San Francisco

Der grüne runde Sonderstempel ist schwach über dem Luftpost-Aufkleber abgeschlagen. Der Umschlag der PAA-Vertretung in New York bekam (links unten) einen Leitstempel, der nicht häufig ist: „Peiping to Hongkong by C.N.A.C. & by Pan American Airways from Hongkong“.

Alle Umschläge aus China kamen mit anderen Fluggesellschaften nach Hongkong und wurden dort auf den PAA-Erstflug umgeladen. Vermutlich erhielten sie in Hongkong sowohl den Rundstempel, als auch den rechteckigen Stempel. Was wohl wirklich der Stempelei genug war, denn es gab keinen Hongkonger Tagesstempel, selbst nicht auf den Einschreibebriefen in Abb. 16 und 18.



Abb. 18: Erstflugbrief Canton – Hongkong – Guam  
 Da es ein Einschreibebrief ist, finden wir viele Stempel auf der Rückseite. In Canton wurde der Brief am 27. April 1937 aufgegeben. 30.4. Guam. 1.6. Seattle, 7.6. St.Petersburgh in Florida. 31 Transporttage zwischen Guam und Seattle – die Schiffs- und Landpost benötigte noch viel Zeit!

## Gesamtübersicht Erstflugbriefe transpazifische Luftpost      China - USA 1937

aus USA westwärts in Richtung China

Datum	Abflugland (Region)	Stückzahl	nach	Abb.	Preis
21.April	USA (Festland)	31'377	Hongkong	4	25 €
23.April	USA (Hawaii)	8'049	Hongkong		30 €
27.April	USA (Guam)	7'645	Hongkong	6	30 €
	Philippinen (Manila)	15'576	Hongkong		25 €
21.April	USA (Festland)	12'488	Macau		20 €
23.April	USA (Hawaii)	5'853	Macau	5	30 €
27.April	USA (Guam)	7'023	Macau		30 €
	Philippinen (Manila)	13'303	Macau		20 €

aus China ostwärts in Richtung USA insgesamt 42'410 Stück

Datum	Abflugland	Stückzahl	nach (Region)	Abb.	Preis
28.April	Macau	21'293	USA (Festland)	11	24 €
28.April	Macau	5'785	USA (Hawaii)	10	20 €
28.April	Macau	6'232	USA (Guam)	9	20 €
28.April	Macau	9'100	Philippinen (Manila)	8	15 €
		?	Weiter		40 €
28.April	Macau	9.547	Hongkong	7	20 €

aus Hongkong insgesamt 40'045

Datum	Abflugland	Stückzahl	nach (Region)	Abb.	Preis
27.April	Canton	ca. 1'000		18	50 €
24.-26.April	Shanghai China	ca. 10'000		17	40 €
25.April	sonstiges China	?		18	60 €
29.April	Hongkong	20'287	USA (Festland)	16	25 €
29.April	Hongkong	5'810	USA (Hawaii)	15	20 €
29.April	Hongkong	5'748	USA (Guam)	14	22 €
29.April	Hongkong	8'200	Philippinen (Manila)	13	22 €
29.April	Hongkong	?	Weiter		40 €

Die in der äusserst rechten Spalte dargestellten Preise sind als Mindestpreise zu verstehen. Wer in Ebay oder in Händlerpreislisten recherchiert, findet leicht doppelte bis dreifache Preise. Einschreiben sind z.B. höher zu bewerten, oder auch Weiterleitungen der Briefe nach Süd-Amerika oder Europa. Oft jedoch ist es die Phantasie der Verkäufer, die bei allem was mit China zu tun hat, es mit sehr hohen Preisen versuchen.

Die meisten der oben gezeigten Erstflugumschläge sind bei Sammlern gelandet. Aufgrund ihrer dekorativen Gestaltung wurden sie bestimmt gut aufgehoben. Insofern kann man beim Kauf solcher Umschläge durchaus ehrlich mit den Stückzahlen gegen überhöhte Preise argumentieren, denn wenn es z.B. von Umschlägen 8000 Stück gibt, sollten Preise von 20-30 Euro in Ordnung sein.

Walter Haveman

## Des bienfaits de la communication

Après les longs essais de mise au point du réacteur ATAR 9C sur le Mirage III S pour les hautes performances, qui m'amenèrent à procéder à quelques soixante-dix accélérations jusqu'à Mach 2, vint la période de l'optimisation des profils de combat. Je commençais par celui de montée/accélération basé sur le calcul de l'énergie spécifique maximum, une théorie aussi complexe qu'efficace. Comme ce profil nécessitait l'usage ininterrompu de la postcombustion maximum, il ne m'était pas possible de le mesurer depuis le lâcher des freins au décollage, pour des raisons de bruit comme de disponibilité d'un espace suffisant. Je décidais donc de procéder aux essais depuis 1000 m/M et Mach 0.87, respectivement 1050 km/h en vitesse effective, jusqu'à 15'000m/M et Mach 1.5, respectivement 1'600 km/h. Pour passer à travers 1000m/M avec le Mach et l'angle de montée établis, il fallait commencer le profil le plus bas possible. Or, le plus bas possible, à proximité de la base de Payerne et avec un espace suffisant pour permettre le développement de la montée et de l'accélération, c'est le lac Léman, à 372 m/M. Je m'élançais donc au ras de l'eau face à Rivaz, à pleine postcombustion et je montais parallèlement à la voie aérienne G 5 qui traverse la Suisse de Sud Ouest en Nord Est. Cela me faisait passer très près des pentes du Mont-Pèlerin, dans un fracas étourdissant!

Un jour, au retour d'un de ces essais, le chef du service de vol m'annonce qu'il vient de recevoir la réclamation véhémement d'une dame de la région qui lui avait semblé un peu paniquée. Comme il se doit en pareille circonstance, je rappelle la dame en question. Je tombe sur une jeune femme explorée qui m'explique avec un accent suisse alémanique aussi prononcé que sympathique, qu'elle vient de la région de Langnau, qu'elle a épousé un agriculteur vaudois, qu'elle est enceinte de six mois et qu'elle tremble pour son futur bébé autant que les vitres de sa ferme le font à mon tonitruant passage ! Je lui présente mes plus plates excuses, lui affirme toutefois que je ne fais pas ça pour m'amuser, lui explique de long en large «à quoi ça sert» et lui promets de modifier dorénavant mon axe de montée afin de lui épargner de nouvelles frayeurs. Après un bon quart d'heure de discussion où j'ai l'impression, à mon grand soulagement, que la dame se détend, elle finit par me dire avec le plus grand sérieux : « dites voir, Monsieur Carrel, est-ce que vous ne pourriez pas me prendre une fois avec vous, dans votre Mirage? » Je dus lui expliquer, à son grand dépit, que mon Mirage n'avait qu'une place !

En fait, quand un pilote provoquait l'ire de ses concitoyens pour des raisons de bruit (pour cause de vol à basse altitude ou de bang sonique, par exemple), s'il prenait la peine de discuter lui-même avec les protestataires, sans morgue et avec humilité, ça finissait généralement plutôt bien. Il n'était pas rare qu'il se fasse inviter à passer boire un coup pour mieux

faire connaissance. Mais c'était dans les années soixante à quatre-vingts. Aujourd'hui le verre de l'amitié a cédé la place au vert des écolos! Autres temps, autres mœurs.

Cdt de corps Fernand Carrel, ancien commandant des Forces aériennes suisses 1992-1999

---

## **Die Wohltaten der Kommunikation**

Zur Optimierung der Hochleistungsfähigkeit der Mirage III S, musste ich die Einstellung des Triebwerks ATAR 9C verfeinern. Das führte zu einer etwa siebzig fache Beschleunigungen bis zur maximalen Machzahl (zwischen Mach 1,8 und 2,05 je nach Konfiguration und Aussentemperatur der Tropopause). Dazu kam die Optimierung der Kampfeinsatz-Profile. Ich begann mit dem besten Steig/Beschleunigungs-Profil gemäss der Berechnungsmethode der maximalen spezifischen Energie. Da es die kontinuierliche Nutzung der Voll-Nachbrenner-Leistung erforderte, war es nicht möglich, dies ab dem Lösen der Bremsen beim Start zu messen. Dies wegen des Lärms und der Verfügbarkeit von ausreichendem Luftraum. Also beschloss ich, die Versuche ab einer Höhe von 1000 Metern bei Mach 0,87 zu beginnen, um bis auf 15'000 Meter bei einer Geschwindigkeit von Mach 1,5 zu steigen. Zum Durchfliegen der 1000 Meter mit Mach 0,87 und dem korrekten Steigwinkel musste ich mit dem Flugprofil möglichst niedrig beginnen. Um so tief wie möglich, möglichst nahe der Basis von Payerne, mit genügendem Luftraum für die Aufstiegsentwicklung der Beschleunigung zu ermöglichen, kam nur der Genfersee mit 372 Meter über Meer infrage. Also begann ich im Tiefstflug entlang dem Seeufer vor Rivaz bei vollem Nachbrenner und stieg parallel zur Luftstrasse G 5, welche die Schweiz von Nord-Osten nach Süd-Westen durchquert. Dies brachte mich mit einem ohrenbetäubenden Lärm sehr nahe an die Hänge des Mont Pèlerin.

Nach der Rückkehr von einem solchen Test meldete mir der Flugdienstleiter, dass eine Dame aus dieser Region vehement reklamiert hätte. Sie schien in Panik geraten zu sein. Wie es sich in solchen Fällen geziemt, rief ich die Dame an. Am Telefonapparat war eine junge, in Tränen aufgelöste Frau. Sie erklärte mir in nettem Schweizerdeutschakzent, dass sie aus der Gegend von Langnau in der Zentralschweiz komme und dass sie einen Waadtländer Bauern geheiratet habe. Sie sei im sechsten Monat schwanger und ängstige sich um ihr ungeborenes Kind in etwa so, wie es die Fenster ihres Bauernhofes bei einem donnernden Vorbeiflug eines Militärflugzeugs tun würden!

Ich drückte ihr mein Bedauern aus, sagte ihr jedoch, dass ich das nicht zum Spass machen würde. Ich erklärte ihr detailliert, wofür diese Flüge dienen würden. Ich versprach ihr, die Flugachse in Zukunft zu ändern, um ihr weitere Ängste zu ersparen. Nach einer guten Viertelstunde Diskussion spürte ich zu meiner großen Erleichterung, dass sich die Dame beruhigt hatte. Denn sie sagte mir ernsthaft: "Sagen sie Herr Carrel, könnten sie mich nicht einmal in ihrer Mirage mitnehmen?". Ich musste ihr erklären, dass es in einer Mirage nur einen Platz gibt!

Wenn ein Pilot aus Lärmschutzgründen, weil er niedrig oder mit Überschallknall geflogen war, den Zorn seiner Mitbürger provozierte, war es angebracht, sich die Mühe zu nehmen, persönlich, ohne Arroganz, mit einer gewissen Demut, sich mit den Protestierenden auseinanderzusetzen. So wurde die Angelegenheit in der Regel recht gut beendet. Es war nicht ungewöhnlich, dass der Pilot dann zu einem Drink eingeladen wurde, um sich besser kennen zu lernen. Aber das war in den sechziger bis achtziger Jahren. Heute haben leider immer mehr die grünen Umweltschützer das Sagen. Da gibt es keinen Platz mehr für Aussprachen und Konfliktbewältigungen. Schade! Andere Zeiten, andere Sitten.

KKdt Fernand Carrel,  
früherer Kommandant der Schweiz. Luftwaffe 1992-1999



12.1.1965 Überschall-Flug Mirage III BS 45 50  
Staffelfest der Fl St 17 am 16.1.65 (als Tischkarten  
verwendet); Herausgeber: Fl St 17 Erste geflogene  
Überschall Bordpost in der Schweiz mit Mirage III BS.  
Pilot: Hptm Paul Leuthold u. Hptm Hansruedi Stalder.  
Flz. Mirage III BS (U-2002)

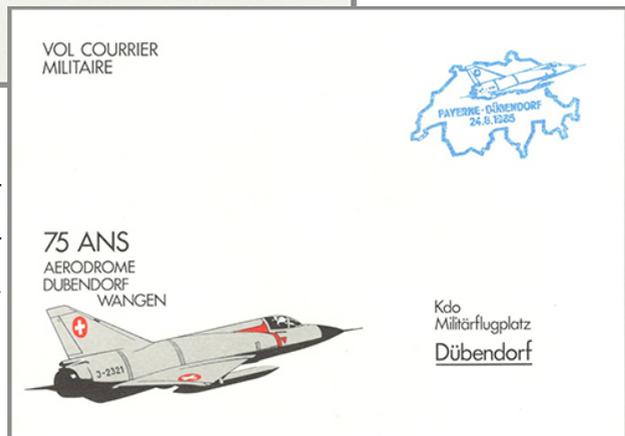


29.8.1975 Sonderflug an der AVIA Flugwaffenmeisterschaft 1975 (AMEF) BUGLA -Meisterschaft Zielfliegerkorps 5 (ZFK-5) mit DH-100 Vampire und C-3605 „Schlepp“. Belege mit den 4 DH 100 Vampire Flugzeugen der ZFK Equipe auf dem Schiessflug transportiert. Piloten: Ueli Bodmer, Rudolf Ringger, Peter Thut, Paul Frei.



24.3.1981 Überflug Dübendorf-Ronneby-Vidsele Schiesskampagne in Schweden mit F-5 Tiger u. Mirage III S Pilot Ernst Looser, Flz. Mirage III S (J-2302) SU mit Bild der Silhouetten zweier F-5 Tiger und Mirage III

rückseitig mit OU der Überflugpiloten Walter Spychiger, Beat Neuenschwander (Dübendorf-Ronneby) und Martin Müller (Ronneby-Vidsele), Georges Fleury, Ernst Looser.



## La théorie des poissons

Il existe à l'Escadrille d'aviation 4 (DH-112 Venom), à laquelle je suis attribué de 1959 à 1967, une vieille croyance selon laquelle si l'on vole suffisamment bas sur l'eau, mais alors vraiment bas, l'onde de choc provoquée par l'avion fait sauter les poissons devant son nez! Un jour, lors d'un cours d'entraînement sur notre base de guerre, au retour d'une mission d'attaque au sol dans le Jura, notre chef de patrouille double décide de vérifier scientifiquement ce postulat avec sa formation dans laquelle je vole comme sous-chef. On descend au ras des flots sur le Léman, toujours plus bas...et toujours pas de poissons. Cependant on passe à 200 mètres à bâbord d'un navire de la Compagnie générale de navigation (CGN), bourré de passagers. Désormais convaincus de l'ineptie de la fameuse croyance, nous rentrons le cœur léger sur notre base de Tourtemagne. Une fois de retour dans notre PC souterrain, les foudres célestes s'abattent sur nos têtes. Le commandant d'escadrille est dans tous ses états. Il vient de recevoir un coup de fil de la Gendarmerie vaudoise selon lequel un capitaine de la CGN se serait plaint d'avoir vu passer quatre Venom tout près de son bateau et de les avoir contemplés d'en haut depuis sa dunette! Comme nous étions les seuls en l'air à ce moment, l'affaire est vite vue! Nous encaissons le coup comme des martyrs de la science expérimentale. Par chance, il n'y aura pas d'arrêts de rigueur mais la caisse d'escadrille s'enrichit notablement ce jour-là.

Cdt de corps Fernand Carrel, ancien commandant des Forces aériennes suisses 1992-1999

## Die Fischtheorie

In der Fliegerstaffel 4 (DH-112 Venom), der ich von 1959 bis 1967 zugeteilt war, wurde gemunkelt, dass, wenn man tief genug über dem Wasser fliegt, aber dann richtig tief, die vom Flugzeug verursachte Druckwelle die Fische vor der Nase wegspringen lässt! Eines Tages, während eines Trainingskurses auf unserem Kriegsstützpunkt, nach der Rückkehr von einer Bodenangriffsmission im Jura, beschloss unser Doppelpatrouillenführer, diese Annahme mit seiner Formation, in der ich als Unterführer flog, "wissenschaftlich" zu überprüfen.

Wir flogen auf dem Genfersee tief hinunter, immer tiefer, aber die Fische kamen nicht. Allerdings flogen wir 200 Meter links an einem Schiff der Compagnie Générale de Navigation (CGN) vorbei, das mit Passagieren voll besetzt war. Da wir vom Unsinn dieses Fischgerüchts überzeugt wurden, kehrten wir leichten Herzens zu unserem Stützpunkt in Turtmann zurück. Als wir in den unterirdischen Gefechtsstand zurückkehrten, brach der Himmel über uns zusammen. Der Staffelkommandant war in heller Aufre-

gung. Er hatte gerade einen Anruf von der Waadtländer Kantonspolizei erhalten, wonach sich ein CGN-Kapitän darüber beschwert hatte, dass vier Venoms sehr nahe und so tief an seinem Schiff vorbeiflogen seien, dass er sie vom Kommandohaus von oben betrachten konnte! Da wir zu diesem Zeitpunkt die einzigen Flieger in der Luft waren, war alles klar! Wir nahmen den Zusammenschluss wie Märtyrer der experimentellen Wissenschaft hin. Zum Glück gab es keinen scharfen Arrest. Dafür wurde die Staffelkasse an diesem Tag merklich reicher.

Fernand Carrel, ehem. Kommandant der Schweizer Luftwaffe 1992-1999

---

## **Nancy Bird Walton – My god, it's a woman!**

Die erste und jüngste Pilotin in Australien war Nancy Bird Walton (1915 – 2009), geborene Bird. Wegen ihres aufopferungsvollen Einsatzes im Dienst einer fliegenden Ambulanz für entlegene Gebiete auf den «Fünften Kontinent» nannte man sie «Engel des Outback». Die Flugpionierin war auch die Gründerin der Pilotinnenvereinigung «Australien Women Pilot's Association» (AWPA).



Nancy Bird kam am 16. Oktober 1915 in Kew (Neusüdwesten) in Australien zur Welt. Spasseshalber könnte man fast meinen, ihr englischer Familienname Bird (zu Deutsch «Vogel») hätte bereits von Geburt an darauf hingedeutet, dass das Fliegen in ihrem Leben einmal sehr wichtig werden sollte.

Bereits als kleines Kind träumte Nancy davon, Pilotin zu werden. Von ihrem ersten schwer verdienten Geld kaufte sie ein Fliegerhandbuch, das sie so lange und so intensiv studierte, bis sie den Inhalt fast auswendig beherrschte. Ihren Vater amüsierte es, dass sie oft mit ihrem Lehrbuch in der Hand und dieses lesend durch das elterliche Haus wanderte. Er glaubte nicht daran, dass seine Tochter tatsächlich eine Pilotin werden würde, und hielt deren Begeisterung für die Fliegerei als vorübergehendes Spiel. Doch Nancy sparte eisern, um ihren Kindheitstraum verwirklichen zu können.

### **Flugstunden beim australischen Idol Charles Kingsford-Smith**

1933 ging die 17-jährige Nancy Bird – bekleidet mit einem Helm, einer Fliegerbrille und einer Lederjacke – zu einem Flugtag, bei dem das

australische Idol **Charles Kingsford-Smith** (1897-1935) Rundflüge anbot. Letzterer war 1929 als Erster von den USA nach Australien geflogen und galt in seiner Heimat als Held. Der berühmte Flieger nahm die kleine und zierliche Nancy nicht besonders ernst, als sie nach dem Flug mitteilte, sie wolle Pilotin werden.



*Charles  
Kingsford-Smith*

Zur Überraschung von Kingsford-Smith erschien Nancy Bird zwei Monate später im August 1933 in seiner Flugschule, die er in der Nähe von Sydney eröffnete. Sie hatte damals gerade genug Geld zusammen, um ihre Flugausbildung finanzieren zu können und war fest entschlossen, dies zu tun. Ihr Vater war angeblich zunächst entsetzt über diesen Entschluss. Ein Jahr lang kam Nancy jeden Morgen zum Flugplatz und blieb dort bis zum Einbruch der Dunkelheit.

### **A-Lizenz nach einem Monat Flugstunden**

Ihr Fluglehrer Kingsford-Smith war anfangs nicht sehr davon begeistert, eine junge Frau zu unterrichten. Die rothaarige Nancy war so klein, dass sie auf zwei Kissen sitzen musste, um beim Flug etwas zu sehen. Ungeachtet der Skepsis männlicher Fluglehrer und Mitschüler lernte die eifrige Nancy Bird bald zu fliegen, aber auch ein Flugzeug zu warten und ein Funkgerät zu bedienen.

Bereits einen Monat nach Beginn ihrer Ausbildung bestand sie am 27. September 1933 die Prüfung für die A-Lizenz. Anschliessend flog sie verschiedene Maschinen, um die erforderlichen 60 Flugstunden für die Verkehrspilotenprüfung zu schaffen. Jeden Abend studierte sie ihre Bücher und eignete sich die nötigen theoretischen Kenntnisse an, wie Navigation, Meteorologie und Flugzeugbau. Am meisten Probleme bereitete ihr die Mathematik.

### **Als jüngste Pilotin mit B-Lizenz**

Im März 1935 wurde die 19-jährige Nancy Bird für ihre Ausdauer und Mühe belohnt: Sie absolvierte erfolgreich die Prüfung für die B-Lizenz und war nun die erste und jüngste Pilotin in Australien mit dieser Qualifikation. Auf keinen Fall wollte Nancy Bird danach wieder im Geschäft ihres Vaters arbeiten. Anders als andere Frauen hatte sie nicht vor, nur zum Zeitvertreib zu fliegen, sondern beabsichtigte, als Pilotin ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Auf dem Flugplatz hielt man sie deswegen für verrückt. Es war schon für einen Mann schwer, einen Job als Pilot zu finden, für eine Frau galt dies fast als unmöglich.

Nancy Bird bemühte sich nicht um eine Stelle bei einer Fluggesellschaft, sondern kaufte sich selbst ein gebrauchtes Flugzeug, nämlich eine «**Gipsy Moth**», die noch überholt und repariert werden musste. Das Geld dafür hatte sie teilweise von einer Tante geerbt und von ihrem Vater geliehen, der inzwischen die Pläne seiner Tochter begeistert unterstützte.



De Havilland  
„Gipsy Moth“

## First Ladies Flying Tour

Nancy's Geschäftsidee war, gemeinsam mit der sechs Jahre älteren Peggy McKillop (1909 – 1999), später verheiratete Kelman, die mit ihr zusammen die B-Lizenz erworben hatte, von Ort zu Ort zu fliegen und Rundflüge anzubieten. Ihr Flugunternehmen nannten sie «First Ladies Flying Tour». Die Taufe ihres Flugzeuges im Beisein von Verwandten und Bekannten auf den Namen «Vincere» («Überwinden») drohte beinahe auszufallen, weil der erste Testflug mit einer Notlandung geendet hatte.

Laut Nancy gab es nicht nur Entfernungen zu überwinden, sondern auch düstere Prophezeiungen, dass sie und Peggy vom Fliegen nicht leben könnten. Am 3. April 1935 starteten Nancy Bird (genannt «Little Bird») und die merklich grössere Peggy McKillop («Big Bird») mit ihrem erneut reparierten Flugzeug zur ersten von Pilotinnen organisierten Tour durch Australien. Die beiden Pilotinnen kamen immer dann in eine Stadt, wenn dort eine Veranstaltung war und sich deswegen viele Menschen aufhielten. Die Auftritte der beiden Pilotinnen liefen immer nach demselben Muster ab. Vor der Landung kreisten sie einige Male über dem Ort, um dort ihre Ankunft anzukündigen, landeten dann auf einer Wiese, die als Flugfeld diente, demonstrierten ihr Können im Kunstflug und nahmen für 10 Schilling wagemutige Passagiere zu einem Rundflug mit! Ihre begeisterten Zuschauer/innen bzw. Fluggäste hatten teilweise noch nie ein Flugzeug, geschweige denn eine Pilotin gesehen.

## Erste Flüge für den Gesundheitsdienst

Während dieser Tour unternahm Nancy Bird erstmals einen Flug im Auftrag des «Far West Children's Health Scheme». Dabei handelte es sich um einen von Reverend Stanley Drummond (1885 – 1943) aufgebauten Gesundheitsdienst, der sich um Kinder kümmerte, die fern von jeder medizinischen Versorgung im wilden australischen Hinterland, dem so genannten Outback, lebten. Der Dienst transportierte kranke Kinder, die oft an einer Augenkrankheit litten, die unbehandelt zur Blindheit führt, ins Krankenhaus nach Sydney, richtete in ausrangierten Eisenbahnwaggons mobile Kliniken ein und schickte Krankenschwestern in Siedlungen, die teilweise Hunderte von Meilen abseits einer Eisenbahnlinie lagen. Oft waren die Schwestern tagelang im Auto unterwegs oder hatte der Regen die Strassen unpassierbar gemacht. Ein Flugzeug schien hier das ideale Transportmittel zu sein.

Im Oktober 1935 – zwei Tage vor ihrem 20. Geburtstag – ging Nancy Bird in Bourke mit der Krankenschwester Webb auf ihre erste Tour für den Gesundheitsdienst. Dabei kamen sie in Orte, in denen die Hitze, der Staub und der Wind fast unerträglich waren. Sie besuchten Familien in Hütten aus

verrostetem Wellblech und trafen Kinder, die noch nie frisches Obst gegessen hatten.

Weil diese Tour sehr erfolgreich verlief, wurde Nancy vom Gesundheitsdienst gebeten, ihr Flugzeug in Bourke zu stationieren und die Schwestern regelmässig zu ihren Einsatzorten zu fliegen. Nancy ging auf diesen Vorschlag ein. Einerseits konnte sie so als Pilotin arbeiten und andererseits Frauen, die ihre Kinder unter schwierigsten Bedingungen im Outback aufzogen, helfen.

### Weiteres Standbein

Weil das von der Hilfsorganisation gezahlte Geld nicht zum Lebensunterhalt ausreichte, wollte Nancy Bird zusätzliche Charterflüge durchführen, für die sie ein grösseres und zuverlässigeres Flugzeug benötigte. Aus diesem Grund nahm sie das Angebot eines reichen Farmers an, ihr bei der Finanzierung zu helfen. Sie kaufte einen Eindecker des Typs «**Leopard Moth**» mit geschlossenem Cockpit, zwei Passagiersitzen, grosszügigem Gepäckraum, Ventilation, Heizung und einer Reisegeschwindigkeit von 120 Meilen in der Stunde (rund 190 km/h). Damit startete sie im November 1935 in die verschlafene Kleinstadt Bourke, wo sie in den nächsten Monaten leben und arbeiten wollte.

Die einzigen regelmässigen Aufträge bekam Nancy Bird vom Gesundheitsdienst, weitere Aufträge folgten unregelmässig. Bei schönem Wetter

gab es oft nichts zu tun, bei schlechtem Wetter, wenn die Strassen unpassierbar und die Telefonleitungen unterbrochen waren, dagegen zu viel. In letzterem Fall hätte sie zwei Piloten beschäftigen und drei Flugzeuge auslasten können.



### Nancy gewinnt Luftrennen Adelaide nach Brisbane

Im Dezember 1936 nahm Nancy Bird an einem Luftrennen von Adelaide nach Brisbane teil und gewann den für die beste Pilotin ausgesetzten Preis («Ladies Trophy»). Nach diesem Rennen kehrte Nancy Bird nicht mehr nach Bourke zurück, weil der Gesundheitsdienst nicht mehr den Zuschuss zum Unterhalt des Flugzeuges aufbringen konnte. Danach wollte sie ihr Hauptquartier in Charlesville (Queensland) aufschlagen und hoffte, die Behörden von der Notwendigkeit, bei der Krankenversorgung ein Flugzeug einzusetzen, überzeugen zu können. Weil ihr dies nicht gelang und ihr die Lebenshaltungskosten in Charlesville im Vergleich zu den geringen Verdienstmöglichkeiten viel zu hoch erschienen, zog sie nach Cunnamala, wo sie in einem Hotel kostenlos wohnen konnte.

Anfang März 1938 wollte Nancy Bird mit einem Passagier von Sydney nach Bourke fliegen. Doch als sie sich dem Gebirge näherte und eine tief liegende Wolkendecke sah, befürchtete sie plötzlich, nicht weiterfliegen zu können, sie kehrte um, landete wohlbehalten. Danach verkaufte sie ihr Flugzeug und gab vorerst das Fliegen auf.

### **Einsätze für Menschen in Not**

Im Alter von 24 Jahren heiratete Nancy Bird 1939 den Engländer Charles Walton. Aus ihrer Ehe gingen zwei Kinder hervor. Ihr Ehemann sprach sie mit «Nancy-Bird» statt nur mit ihrem Vornamen an. In der Öffentlichkeit hiess sie bald nur noch «Nancy Bird Walton»

Während des Zweiten Weltkrieges leitete Nancy Bird Walton zeitweise - vom 25. Juli 1942 bis zum 1. Oktober 1944 – das «Flugtraining-Frauenkorps» und trainierte Fliegerinnen der «Royal Australian Air Force» (RAA).

Am 16. September 1950 gründete Nancy Bird Walton die «Australian Women Pilot's Association» (AWPA). Fünf Jahre lang leitete sie diese Pilotinnenvereinigung als Präsidentin. Nach dem Tod von Lady Maie Casey (1892 –1983) wurde Nancy Bird Walton neue Schirmherrin der AWPA.

1958 erneuerte Nancy Bird Walton auf einer «Tiger Moth» ihre Fluglizenz. Wie früher sass sie auf Kissen, die ihre geringe Körpergrösse wettmachten. Die alte Faszination für das Fliegen war nun wieder da. In jenem Jahr beteiligte sie sich mit einer gemieteten Cessna am berühmten «Powder-Puff-Derby» in den USA und erreichte den fünften Platz.

### **Auszeichnungen für soziales Engagement**

Während ihres ganzen Lebens hat sich Nancy Bird Walton immer für gemeinnützige Einrichtungen und Menschen in Not eingesetzt. Für dieses Engagement wurde sie mit dem «Order of Australia» (1966), dem «Order of the British Empire» und dem «Venerable Order of Saint John» ausgezeichnet. «The National Trust of Australia» ernannte sie 1997 für ihre Verdienste in ihrem Heimatland zum «nationalen lebenden Kulturgut» (Australian Living Treasure). «Women in Aviation International» ehrte sie 2003 als eine der 100 wichtigsten Frauen in der Luftfahrt.

Für weibliche Piloten ist Nancy Bird Walton ein grosses Vorbild. Trotz der Risiken der frühen Luftfahrt war sie nie in einen Unfall verwickelt.

### **Airbus A380 «Nancy Bird Walton» machte Geschichte**

Die australische Fluggesellschaft Qantas erwies der Flugpionierin am 30. September 2008 bei der Taufe des ersten **Airbus A380** den grössten



Respekt. Zunächst nannte man diese Maschine «Nancy Bird Walton», dann aber respektierte man ihre Vorliebe für den Namen «Nancy-Bird», den ihr Ehemann geprägt hatte.

Deutschland (BRD)  
Michel-Nr.2676=Markenheft Nr. 74  
10x 55 Cent Airbus A380

Nach der Taufe genoss die 82-Jährige den einstündigen Rundflug zusammen mit Ehrengästen sehr.

Zwei Jahre später, auf dem Weg von London Heathrow Airport nach Sydney Airport, versagte ein Triebwerk des Airbus A380, Qantas-Flug 32 (VH-OQA) kurz nach einem planmässigen Zwischenstopp am Changi Airport in Singapur. Es kam zu einem sogenannten uncontained engine failure. Das Flugzeug konnte sicher landen und es wurde niemand verletzt.

### Das Ende eines langen und erfüllten Lebens

Nancy Bird Walton ist am 13. Januar 2009 im Alter von 93 Jahren eines natürlichen Todes gestorben. Die stellvertretende australische Premierministerin Julia Gillard lobte die Fluggpionierin mit den Worten, sie habe mit ihrer Energie und ihrem Willen Pilotinnen angeregt, in allen Lebenslagen nach dem Himmel zu greifen.



2003 erschien die Autobiografie von Nancy Bird-Walton: «My God! It's a Woman».

Walter Kalt Bassersdorf

Quelle: [www.cockpit.aero](http://www.cockpit.aero)

---

### Wussten Sie schon schon dass...

eine **Vickers Viscount** der Air Rhodesia einen Linienflug von Victoria Falls über Kariba nach Salisbury durchführte. Nach der Zwischenlandung startete die Maschine um 17:10 Uhr Ortszeit vom Flughafen Kariba. Kurz nach dem Start traf eine von der Zimbabwe People's Revolutionary Army



Rhodesien Michel-Nr. 103  
Vickers Viscount 782

(ZIPRA) abgefeuerte Rakete des Typs 9K32 Strela-2 die rechte Tragfläche des Flugzeugs. Die ZIPRA war der militärische Arm der Zimbabwe African People's Union. Die Piloten leiteten einen Notsinkflug ein und entschlossen sich zu einer Aussenlandung. Um ca. 17:30 Uhr setzte das Flugzeug in der Savanne auf. Bei der Bruchlandung machte die Maschine einen Ringelpiez, brach auseinander und fing Feuer. Von den 56 Insassen überlebten zunächst 18 den Zwischenfall. Kämpfer der ZIPRA griffen die

Überlebenden mit automatischen Waffen an und töteten zehn Personen. Fünf Insassen der Maschine, welche die Unfallstelle zuvor verlassen hatten, um Wasser und Hilfe zu holen, sowie drei Personen, die sich während des Überfalls verstecken konnten, überlebten den Angriff und wurden am nächsten Tag gerettet.

Walter Kalt Bassersdorf

Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Air-Rhodesia-Flug\\_825](https://de.wikipedia.org/wiki/Air-Rhodesia-Flug_825)

# Helikoptersonderpost Vaduz-Zürich vom 28.5.1960 - mit COCKPIT

Das Fürstentum Liechtenstein und die Schweiz schlossen 1920 einen Postvertrag und 1923 die Zollunion ab. Am 31.8.1930 wurde im Ländle die Flugpost mit dem Postflug von Schaan-Vaduz nach St. Gallen mit der Comte AC-8 CH-282 eingeführt. Erstmals wurden dabei liechtensteinische Luftpostmarken in sechs Werten nach Entwürfen von Rat H.C. Kosel, Wien, verwendet. Weitere Ausgaben folgten 1931, 1934/36, 1935, 1939 und 1948. Als sich 1960 diese zwei aerophilatelistischen Premieren zum 30. Mal jährten, war die Ablösung der Propellerflugzeuge durch die Jets voll im Gang. Gute Gelegenheit also, eine Briefmarkenserie mit vier Werten herauszugeben und einen Sonderpostflug Vaduz-Zürich mit einem Helikopter - auch eine Premiere - zu organisieren. Dies war das einzige Fluggerät, welches im Ländle noch landen und starten konnte, nachdem der Flugplatz Schaan aus sicherheitstechnischen Gründen Anfang der 1950er Jahre aufgehoben worden war.<sup>1</sup> Wer in Auktionen, in welchen gelegentlich Helikoptersonderpostbelege angeboten werden, auf Beschreibungen wie „überkompl. Satz Flp.“ oder im SLH<sup>2</sup> unter SF 60.2d auf den Eintrag „auf Internat. Cockpit-Verein Relief-Karte“ gestossen ist, dürfte sich gefragt haben, wieso bei diesem Sonderpostflug ein mit einer Jugendzeitschrift verbundener Verein Namens COCKPIT vorkommt. Dieser Beitrag geht der Entstehungsgeschichte dieses Sonderpostflugs nach.

## 1. Cockpit?

Gelegentlich haben wir in unseren Beiträgen die Luftfahrtzeitschrift Cockpit als Informationsquelle angegeben. Den meisten unter uns dürfte diese im Januar 1959 lancierte, mit heute noch wertvollen Informationen bestückte Monatszeitschrift bekannt sein, war sie doch für die Jugend - wozu wir alle gehör(t)en - bestimmt. Zudem hatte sie internationale Ambitionen.

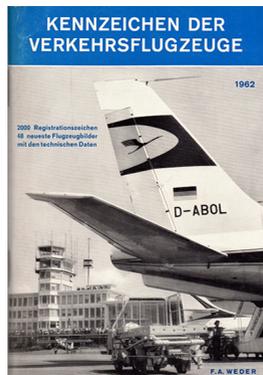


Abb. 1 | Deckblattbild der allerersten Nummer der Jugendzeitschrift COCKPIT (links) und die bescheidenen Anfänge des späteren „jp“ vom Verlag World Traffic Editions Vevey.

Wie viele Printmedien damals, enthielt auch das Cockpit eine Briefmarken-Rubrik, Der Luftpostsack, verfasst von Dr. Helmuth Portmann, einem Pionier der Motivphilatelie in der Schweiz. Als Redaktorin und Bildredaktor wirkte das Ehepaar Trudi und Fred Anderson Weder. Dieser publizierte auch Sachbücher über die aufblühende Luftfahrt, wie z.B. das Handbüchlein „Kennzeichen der Verkehrsflugzeuge“ und das Taschenbrevier „100 Verkehrsflugzeug-Typen“, erschienen beim Verlag World Traffic Editions in Vevey. Nach fünf Jahren übernahm der Sauerländer Verlag Aarau die Verlagsrechte des COCKPIT. Nun liegen diese bei SAMedia GmbH Brugg, und COCKPIT erscheint noch heute in der Schweiz, jedoch inhaltlich in einer kaum mehr vergleichbaren Form. Das Ehepaar Weder seinerseits zog sich Ende 1965 zurück.

Warum ist denn diese damals für die Jugend gedachte Luftfahrtzeitschrift für die Helikopterpost Vaduz-Zürich so relevant? Dem Zusammenwirken von Portmann und Weder, verbunden mit einer geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu den verantwortlichen Stellen im Fürstentum, ist das Zustandekommen dieses Helikopter-Sonderpostflugs vielleicht zu verdanken. Eine Zeitreise zurück in die euphorischen 1960er mit einem längeren Auszug aus den damaligen COCKPIT-Ausgaben gibt Aufschluss.<sup>3</sup>

## **2. Vorankündigung vs. voreilige Werbung in eigener Sache**

Bemerkung zu den Kap. 2.1-2.3: Ausschnitte aus dem Originaltext, in kursiv. In Klammern erscheinen unsere Kommentare; von uns stammen die philatelistischen Abbildungen mit Legenden; **fett** markiert sind einige aus unserer Sicht bemerkenswerte Hinweise.

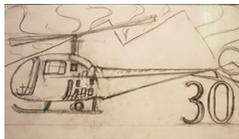
### **2.1 Ankündigung der Helikopterpost Vaduz-Zürich (Cockpit 2/1960)**

**„Im Kopf unseres Bildredaktors Fred Anderson Weder ist er entstanden, der grosse Plan**, dessen Verwirklichung sowohl die Briefmarkensammler als auch die Mitglieder des COCKPIT-Clubs erfreuen wird.

Das Zustandekommen dieser Aktion werden wir in erster Linie der Regierung des Fürstentums Liechtenstein zu verdanken haben. Sie wird zum 30jährigen Jubiläum ihrer ersten Flugpostmarken dieses Jahr eine neue Markenserie mit Flugzeuggbildern herausgeben – zur Freude aller Motivsammler, die sich auf dieses Gebiet spezialisiert haben, denn die Flugpostmarken sind heutzutage in Europa rar geworden. Zugleich soll damit an die gewaltige Entwicklung des Flugwesens erinnert werden. Denken wir an die Flugzeuge, die auf der ersten Serie abgebildet waren und die damals die Flugpost mit 180-250 km/h beförderten, während heute die schnellste Postübermittlung schon mit vierfacher Schnelligkeit vor sich geht. Und 1980, also zum 50. Jahrestag, werden vielleicht überschall-Transporter mit 3600 km/h oder sogar Postraketen mit 9600 bis 11'200 km/h Geschwindigkeit über die Meere sausen, wie dies der Vizepräsident der Douglaswerke in Kalifornien kürzlich in Aussicht stellte!

**Der Vorschlag**, diesmal vor allem die Langstreckenflugzeuge für Post- und Passagierbeförderung auf die Marken zu bringen, **fand sogleich Anklang**; sie sollen an die Eröffnung des sogenannten „Strahlzeitalters“ durch die grossen Fluggesellschaften des Weltluftverkehrs erinnern. Ferner kommt noch ein Helikopter hinzu. So wurden vom jungen, in Paris lebenden liechtensteinischen Kunstmaler Martin Frommelt [1933 geboren, von 1952 bis 1962 Kunststudium an der Ecole des Beaux-Arts in Paris, 1962 Rückkehr nach Liechtenstein] die vier abgebildeten Marken geschaffen:

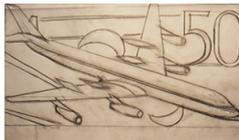
30 Rp.: Hubschrauber Bell-47 J „Ranger“, Farbe: Orange.



40 Rp.: Langstrecken-Strahlflugzeug BOEING 707, Farbe: Schiefergrau.



50 Rp.: Langstrecken-Strahlflugzeug CONVAIR 600 [Modell-Bezeichnung für die auf die CV-800 folgende CV-990 Coronado mit den Verdrängungskörpern], Farbe: Rotbraun.



75 Rp.: Langstrecken-Strahlflugzeug DOUGLAS DC-8, Farbe: Olivgrün.



Abb. 2 | Entwurfsskizzen (links: Bleistift auf Transparentpapier / rechts: Aquarell, Deckweiss), entdeckt an der Sonderausstellung „Martin Frommelt als Briefmarkengestalter“ im Liechtensteinischen PostMuseum (21.9.2023-18.2.2024). Endprodukte s. links und Abb. 9-14.

Diese Marken werden nun bei Courvoisier in La Chaux-de-Fonds gedruckt, und vom 7. April 1960 an werden sie erhältlich sein. **Gleichzeitig** wird ein neuartiger Umschlag verkauft werden, dessen **Innenseite eine hübsche Landkarte** des Fürstentums Liechtenstein schmückt und dem eine **Erläuterung der dargestellten Flugzeuge beiliegt**. Ein solcher Ersttags-Umschlag mit der ganzen, schön gestempelten Markenserie wird nur Fr. 2.60 kosten [vgl. Anmerkung\*].

Die Hauptsache kommt aber erst: Im Mai wird von der Liechtensteinischen Postverwaltung ein **offizieller Hubschrauber-Postflug** durchgeführt, und zwar von Vaduz nach dem Flughafen Kloten. Für diesen Flug **hat F. Weder einen originellen Faltbrief gestaltet**, der auch für die Sammler philatelistischer Ganzsachen völlig neu und interessant ist. Auf der Innenseite findet ihr eine prächtige vierfarbige Relief-Landkarte der Ostschweiz und ihrer Grenzgebiete, auf der die Route des Hubschrauber-Postflugs ab Vaduz-Rheintal-St. Gallen-Weinfelden-Winterthur-Flughafen Kloten eingedruckt ist. Auf der Adressenseite haben die vier neuen Briefmarken Liechtensteins mit Post- und Sonderstempel, auf der Rückseite die Erklärungen ihren Platz. Der Preis für diesen einmaligen **Flugpost-Faltbrief** beträgt Fr. 3.60 *[\*\* / Die Relief-Karte wurde im Cockpit 4/1960 abgebildet].*

Es geht noch weiter: Da nur kurze Zeit später die DC-8 der Swissair zum erstenmal nach Amerika fliegen wird, besteht für die Philatelisten in den USA die Möglichkeit, **einen solchen Faltbrief mit schweizerischer Nachfrankierung** – und zwar mit den neuen Werbemarken dieses Jahres, darunter eine Swissair-Werbemarke – und dem Sonderstempel zum 1. DC-8 / HB-IDA TRANSATLANTIK-JET-FLUG zu erhalten *[\*\*\*].*

Und nun kommt das, was uns alle angeht: Der Überschuss aus dieser philatelistischen Aktion soll der COCKPIT-Idee zugutekommen, d.h. dem Ausbau und der Verbreitung unserer Zeitschrift und unserer Clubtätigkeit.“

### Anmerkungen

[\*] So klar die Ziele waren, so ungewiss war deren Umsetzung aus heutiger Sicht. Die Marken und der Ersttagsbrief kamen wie geplant am 7. April 1960 heraus. Die zahlreich gesichteten Belege waren jedoch weder auf der Innenseite bedruckt, noch enthielten sie ein Erläuterungsblatt.

[\*\*] Den Faltbrief - ohne oder mit Nachfrankierung für den Erstflug mit der DC-8 - konnten wir bis heute nicht finden. Auch nicht die farbige Relief-Karte.

[\*\*\*] Der Anschluss zum ersten Jet-Flug der Swissair nach New York war offenbar nur eine Idee der COCKPIT-Redaktoren und kam nicht zustande. Ob das an der Verschiebung des Helikopterflugs wegen der knappen Zeit (Erstflug am Montag 30.5.) oder den Portobestimmungen lag, oder gar einen anderen Grund hatte? Wir werden sehen, was und wie es schief gelaufen ist.

### **2.2 Vormittag 28. Mai 1960: Überflug Sion-Vaduz**

Für den Sonderpostflug wurde der Bell-47 J „Ranger“ HB-XAU eingesetzt. Die Schweizerische Konsumgenossenschaft hatte diesen Helikopter 1957 nach einer Spendenaktion an die Schweizerische Rettungsflugwacht zuhänden ihres Chefpiloten Hermann Geiger übergeben. Seitdem war er für Rettungsflüge im Gebirge in Sion stationiert.<sup>4a</sup> Für den Überführungsflug nach Vaduz zum Sonderpostflug hat das Cockpit Sonderbelege kreiert:

Abb. 3 | SLH SF 60.2c.  
 Gemäss Flugprotokoll  
 Beförderung von 5075  
 Drucksachenbriefen in zwei  
 Postsäcken mit einem  
 Gewicht von 40,5 kg



Bildquelle: Ricardo,  
 Verkäufer yago-rot,  
 Käufer temudjin (Mai 2021).

Redaktorin Trudi Weder, auch Präsidentin der internationalen COCKPIT-Vereinigung, hat Hermann Geiger auf dem Flug Sion-Vaduz-Kloten und zurück nach Sion begleitet. In ihrem Reisebericht „Tour de Suisse mit Hermann Geiger“ werden diese Sonderbelege (Ankunft Vaduz 10:32 h) nicht erwähnt, auch nicht in den früheren oder späteren COCKPIT-Ausgaben. Sollten sie allenfalls für den Vertrieb des im November 1959 in französischer Sprache in der Welschschweiz, Frankreich und Belgien lancierten COCKPIT dienen? Die Adresse auf dem Kuvert lässt eine solche Vermutung zu. Im Reisebericht ist aber gut zu spüren, wie man in vergangenen Zeiten die Leute und insbesondere die Jugend für die aufblühende Luftfahrt zu begeistern wusste. Ausschnitte aus dem Bericht über ein Ereignis, welches sicher einige unter uns noch selber miterlebt haben (COCKPIT 6+7/1960):

„In 93 Minuten fliegen wir von Sitten nach Vaduz, dann am Nachmittag in 109 Minuten (drei Zwischenlandungen inbegriffen) von Vaduz nach Kloten, und schliesslich, dank dem starken Rückenwind, in nur 83 Minuten quer über das Mittelland und die Waadtländeralpen nach Sitten zurück – rund 550 km im Ganzen. Hermann Geiger führt unseren Heli nahe an der nordseitigen Berglehne entlang, wenige hundert Meter über der Talsohle, um den Aufwind auszunützen, der uns ganz wesentlich Benzin sparen hilft. Auch den Rhein haben wir überquert und sind damit bereits in fürstlich liechtensteinisches Hoheitsgebiet eingedrungen. Und da winken Scharen von Menschen, Erwachsene und Schulkinder, die sich rund um den Rathausplatz aufgestellt haben, um uns willkommen zu heissen. Sie müssen uns schon seit einer Weile erblickt haben, wie wir die grossen weissen Tücher, die schön mitten auf dem abgesperrten Platz unseren Landepunkt bezeichnen.“

Mit Jubel werden wir von der Menge begrüsst, dann von Herrn Regierungschef persönlich, vom Verwalter des Postmuseums **und von unserem Bildredaktor, dem Organisator des Postflugs**. Wir müssen Hände schütteln und erzählen, Fragen beantworten und uns knipsen lassen. Freilich, es ist ja auch das erste Mal, dass so ein Hubschrauberungetüm in Liechtenstein landet, und dazu noch mit dem weit über die Schweizergrenzen hinaus berühmten Gletscherpilot! Der trinkt schon seinen braven Heli mit Benzin, dann haben wir knapp drei Stunden Zeit, um das reichhaltige Postmuseum und das liebliche alpine Hinterland von Vaduz zu besichtigen und uns auf Einladung der gastfreundlichen Regierung mit Speis und Trank zu stärken für den Postflug nach Kloten.



Abb. 4 | Der Bell 47 J HB-XAU auf dem Rathausplatz von Vaduz. V.l.n.r.: Regierungssekretär Dr. E. Schaedler, Hermann Geiger, Fred A. Weder und der Verwalter des Postmuseums Gabriel Negele.

### 2.3 Nachmittag 28. Mai 1960: Offizieller Sonderpostflug Vaduz-Zürich

Ein feiner Sprühregen geht über Vaduz nieder. Trotzdem säumen Hunderte von Zuschauern den Rathausplatz, um zum ersten Mal einen Hubschrauber starten zu sehen. Unser „Lebensraum“ in der Kabine hat sich nun beträchtlich verringert: **Acht Postsäcke von insgesamt 130 Kilogramm Gewicht** wurden unter, vor und auf dem Passagierbänkelein aufgetürmt. Sie enthalten rund 17'000 Einzelsachen, teils Karten und Briefe privater Absender, teils den hübschen Sonderbrief der Fürstlich Liechtensteinischen Wertzeichenverwaltung, frankiert mit den vier neuesten Marken des Fürstentums; drei davon stellen Strahl-Verkehrsflugzeuge dar, die vierte aber den Bell 47 J zur Erinnerung an diesen ersten Hubschrauber-Sonderpostflug, der je den liechtensteinischen und schweizerischen Luftraum durchquerte. Wir denken daran, dass das heute bei den Passagieren so beliebte belgische Helikopterflugnetz der Sabena ursprünglich nur der Postbeförderung diente, und fragen uns, ob vielleicht auch die grossen Schweizer Städte dereinst durch eine solche Eilpost verbunden werden; die Reisedauer könnte so immerhin um mehr als die Hälfte verkürzt werden und der fliegende Postfourgon könnte direkt vor oder auf den Postgebäuden landen und starten! Wir beweisen das jetzt gleich, indem wir von dem baumumstandenen Platz mitten in der Ortschaft Vaduz in wenigen Sekunden den Abschied winkenden Zuschauern entschwinden.

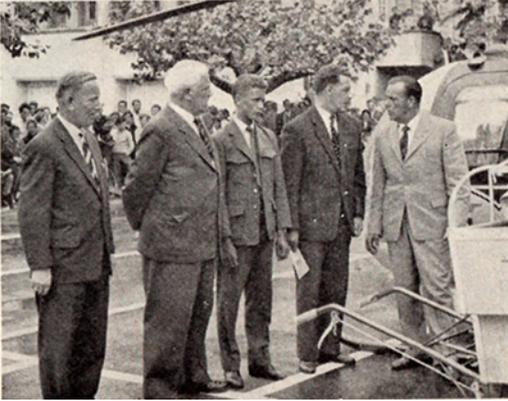


Abb. 5 | Pilot Hermann Geiger (rechts) verabschiedet sich nach Übernahme der Sonderpost von den Vertretern der liechtensteinischen Postverwaltung und der Wertzeichenverkaufsstelle. Links: Gabriel Negele, Verwalter des Postmuseums, neben ihm Fred A. Weder, Bildredaktor des COCKPIT.

Nun überquert unser „Ranger“ den waldigen Hügel bei St. Margrethen, und schon liegt **Altenrhein** zu unseren Füßen. In einer flotten Spirale tauchen wir hinab zum Flugplatz [erste Zwischenlandung].

In einem weiten Bogen überfliegen wir Rorschach und streben dem Tobel entlang **St. Gallen** zu. Da ist schon der grüne Kasernenplatz mit dem schönen, alten Namen Kreuzbleiche, dort liegt das weisse Tuch, mit **dem unsere Cockpitler wie verabredet den Landeplatz** markiert haben. Hunderte und Hunderte von Leuten bilden einen weiten Ring, von Polizisten zurückgehalten, und schauen uns gespannt entgegen [zweite Zwischenlandung]. Hermann Geiger wird fotografiert und ausgefragt, eine Welle von Sympathie strömt ihm spürbar entgegen, und plötzlich hält er einen prachtvollen Riesenstrauss im Arm, von einem Bergsteiger überreicht, der ihm und dem HB-XAU sein Leben verdankt. Viel zu bald heisst es Abschied nehmen; wir haben schon Verspätung auf unseren Flugplan. Wieder zeigt der Heli, was ein Senkrechtstart ist; mit grossem Getöse und einer rassigen Kurve empfehlen wir uns im Eiltempo.

Links und rechts grüssen wir Herisau, Gossau, Flawil, dann überqueren wir die waldigen Hügel und üppigen Obstwiesen des Thurgaus. Das Wetter hat sich etwas aufgehellt. Doch schon naht **Frauenfeld**, wo uns wieder eine stattliche Schar auf dem Flugplatz erwartet [dritte Zwischenlandung]. Leider muss der Pilot zum raschen Abflug drängen, nachdem er mit dem Flughafen Kloten telephoniert hat; der Grossverkehr dort erfordert, dass wir pünktlich erscheinen.

In Winterthur sehen wir die Badenden das schöne Schwimmbad verlassen. Doch unsere Aufmerksamkeit konzentriert sich jetzt ganz auf den Himmel, denn wir gelangen in die Anflugzone von Kloten, und da heisst es aufpassen, wenn man weder Funkverbindung noch Radar besitzt. Auch das geht vorbei; der Walliser Gletscherpilot scheint überall im Schweizer

Luftraum zuhause zu sein. Nach einigen Minuten höchster Spannung und einer Begegnung mit einem startenden „Comet“ – zum Glück in gebührender Entfernung! – landen wir glatt neben dem „Kleinen Funkturm“.

Nur einen Blick konnten wir auf den nun beinahe fertigen neuen Riesenhangar werfen, nur von weitem sahen wir die bunte Zuschauermenge auf der Flughafenterrasse. Nun, wir bilden uns nicht ein, diese Tausende seien wegen uns gekommen, aber sicher hat es solche darunter, die auch den Bell 47 J in der Nähe zu sehen hofften und die nun enttäuscht sein werden. Doch unsere Bitten sind umsonst, man darf uns die nochmalige Überquerung der Pisten und die Landung auf dem belebten Tarmac oder dem Rundflugplatz nicht erlauben, was sich auch gut begreifen lässt angesichts des fast ununterbrochenen Startens und Landens von Flugzeugen jeder Art und Grösse.

Dafür kommen nun die Postwagen ange-  
rollt und holen unsere Säcke ab; auch ein  
paar findige Photographen und Presse-  
leute haben uns entdeckt, und schliesslich  
schlagen sich zwei COCKPIT-Klubs bis zu  
uns durch. Ihre Ausdauer wird belohnt: sie  
können nun in Musse den Helikopter und  
seine Besatzung kennenlernen.



Abb. 6 | Quelle: Die Tat 1.6.1960<sup>4</sup>

Die drohenden Gewitterwolken und eine telephonische Schlechtwetter-  
meldung aus dem Walliser „Heimatflughafen“ mahnen zum eiligen  
Aufbruch, und so starten wir, wesentlich „erleichtert“, zu unserer letzten  
Etappe, die uns quer über die Schweiz nach Sitten führen soll.

gez. Trudi Weder-Greiner“

### 2.3.1 Belege und Porto

Aus diesem Reisebericht entnehmen wir, dass der Helikopter in **Altenrhein, St. Gallen und Frauenfeld** ganz eindeutig zu PR-Zwecken und als Anerkennung für die örtlichen COCKPIT-Klubs zwischengelandet ist.

Insgesamt wurden rund 16'800 Sendungen befördert:

Beförderte Sendungen <sup>9</sup>	Briefe	Postkarten	Total
nach Liechtenstein und in die Schweiz	10'185	1'631	11'816
ins Ausland	3'889	1'082	4'971
Total	14'074	2'713	16'787

Die Beförderungstaxen werden im SLH 2018 wie folgt angegeben:

Inland: Brief **1.50 Fr.** / Postkarte 1.-- Fr.

Ausland: Brief **1.95 Fr.** / Postkarte 1.20 Fr.

Beim Betrachten der Belege auf der folgenden Seite drängt sich die Frage auf, warum keiner mit **Fr. 1.50** (Inland) oder **Fr. 1.95** (Ausland) frankiert ist? Und warum fehlt auf einigen der Ankunftsstempel von Zürich?

Das *Fürstliche Liechtensteinische Postmuseum* hat uns u.a. einen Beitrag aus dem *Liechtensteiner Volksblatt* vom 17.5.1960 zukommen lassen. Daraus (\*) konnten wir die ausführlichen Porto- und die allgemeinen Bestimmungen entnehmen:

Portotabelle 28.5.1960	Abb.	Frankiert	SLH 2018	<b>Volks- blatt(*)</b>	Normal- porto	Flugpost- zuschlag
Brief Inland (FL+CH)	9	1.95	<b>1.50</b>	<b>1.95</b>	0.20	1.75
	10	+0.75 USA		<b>1.95</b>	0.20	nachfrankiert
Brief Ausland	13	2.25	<b>1.95</b>	<b>2.25</b>	0.30	1.95
PK FL+CH	11/12	1.00 / 1.15	1.00	<b>1.00</b>	0.10	0.90
PK Ausland	14	1.20	1.20	<b>1.20</b>	0.20	1.00

- Die Sendungen dürfen **nur** mit den neuen liechtensteinischen Luftpostmarken (Gedenkausgabe) frankiert sein.
- Einschreiben und Express sind nicht zugelassen.
- Maximales Gewicht 10 g und max. Briefformat 20x13 cm.

In Vaduz wurden die beförderten Sendungen mit dem Sonderstempel Abb. 7 entwertet, welcher zweifach in Kunstharz hergestellt worden war.<sup>5</sup>



Abb. 7 | Sonderstempel



Abb. 8 | Ankunftsstempel nur auf den Belegen in die Schweiz und nach Liechtenstein, z.B. SLH LpSt LZH 12, 15, 16.

In Zürich erhielten **nur** die Sendungen nach Liechtenstein und in die Schweiz (= Inland) einen Ankunftsstempel. Dagegen wurden die Sendungen ins Ausland in Zürich **nicht** gestempelt. Grund nicht nachvollziehbar.

a) Sonderumschläge mit Versand ins Inland (= Liechtenstein und Schweiz)



Abb. 9 + 10 | SLH SF 60.2a, Inlanddestinationen mit Ankunftsstempel in Zürich. Brief rechts: Am Di 31.5.1960 nachfrankiert für die Weiterleitung als R-Flugpost in die USA.

b) Postkarten mit Versand ins Inland (= Liechtenstein und Schweiz)



Abb. 11 | SLH SF 60.2a, Mi P 38, mit Unterschrift von Hermann Geiger.

Abb. 12 | Verwendung der 75 Rp-Marke nur möglich bei überfrankatur (hier 15 Rp.), Mi P 33.

c) Sonderumschlag und Postkarte mit Versand ins Ausland



Abb. 13 + 14 | SLH SF 60.2b, Auslandsdestinationen ohne Ankunftsstempel in Zürich.

Bemerkungen zu den in der Portotabelle **rot** markierten Stellen:

1. Die im SLH angegebenen Portos für die Briefe sind nicht ganz korrekt.  
Die Pflichtfrankatur betrug für **alle Briefe** Fr. 1.95 (= Serie), deckte aber nur die Beförderung im Inland (=Liechtenstein und Schweiz). Die Briefe ins Ausland mussten dazu **eine zweite 30 Rp.-Marke** tragen.
2. Bei den **Postkarten** durften die (errechneten) Flugpostzuschläge von 90 Rp. (Inland) oder 100 Rp. (Ausland / + **10 Rp. Ergänzungsfrankatur**) nur mit einer Kombination **aus Werten dieser Serie** gedeckt werden. Das heisst, dass die 75 Rp.-Marke auf den Postganzsachen bei portogerechter Frankatur gar keine Verwendung fand (vgl. Abb. 12). Nebst den abgebildeten Kombinationen Abb. 11 und 14 wäre noch die Variante für das Inland mit drei 30 Rp.-Marken (= 90 Rp.) möglich.
3. Beim weitergeleiteten Brief Abb. 10 mit Nachfrankierung von 75 Rp. in Luzern wurde nur die Einschreibgebühr (50 Rp.) und der Flugpostzuschlag in die USA (25 Rp.) berechnet (da Weiterleitung, wurde keine Grundtaxe fällig / Postverordnung Art. 73).

### 2.3.2 Sonderumschlag

Es wurde natürlich ein Sonderumschlag (SU) für 30 Rp. verkauft. Dieser musste offenbar in mehreren Auflagen gedruckt werden. Das zeigt der gelb/schwarze Zudruck unten links auf dem Kuvert mit dem Text „30 JAHRE FLUGPOSTMARKEN“: Es gibt eine Variante mit höheren (15a) und tieferen (15b) Buchstaben. In der Regel weisen diese Umschläge einen Innendruck auf, so wie es im COCKPIT in Bezug auf eine Topographiekarte für die FDC-Kuverts angekündigt wurde (s. Kap. 2.1). Aber es gibt auch SU ohne Innendruck und aufgrund der Verschlussklappe wurden verschiedene Fabrikate verwendet. Verliefen denn die Vorbereitungen nicht so reibungslos?



Abb. 15a

Abb. 15b

## 3. Von der Idee zur Umsetzung

### 3.1 Blick hinter die Kulissen

Dem Zusammenspielen von COCKPIT und den liechtensteinischen Amtsstellen bei der Organisation des Sonderpostflugs sollte eigentlich nicht nachgegangen werden. Der Zufall wollte aber, dass wir im PTT-Archiv einen sog. „Beifang“ gemacht haben. So lässt sich der Helikopter-sonderpostflug von der Idee bis zur Umsetzung aus Sicht der bisher nicht erwähnten, aber aufgrund des geltenden Postvertrags doch mitentscheidenden dritten Partei, der Schweizer PTT verfolgen !

Diese wurde nämlich vom COCKPIT-Verlag für die Durchführung des „grossen Plans“ mit Helikopterflug angeschrieben. Ob COCKPIT im Auftrag und/oder in Absprache mit den fürstlichen Stellen handelte, bleibt offen. Es scheint aber naheliegend, dass der Verlag im Eigeninteresse unter Vorwand seiner Club-Tätigkeit eine treibende Rolle gespielt hat. Dieser sorgte aber für grosse Verwirrung, indem er seine Anfrage bei diversen Amtsstellen (Bundesamt für Zivilluftfahrt, Kreispostdirektion Bern sowie Dienststellen M, Pb 1 und W 2 der GD PTT) eingereicht hatte. Auch erwähnt wird die Wertzeichenverkaufsstelle Vaduz, aufgrund der Sachlage doch eher nur „zur Kenntnisnahme“. So lief die Vorbereitung des „grossen Plans“ von Fred A. Weder - und Dr. H. Portmann (?) - ab:<sup>5</sup>

16.3.1960: Weder spricht bei der GD PTT vor. Es sollen 100'000 Sendungen von je 16 g für einen Helikopterflug Vaduz-Kloten am 14. Mai vorbereitet werden. In Zürich erfolgt dann eine Nachfrankierung für die USA mit zwei blauen 75 Rp. Marken mit der DC-8 (Ausgabetag 7. April). Ein Teil der Auflage wird an namhafte US-Adressaten wie Boeing, Douglas, Lockheed usw. gesandt, der andere Teil an eine Verlagsadresse. Dort werden die Briefe mit 10 c frankiert und reisen unter Umschlag zurück in die Schweiz. Der Verkaufspreis für solch einen Brief wird 10 Fr. betragen. Bis am 20. April will Weder der GD PTT alle nötigen Details nachliefern. Nach unseren Begriffen sollte also eine Art Wiederaufgabe erfolgen, was der Frankatur von 150 Rp. entspricht (50 Rp. + 4 x 25 Rp.). Doch die Ereignisse überstürzen sich und nehmen einen doch etwas hektischen Verlauf. Dem Datum nach:

31.3.1960: Die Wertzeichenverkaufsstelle Vaduz reicht eine Vorlage für den Sonderstempel für den Sonderpostflug vom 14.5.1960 ein.

7.4.1960: Die Materialsektion M der GD PTT fragt Pb 2 an, ob die Stempel in der vorliegenden Form angefertigt werden können, und bittet für eine allfällige Veröffentlichung im Amtsblatt der PTT (PTA) besorgt zu sein.

PTT-intern haben das Vorhaben und das Vorgehen von Weder zu einem „Chaos“ (so in den Akten) geführt. Der Verlag hatte nicht nur diverse Amtsstellen angeschrieben, sondern auch voreilig einen **offiziellen Postflug** angekündigt. Wie in Kap. 2.1 gesehen, wurde diese für die PTT unerlaubte Bezeichnung schon im COCKPIT vom Februar verwendet (das offizielle Gesuch aus Liechtenstein wurde dann erst am 19. April gestellt). Sogar die Schweizer Briefmarkenzeitung wurde mit einem Inserat in die Angelegenheit verwickelt. Die GD PTT lud Weder zu einer Aussprache ein.

12.4.1960: An der Aussprache mit Weder nehmen Vertreter der Dienststellen Pb 1, Pb 2, M und W 2 der GD PTT teil. Diese eröffnen ihm, dass die PTT seinem Vorhaben aus grundsätzlichen Gründen nicht zustimmen können. Aus der Aktennotiz zuhanden des Generaldirektors der Post, der als oberste Instanz noch zu entscheiden hatte:

Nous estimons en effet que Cockpit étant une entreprise strictement privée, les conditions ne sont pas remplies pour une participation de notre administration à l'organisation du vol projeté. Nous venons d'ailleurs de refuser la semaine dernière l'autorisation d'organiser un vol postal d'hélicoptère entre Brigue et Domodossola pour commémorer le 50<sup>e</sup> anniversaire de la traversée des Alpes par Geo Chavez. Un précédent en faveur de Cockpit nous attirerait certainement de sérieuses critiques de la part des milieux philatéliques et rendrait notre position fort délicate à l'avenir. Durant la conférence, le représentant de W a d'ailleurs attiré l'attention de M. Weder sur le fait que l'Union des Sociétés philatéliques suisses n'approuve pas du tout des initiatives du genre de celle de Cockpit; de ce fait, M. Weder devrait non seulement s'attendre à ce que le Journal philatélique suisse refuse d'insérer des annonces, mais encore que l'Union des sociétés philatéliques suisses attire l'attention de ses membres sur le manque d'intérêt philatélique de la chose en raison de son caractère par trop artificiel.

Abb. 16 | Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 000-40-02.

19.4.1960 Per Express: Weder bringt sein Entsetzen zum Ausdruck und teilt der GD PTT mit, dass er angesichts der Sachlage auf sein Projekt verzichtet. Auch per Express: **Offizielles Gesuch der Fürstlichen Regierung** für den Helikopter Postflug Vaduz-Zürich vom **14.5.1960**. Es werden auch die vorgesehenen Beförderungstaxen angegeben und es wird um die Anfertigung des Sonderstempels in zwei Exemplaren und dem Anbringen des Ankunftsstempels in Zürich auf die „Vorderseite der Briefschaften“ gebeten. „Durch ein Missverständnis hat sich die ganze Angelegenheit in der Vorbereitung zeitlich etwas verschoben und wir sind infolgedessen ein wenig in Zeitnot geraten, weshalb wir Sie ersuchen, uns die Genehmigung für unseren Plan möglichst bald erteilen zu wollen“ steht lakonisch am Schluss des an den Generaldirektor gerichteten Briefes.

25.4.1960 Expressbrief der Verkaufsstelle für Postwertzeichen Vaduz: Nach telefonischer Besprechung wird das Flugdatum auf den **28.5.1960**, ebenfalls ein Samstag, verschoben. Man beachte speziell die Rechtsfertigung der Taxe:



Betrifft: Helikopter-(Hubschrauber) Sonderpostflug Vaduz - Zürich  
vom 28. Mai 1960

---

Sehr geehrter Herr Sektionsschef,

Inhäfflicher Bezugnahme auf unsere Besprechung vom vergangenen Samstag und auf ein hatiges Telephongespräch, teilen wir Ihnen mit, dass der 28. Mai 1960 für den Sonderpostflug als definitiv gilt.

2/2  
Bezüglich der von Ihnen als angemessene Taxen für Inland- und Ausland-Sendungen vorgeschlagenen Ansätze, haben wir uns heute mit Herrn Regierungschef A. Frick in Verbindung gesetzt. Er ist der Ansicht, dass nach verschiedenen stattgefundenen Sonderflügen, die Taxen für Postkarten eher zu niedrig gehalten sind und dass die Briefftaxen nicht übersetzt seien. Nachdem einerseits nur die neuen Flugpostmarken mit einem Frankaturwert von Fr.1.95 verwendet werden dürfen, müssten wir den Philatelisten die Möglichkeit geben, wenigstens auf die Briefe eine ganze Serie - ohne Ueberfrankatur - verwenden zu können. Andererseits erhält der Aufgeber die Marken als Gegenwert, sodass von Seiten der Sonderpostflugbenützer keine Reklamationen inbezug auf Taxfestsetzung zu erwarten sind.

Die Gesamttaxe von 1.95 und 2.25 hat sich schon herumgesprochen und es liegen schon eine grössere Anzahl frankierte Briefe mit dieser Frankatur vor, weshalb schon aus diesem Grunde nicht mehr ohne weiteres von diesen Ansätzen abgegangen werden kann.

Abb. 17 | Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 000-40-02.

28.4.1960: Die GD PTT antwortet der Fürstlichen Regierung zustimmend auf ihr Gesuch vom 19. April. Darin die Bemerkung: „Die festgesetzten Taxen wollen wir nicht beanstanden, obschon der eingerechnete Zuschlag für die Luftpostbeförderung nicht dem im Weltpostverein gültigen Grundsatz entspricht, wonach dieser Zuschlag für Brief und Karten gleich sein soll.“ Das war doch eine sehr diplomatisch formulierte Beanstandung. Die Frage der Portotaxen hatten die operativen Akteure aber bereits am 25. April geklärt (s. Briefausschnitt oben). Aus einer Vorlage für das PTA (Abb. 18) scheint hervorzugehen, dass selbst die Fachleute etwas Mühe mit den Portobestimmungen hatten (s. durchgestrichene Stellen, womit die unterschiedlichen Zuschläge für Flugpost vielleicht etwas versteckt werden sollten). Die Bemerkung in dieser Angelegenheit der Verkaufsstelle für Postwertzeichen im letzten Abschnitt ihres obigen Schreibens ist selbstsprechend. Und der Fehler im SLH schon fast verzeihlich.

FUERSTLICH LIECHTENSTEINISCHE VERKAUFSTELLE FUER POSTWERTZEICHEN  
V A D U Z

Postcheckkonto IX 6535 St. Gallen / Bankkonto: Liechtensteinische Landesbank, Vaduz, Telegramme: Wertzeichenverkauf, Vaduz, Tel. (075) 2 14 92

---

Helikopter- (Hubschrauber) Sonderpostflug Vaduz - Zürich vom 28. Mai 1960.

Aus Anlass des 30jährigen Jubiläums der ersten liechtensteinischen Luftpostmarken wird am 28. Mai 1960 ein Helikopter-Sonderpostflug von

Vaduz nach Zürich (ca. 140 km) durchgeführt.

Zur Beförderung sind nur uneingeschriebene Sendungen zugelassen und zwar:

- a) die offizielle liechtensteinische Postkarte mit der aufgedruckten 10 Rp.-Marke;
- b) Briefe bis höchstens 10 g und 200 x 130 mm;

Die Gesamttaxe inbegriffen des Zuschlags für die Luftbeförderung Vaduz - Zürich beträgt:

- a) für Sendungen nach dem Inland (Liechtenstein und Schweiz)
  - für Postkarten: Fr. 1.-- (~~Zusatzfrankatur Fr. 0.90~~)
  - für Briefe: Fr. 1.95
- b) für Sendungen nach dem Ausland (Europa und Uebersee)
  - für Postkarten: Fr. 1.20 (~~Zusatzfrankatur Fr. 1.10~~)
  - für Briefe : Fr. 2.25

Als Frankatur dürfen nur die neuen Flugpostmarken (Gedenkausgabe 30 Jahre Flugpostmarken in Liechtenstein 1930 - 1960) verwendet werden.

Zu wenig frankierte oder mit anderen Marken (also nicht mit oben erwähnten Flugpostmarken) frankierte Postsendungen werden nicht befördert.

Alle Marken auf den zu diesem Sonderflug zugelassenen Sendungen werden in Vaduz mit einem Sonderstempel entwertet. In Zürich erhalten die Postsendungen den Ankunftsstempel und werden von dort auf dem normalen Postwege an den Bestimmungsort weitergeleitet. Eine Weiterleitung ab Zürich auf dem Luftwege nach ausser-europäischen Ländern kommt nicht in Frage.

Abb. 18 | Zu beachten: „Eine Weiterleitung ab Zürich auf dem Luftwege nach ausser-europäischen Ländern kommt nicht in Frage.“ Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 000-40-02.

### 3.2 Das Ende des „grossen Plans“: 100'000 Sendungen à 16 g = 1600 kg

Fred A. Weder und Dr. Helmuth Portmann sind die Sache nicht nur falsch angegangen, sondern haben vielleicht auch das Rüstgewicht des Helikopters überschätzt. Eine Auflage von 100'000 Briefen lässt aufhorchen und vermuten, dass der Zweck vor allem von kommerzieller Natur war, um die COCKPIT-Vereinigung zu finanzieren. Auch nicht durchdacht war der logistische Aufwand. Die Sonderpostbelege durften max. 10 g wiegen, was allein bei der geplanten Auflage mit 16 g immerhin 600 kg Unterschied ausmacht. Für die GD PTT massgebend für die Ablehnung war jedoch, dass die Anfrage von privater Seite eingereicht worden ist (s. Abb. 16). Als Weder der GD PTT den Verzicht auf sein Projekt mitteilte, hatte er diese für die Aktion zum Jet-Erstflug 1960 der Swissair in die USA<sup>6</sup> kritisiert. Und auch der Philatelisten-Club Swissair stand unschuldig am Pranger:

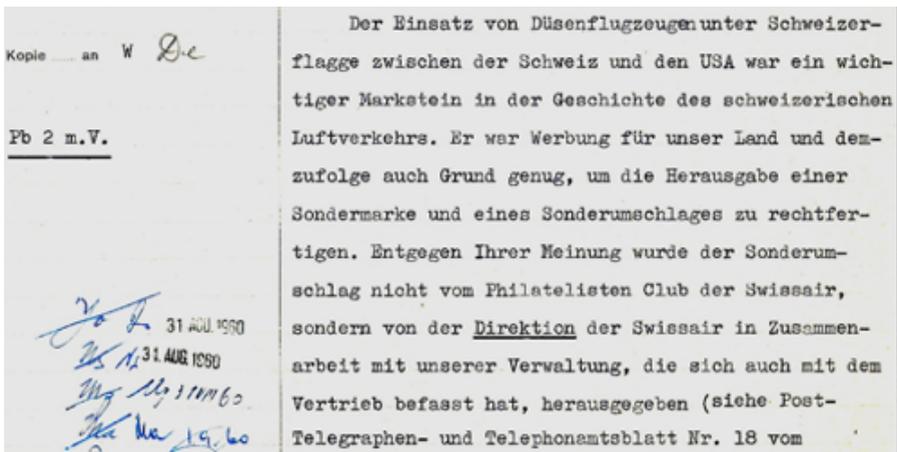


Abb. 19 | Auszug aus Briefvorlage der GD PTT an Fred A. Weder von Ende August 1960. Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 000-40-02.

#### 4. Der Helikopter Bell 47 J HB-XAU

Erstaunlicherweise sind von diesem Sonderpostflug Vaduz-Zürich keine Bilder im Bildarchiv der ETH vorhanden. Der einzige Versuch in der Sache Schweizer Helikopter-Post fand schon am 23.9.1948 statt und mittlerweile hatten die aufkommenden Düsenflugzeuge das Interesse der Öffentlichkeit vermehrt auf sich gezogen. Als Bilddokumente gibt es zum Glück jene im COCKPIT selber und in der Tageszeitung *Die Tat* (Abb. 4, 5, 8).

Als Zeuge einer anderen Ära von Piloten in Zivilanzug mit Krawatte sind dagegen im Bildarchiv der ETH u.a. die zwei folgenden Bilder vorhanden. Sie zeigen Hermann Geiger am Steuer der HB-XAU (Comet Photo AG) und beim Auslassen vermutlich eines Steinbocks im Alpengebiet (Photo Swissair):



Abb. 20 | Bildcode: Com\_X-G002-0027 Abb 21 | Bildcode:LBS\_SR12-21-068-AL7

Dazu erscheint der HB-XAU in einem Dokumentarfilm über Hermann Geiger, welcher vom Welschschweizer Fernsehen RTS 1958 realisiert worden ist.



Abb. 22 | Bild aus dem Dokumentarfilm „Pilote des glaciers“ (1958).<sup>8</sup> Technische Angaben zum Bell 47 siehe Rubrik „Wussten Sie schon...“ im Philatelie und Flugpost 1/2022.

## 5. Fazit

Helikopter-Sonderpostflug Vaduz-Zürich? Für viele ein banaler, ja vielleicht sogar langweiliger Beleg. Sein Werdegang verleiht ihm aber einen besonderen Reiz. Dass die Beförderungsbestimmungen ziemlich restriktiv waren, ist eine Tatsache, und dass die Attraktivität des Belegs deswegen eingeschränkt wurde, nur die logische Folge. Ob es gut war, dass der „grosse Plan“ des Vereins COCKPIT gescheitert ist, bleibt dahingestellt. Das Ganze zeigt aber stellvertretend die vermeintlich unerwünschten Auswüchse der Verflechtung von Kommerz und Philatelie, insbesondere hier in der kritischen Phase der 1960er Jahre. Aufgrund der Meldung im COCKPIT hatte sich sogar die damalige *Heliswiss* bei der GD PTT für Posttransporte empfohlen! Zudem zeigt es wie sich in Bundesbern die Einschätzung von „wichtiger Markstein“ (GD PTT, beim Swissair-Jet-Erstflug 1960) und „private Angelegenheit“ (Bundesrat, beim Kollaps 2001) verwandelt hat. Bekanntlich verändern sich die Zeiten. *Der Luftpostsack* erschien zuletzt noch im September 1962. Der Sonderpostflug seinerseits fand zur Halbzeit des 1999 einvernehmlich aufgelösten Postvertrags statt.

Abseits von jeglicher Symbolik und Nostalgie konnte die Porto-Frage geklärt werden. So kann nun ein Lapsus im SLH nach über 60 Jahren bereinigt werden.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Weitere Quellen/Abkürzungen/Dank:

1. Historisches Lexikon des Fürstentums Liechtenstein, [www.historisches-lexikon.li](http://www.historisches-lexikon.li) | 2. SLH = Schweiz. Luftposthandbuch 2018, Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 3. COCKPIT, Luffahrt-Zeitschrift für die Jugend, World Traffic Editions Vevey, Nr. 2/3/4/5/6/7 1960 | 4. Online-Zeitungsarchiv, [www.e-newspaperarchives.ch/](http://www.e-newspaperarchives.ch/) (a) NZZ 2.3.1957 | 5. PTT-Archiv P-00 C LA 000-40-02 | 6. Swissair Jet-Erstflug New York 1960 und ein 25 Rp.-Drama, Beitrag im Philatelie und Luftpost 1/2023 | 7. ETH Bildarchiv, [www.e-pics.ethz.ch/de/home/](http://www.e-pics.ethz.ch/de/home/) | 8. [www.rts.ch/archives/tv/divers/documentaires/9010431-pilote-des-glaciers.html](http://www.rts.ch/archives/tv/divers/documentaires/9010431-pilote-des-glaciers.html) | 9. 50 Jahre Liechtensteinische Postwertzeichen, 1962, Selbstverlag der Fürstlichen Regierung | Mi = Michel Ganzsachen-Katalog Europa West | Pb 1, Pb 2, M, W 2 = Organisationseinheiten der GD PTT

Herzlichen Dank an das Liechtensteinische PostMuseum, Vaduz mit Caroline Hilty und das Team PTT-Archiv, Köniz mit Barbara Schmutz

## Pro Aero-Flüge 1949 und erster Swissair-Linienflug Zürich-New York

Trotz der zahlreichen Erst- und Sonderflüge bei der Verdichtung des weltweiten Luftverkehrs in der Nachkriegszeit war es eher Zufall, dass ein in der Schweiz durchgeführter Sonderflug (SF) anschliessend auf einen Erstflug des Liniendienstes (RF) Schweiz-Ausland zugeleitet werden konnte. Diese besondere Kombination von SF + RF hat sich z.B. 1949 ergeben. Die zu Gunsten der Stiftung Pro Aero ausgeführten Sonderflüge fanden am 27./28.4.1949 statt. Am 29. April eröffnete die Swissair den wöchentlichen Liniendienst auf der Nordatlantikroute ab Zürich nach New York. Zeitlich betrachtet war es möglich, dass ein mit Flugpost-Ergänzungsfrankatur in die USA adressierter Pro Aero-Brief danach mit diesem Erstflug mitreisen konnte, mit Betonung auf „konnte“. Dieser Beitrag geht dieser Frage nach.

### 1. Die Pro Aero-Flüge 1949

Die Pro Aero-Flüge starteten am 27.4.1949 in La Chaux-de-Fonds (Flugplatz Les Eplatures) und gingen via St. Gallen (Altenrhein) nach Lugano (Agno). Am Folgetag, 28. April erfolgte der Rückflug in die andere Richtung.<sup>1</sup> Teilgenommen haben, an Bord von zwei Sportflugzeugen, die beiden Piloten Adolf Gehriger mit der *Fairchild UC-61K Argus III* HB-ERE der Sektion Zürich des Aero-Clubs der Schweiz und Willy Jäggli mit der *Miles M.38 Messenger 2A* HB-EEC der NHORA.<sup>2,3</sup> Adolph Gehriger war Zentralsekretär des AeCS und Willy Jäggli ein langjähriger Pilot der in der Uhrenmetropole La Chaux-de-Fonds ansässigen Fluggesellschaft NHORA (=Navigation Horlogère Aérienne).<sup>4b,6b</sup>



Abb. 1 | Die Fairchild Argus III HB-ERE bei der Zwischenlandung in Altenrhein. V.l.n.r.: Die beiden Piloten Willy Jäggli und Adolf Gehriger, ein Postbeamter, Oberst Prisi, Stiftungsratspräsident der Pro Aero, und Professor Ed. Amstutz. Beim Rückflug begleiteten die beiden Letztgenannten die Postflugzeuge in einer dritten Maschine ab St. Gallen bis La Chaux-de-Fonds<sup>5</sup> (N.B. War es das Reserveflugzeug Stinson Voyager HB-TRE der Sektion Courtelary des AeCS, welches mit Pilot Bernard Brogin in Courtelary für den Notfall bereitstand?).<sup>6b</sup>



Abb. 2 | Miles M.38 Messenger HB-EEC<sup>4a</sup>



Abb. 3 | Zst FP 45

Beim Abflug in La Chaux-de-Fonds wurden 222 kg (15 Säcke) Post bzw. 26'376 Sendungen nach St. Gallen und Lugano mitgenommen. Über alle Etappen betrachtet, wurden über 600 kg Post bzw. 72'123 Sendungen befördert. Diese sind im SLH<sup>1</sup> aufgrund der sechs möglichen Flugstrecken wie folgt gelistet:

	<u>SLH Nr.</u>	<u>von</u>	<u>nach</u>	<u>Sendungen</u>	<u>davon R</u>
Mi 27.4.49	SF 49.4a	Ch-d-Fds	St. Gallen	} 26'376	1'171
	SF 49.4b	Ch-d-Fds	Lugano		2'739
Do 28.4.49	SF 49.4c	St. Gallen	Lugano	} 21'062	1'169
	SF 49.4d	St. Gallen	Ch-d-Fds		1'276
	SF 49.4e	Lugano	St. Gallen	} 24'685	1'243
	SF 49.4f	Lugano	Ch-d-Fds		2'697

Die beiden Maschinen sind die ganze Route gemeinsam hin und zurück geflogen (die Flugzeiten sind in Abb. 10 ersichtlich). Wie die Sendungen auf die beiden Maschinen aufgeteilt wurden, ist mit folgender Ausnahme nicht bekannt: Die vier Säcke von St. Gallen nach Lugano wurden mit der HB-EEC befördert. Eine genauere Aufteilung der beförderten Sendungen nach Flugstrecken lässt sich aufgrund der in den PTT-Akten<sup>6b</sup> enthaltenen Angaben über die Anzahl Säcke und Kilos etwa wie folgt ableiten:

	<u>SLH Nr.</u>	<u>von</u>	<u>nach</u>	<u>Säcke</u>	<u>Kilo</u>	<u>Sendungen</u>
Mi 27.4.49	SF 49.4a	Ch-d-Fds	St. Gallen	5	67	ca. 7'900
	SF 49.4b	Ch-d-Fds	Lugano	10	155	ca. 18'400
	SF 49.4c	St. Gallen	Lugano	4	80	ca. 9'000
Do 28.4.49	SF 49.4d	St. Gallen	Ch-d-Fds	5	105	ca. 12'000
	SF 49.4e	Lugano	St. Gallen	4	71	ca. 7'900
	SF 49.4f	Lugano	Ch-d-Fds	8	148	ca. 17'000

Diese Sonderflüge zu Gunsten der Stiftung Pro Aero bildeten den Abschluss der Sammelaktion, nachdem die örtlichen Aero-Clubs im Rahmen eines Wettbewerbs zum Verkauf der Sonderbriefmarke angespornt worden waren. „Der AeCS verkauft 100'000 Marken – der AeCS verdoppelt den Gewinn!“ sei unsere Losung und unser Ziel für 1949! lautete der Aufruf des Zentralsekretärs des Aero-Clubs der Schweiz.<sup>7</sup> Die von Hans Erni gestaltete und Albert Yersin gestochene Briefmarke Abb. 3

wurde in einer Auflage von 235'854 Stück hergestellt. Sie war Pflichtfrankatur für diese Sonderflüge und galt für In- und Auslandsdestinationen. Die Aktion brachte der Stiftung aber „nur“ rund 230'000 Franken ein. 1938 hatte der Erlös aus der Pro Aero-Sondermarke rund 140'000 Franken, 1941 rund 110'000, 1943 rund 320'000 (inkl. Verkauf Fliegernadelabzeichen) und 1946 rund 220'000 betragen.<sup>8</sup>

## 2. Eröffnung des regelmässigen Flugverkehrs ab Zürich in die USA

Am Freitag, 29.4.1949, ein Tag nach dem Rückflug der Pro Aero-Flüge von Lugano nach St. Gallen und La Chaux-de-Fonds, eröffnete die Swissair mit der Douglas DC-4 HB-ILE die regelmässige Flugverbindung in die USA ab Zürich-Kloten. Via Genève, Shannon und Gander traf der Erstflug in New York am Samstag, 30. April mit einer kleinen Verspätung um 13:05 h (planmässig 12:45 h) ein. Die Besatzung bestand aus den Flugkapitänen Robert Fretz und Anton von Tscharner, dem Copiloten Andreas Bezzola, dem Navigator Joseph Würsch, den Funkern Paul Auberson und Werner Wegmann, den Bordmechanikern Alfred Wegmann und Franz Weydknecht, dem Maître de cabine Werner Wachsmuth sowie der Stewardess Elisabeth (Lisette) Canova.<sup>4c</sup> Die Erstflug-Sendungen sind im SLH wie folgt gelistet:

	<u>SLH Nr.</u>	<u>von</u>	<u>nach</u>	<u>bef. Sendungen</u>
Fr 29.4.49	RF 49.10a	Zürich	New York	ca. 10
	RF 49.10b	Genève	New York	ca. 10

Auffallend für einen Erstflug auf einer Paradestrecke ist die geringe Anzahl der beförderten Sendungen. Wurde der Flug von den Aerophilatelisten übersehen, weil der Liniendienst bereits seit dem 25.3.1948 ab Genève bestanden und es bis dahin vier Sonderflüge nach New York auch ab Zürich gegeben hatte? War die Aufmerksamkeit zu sehr auf die Pro Aero-Sonderflüge gerichtet? Wurde er missachtet, weil es „lediglich“ ein Gesellschaftserstflug war? Im PTT-Amtsblatt (PTA) wurde der Flug nicht publiziert, ein Sonderstempel gab es auch nicht, dafür wurde er in den *Postverbindungen mit dem Ausland* vom April 1949 mit der Headline „Die Swissair wird am 29. April den Betrieb der Luftpostlinie SR 410/411 Zürich-Genf-New York-Zürich wieder aufnehmen“ auf der Umschlagseite angekündigt.<sup>9</sup> Mit dem „wieder“ verkam der Erstflug zu einem Fall für die Eingeweihten und ein glücklicher Zufall für die anderen – wie z.B. die Adressaten von Pro Aero-Flugpostsendungen in die USA.

Die neue „regelmässige“ Fluglinie Zürich-New York wurde 1949 63 Mal beflogen:<sup>10</sup> Einmal wöchentlich ab 29. April, zweimal ab 30. Mai, dreimal ab 22. Juni, zweimal ab Oktober sowie am 4., 11. und 18. November. Ein Sonderflug am 15. Dezember beendete die Saison vor der üblichen Winterpause.<sup>6a,9</sup>

### 3. Verbindung Pro Aero-Sonderflüge und Swissair-Erstflug

Von der Zeit her betrachtet waren die Pro Aero-Flüge in Bezug auf den Erstflug der Swissair gut terminiert. Für die Sonderflugbelege vom **28.4.1949**, welche St. Gallen und La Chaux-de-Fonds als Strecken-Endziel hatten, ist eine Verbindung zum erwähnten Erstflug nach New York naheliegend. Aber sogar Belege vom Flug SF **49.4a** vom **27. April** wurden, vielleicht wohlwollend, verzögert auf diesen Erstflug geleitet, wenn man sich auf den Ankunftsstempel in New York vom **30.4.1949** bezieht. Aber dann gibt es auch Belege, die erst am **1.5.1949** abgestempelt worden sind, wie in den folgenden Ankunftsstempeln von den abgebildeten Pro Aero-Einschreibesendungen in die USA zu sehen ist (vgl. Abb. 11-16):



Abb. 4a | 30.4.  
NEW YORK



Abb. 4b | 30.4.  
NEW YORK



Abb. 4c | 30.4.  
WASHINGTON



Abb. 4d | 1.5.  
NEW YORK

Die Verbindung der Strecken-Endziele der Sonderflüge zu den Sammelstellen (SST) für die Flugpost zum Erstflug nach den USA kann wie folgt in Betracht gezogen werden (da das Datum vom 1.5.1949 nur auf den beiden Belegen mit Strecken-Endziel LUGANO beobachtet wurde, wird in den folgenden Aufstellungen gelegentlich ein „?“ eingesetzt):

- a) Strecken-Endziel **St. Gallen** der Belege SF 49.4a und 49.4e  
= Weiterleitung nach SST **Zürich 1** zum Erstflug RF 49.10a
- b) Strecken-Endziel **La Chaux-de-Fonds** der Belege SF 49.4d und 49.4f  
= Weiterleitung nach SST **Genève 1** zum Erstflug RF 49.10b
- c) Strecken-Endziel **Lugano** der Belege SF 49.4b und 49.4c  
= Weiterleitung nach SST (?) zum Flug (?)

Auf die einzelnen Belege bezogen ergibt sich folgendes Bild:

<u>27. April</u>	<u>SLH Nr.</u>	<u>SF als Zubringerflüge</u>	<u>29. April</u>	<u>Ankunftsstempel</u>
Abb. 11a	<b>SF 49.4a</b>	Ch-d-Fds - St. Gallen	ZCH	N.Y. AMF
Abb. 11b	<b>SF 49.4a</b>	Ch-d-Fds - St. Gallen	ZCH	Washington AMF
Abb. 13	<b>SF 49.4b</b>	Ch-d-Fds - Lugano	(?)	1. Mai / TWA?
Abb. 14	<b>SF 49.4c</b>	St. Gallen - Lugano	(?)	1. Mai / TWA?

<u>28. April</u>			<u>29. April</u>	
Abb. 15	<b>SF 49.4d</b>	St. Gallen - Ch-d-Fds	GVE	N.Y. AMF
Abb. 12	<b>SF 49.4e</b>	Lugano - St. Gallen	ZCH	N.Y. Reg'y Div.
Abb. 16	<b>SF 49.4f</b>	Lugano - Ch-d-Fds	GVE	kein AST

Der Stempel von WASHINGTON (Abb. 4c+11b) kommt auf einem von zwei Belegen der gleichen Pro Aero-Flugstrecke SF 49.4a La-Chaux-de-Fonds - St. Gallen vom 27. April vor. Dies deutet auf eine Umladung des Kartenschlusses (KS) in New York auf einen anderen Flug hin, so dass die Belege in New York nicht abgestempelt wurden.

Kopferbrechen bereitet der Stempel Abb. 4d vom 1. Mai! Da die Flugpost Schweiz-USA bis dahin nur mit der TWA befördert wurde, kommt der leise Verdacht auf, dass hier vielleicht eine Fehlleitung auf einen TWA-Kurs anstatt den Swissair-Kurs erfolgt sein könnte. Blicken wir etwas zurück.

#### 4. Regelmässig vs. ordnungsgemäss der PTT-internen Information

Mit Schreiben vom 12.3.1949 hatte sich die Swissair bei der GD PTT, nach bereits erfolgten Zusicherungen, nochmals bemüht, sich für „jede postbetriebstechnische Regelung und jedes Entgegenkommen, das eine Vergrösserung der zu transportierenden Postmenge mit sich bringt“ zu empfehlen:

64 4410.1.48 *Swissair*

SCHWEIZ. LUFTVERKEHR AG. - S.A. SUISSE POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE - SWISS AIR TRANSPORT COMPANY LIMITED

TELEFON 34 18 00  
TELEGRAMME: SWISSAIR ZÜRICH  
POSTFACH 929. ZÜRICH 1

IHR ZEICHEN - V. RÉF.: 4410.1.23  
UNS. ZEICHEN - N. RÉF.: Postabteilung

An die  
Generaldirektion der Post-,  
ZÜRICH, den 12. März 1949  
Hirschengraben 84

Luftpostverkehr mit U.S.A.

Mit Schreiben vom 18. Februar 1949 übermittelten Sie uns eine Abschrift Ihres Briefes an das "Post Office Department" in Washington. Gleichzeitig gaben Sie uns bekannt, dass die Auswechslungsämter Genf 1, Genf 5, Basel 2 und Zürich 1 hinsichtlich der unseren Flugzeugen mitzugebenden Postladungen verständigt worden seien. Wir nehmen gerne an, dass diese Instruktionen entsprechend Ihren Ausführungen an der Besprechung vom 17. Januar 1949 über den neuen Luftpostvertrag erfolgt sind. Damals nahmen wir mit Befriedigung Kenntnis, dass Sie unsere ab Ende April regelmässig verkehrenden Kurse nach New York in Sachen Postbeförderung in möglichst günstiger Weise berücksichtigen werden. Insbesondere haben Sie die Errichtung von speziellen Sammelstellen in Zürich und Genf für Postsendungen nach U.S.A. in Aussicht gestellt. Wir sind Ihnen für jede postbetriebstechnische Regelung und jedes Entgegenkommen, das eine Vergrösserung der zu transportierenden Postmengen mit sich bringt, sehr dankbar.

Abb 5 | Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 000-38-05.

Mit dem von der Swissair erwähnten Schreiben der GD PTT hatte diese dem US Post Department die Aufnahme des regelmässigen wöchentlichen Flugdienstes formell mitgeteilt. Eine Kopie dieses Schreibens ging nicht nur an die Swissair, sondern auch an die direkt betroffenen Aussenstellen der PTT in Genève, Basel und Zürich, abgeschlossen mit einer gut gedachten aber dennoch unglücklich formulierten Aufforderung auf Deutsch:

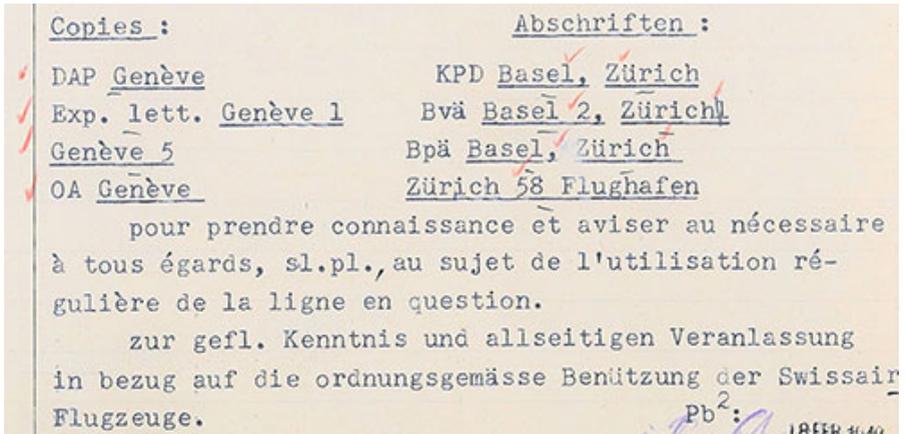


Abb 6 | Aus Briefvorlage der GD PTT an die US-Post mit Kopie an diverse Aussenstellen. Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 000-38-05.

Der gut gemeinte französische Begriff „*utilisation régulière*“ wurde in Genève bestimmt korrekt als „regelmässige Benützung“ und nicht als „regelkonform“ (*réglementaire*) verstanden, wie es zu Deutsch mit „*ordnungsgemässe Benützung*“ leider geschrieben wurde. Eine sprachliche Nuance mit Folgen für die Weiterleitung der Pro Aero-Sendungen in Basel oder Lugano ist nicht ganz auszuschliessen.

Zu den Kartenschlüssen für die USA im April 1949 ist aus den entsprechenden *Postverbindungen mit dem Ausland* (Abb. 7) Folgendes zu entnehmen:

Bei den drei Kartenschluss-Destinationen New York, Chicago und Washington galt bei der TWA (Flugplan Nr. 509) wie bei der Swissair (Nr. 516) New York als Zielflughafen. Das heisst, dass die Kartenschlüsse Chicago und Washington via New York gelaufen und durch Umladung weiter befördert wurden. Wie oben erwähnt, erhielten diese Sendungen in New York keinen Ankunftsstempel (vgl. Abb. 11b). Nur indirekt in Zusammenhang mit diesem Erstflug steht im Bericht der GD PTT über die Pro Aero-Aktion<sup>6b</sup> folgende interessante Aussage: „Die ansehnliche Zahl von Sendungen nach dem Ausland ergab umfangreiche Bunde nach Frankreich, Italien, Österreich, Deutschland, Grossbritannien und USA. Zahlreich waren hauptsächlich die zuschlagsfrankierten Sendungen nach

USA, die die Fertigung von **besonderen Bunden „par avion USA“** rechtfertigten.“

172. Amerika, Ver. Staaten von-(USA) Alaska	Genf 1	※ 12 <sup>00</sup> /21 <sup>00</sup>	New York Chicago Washington	Genf-New York 509	0.401)	1) Druck- sachen usw. je 20 g	
	Basel 2 Zürich 1	※ 23 <sup>32</sup> 0 <sup>05</sup>		Di, Mi, Sa			
	Zürich 1	Mi, Do So		23 <sup>00</sup> 2 <sup>00</sup>			Zürich-New York 509
	Genf 1 Basel 2 Zürich 1	29. April 29. » 29. »		16 <sup>30</sup> 11 <sup>30</sup> 15 <sup>00</sup>			Genf-New York 516 » » 516 Zürich- » 516
Genf 1	※		Boston AMF	Genf-/Zürich- New York 509			

Abb 7 | Kartenschlüsse nach den USA. Quelle: PTT-Archiv P-39-1 (April 1949).

509. Genf-(Zürich-) New York (TWA)												
Genf . . . . .	ab Mo 19 <sup>35</sup>	Di 20 <sup>10</sup>	Mi 19 <sup>35</sup>	—	Do 13 <sup>35</sup>	—	Fr 1 <sup>05</sup>	—	Fr 13 <sup>05</sup>	Sa 22 <sup>20</sup>	So 13 <sup>55</sup>	—
Zürich . . . . .	» —	—	» —	Do 0 <sup>35</sup>	—	Fr 1 <sup>05</sup>	—	Fr 13 <sup>05</sup>	—	—	—	So 21 <sup>30</sup>
Paris . . . . .	an Mo 21 <sup>10</sup>	Di 21 <sup>30</sup>	Mi 21 <sup>10</sup>	» 2 <sup>05</sup>	Do 15 <sup>30</sup>	» 2 <sup>35</sup>	Fr 14 <sup>25</sup>	Sa 23 <sup>55</sup>	So 15 <sup>30</sup>	» 2 <sup>30</sup>	» 2 <sup>30</sup>	» 2 <sup>30</sup>
Shannon . . . . .	» Di 1 <sup>15</sup>	Mi 1 <sup>15</sup>	Do 1 <sup>15</sup>	» 5 <sup>50</sup>	» 19 <sup>35</sup>	» 6 <sup>20</sup>	» 18 <sup>10</sup>	So 4 <sup>00</sup>	» 19 <sup>35</sup>	Mo 2 <sup>50</sup>	» 13 <sup>45</sup>	» 13 <sup>45</sup>
New York . . . . .	» » 14 <sup>10</sup>	» 12 <sup>10</sup>	» 14 <sup>10</sup>	» 20 <sup>50</sup> 1)	Fr 8 <sup>30</sup>	» 17 <sup>15</sup>	Sa 5 <sup>05</sup>	» 16 <sup>55</sup>	Mo 13 <sup>00</sup> 1)	» 13 <sup>45</sup>	» 13 <sup>45</sup>	» 13 <sup>45</sup>

1) Chicago an



Abb. 8 | In Verbindung mit Abb. 7: Flugpläne der TWA (Nr. 509) und der Swissair (Nr. 516). Der 29.4.1949 war ein Freitag. Quelle wie oben.

516. Zürich-Genf-New York SR 410	
Zürich . . . . .	ab 29. April 16 <sup>20</sup>
Genf . . . . .	» 29. » 17 <sup>45</sup>
Shannon . . . . .	an 29. » 22 <sup>00</sup>
Gander . . . . .	» 30. » 7 <sup>15</sup>
New York . . . . .	» 30. » 12 <sup>45</sup>

Die postbetrieblichen Vorbereitungen auf die neue Flugsaison waren rechtzeitig erfolgt. In Bezug auf den Erstflug der Swissair konnten sich die Pro Aero-Flüge eigentlich nur noch in den normalen Betriebsablauf einfügen. Zudem waren die SST über den in diesem Monat ersten Swissair-Flug zwar nicht bestimmt, aber wenigstens „zur gefälligen Kenntnis“ informiert worden. In Zürich, wo die Pro Aero-Belege aus St. Gallen sogar vom 27. April den Weg auf den Erstflug gefunden haben, wurde die „ordnungsgemässe Benützung“ wie in Genève richtig verstanden und umgesetzt.

Aus der Planung des Auswechslungsamtes Genève 1 für die Linien nach den USA ab dem 1.4.1949 (Abb. 9) ist zu sehen, dass Genève 1 als SST der Pro Aero-Sendungen vom 28. April aus Lugano und St. Gallen nach La Chaux-de-Fonds und weiter in die USA freitags keine Zuleitung auf den TWA-Kurs von 13:05 h (Abb. 8+9) wie bisher machte.

19 III 1949  
r.



Genève 1 Exp.lettres.

Horsaire dès le 1er IV 49

Echange de dépêches-avion.

Lignes intercontinentales de la T.W.A.  
et SWISSAIR.

Direction Suisse - U.S.A.

Départ de Genève:							ligne: parcours:	
lu	ma	me	je	ve	sa	di		
19.05	(jusqu'au 29 V)						TWA 923	Genève-New York-Washington
	20.10						TWA 907	" " "
		19.05					TWA 927	" " "
			13.55				TWA 979	" " "
			17.18	(jusqu'au 25 IV)			TWA 921	Zürich - New York (vendredi)
			17.45+				SR 410	" - Genève- "+(dès 29 IV)
				22.20			TWA 941	Genève-New York
						13.55	TWA 931	" -Gander - Chicago
17.45+							SR 410	Zeh - Genève - New York. (+)= dès le 30 V)
11.47	11.47	11.47	6.51		15.51	6.51	Expédition depuis Bâle 2 + = dès le 29 IV	
				11.47+				
13.19							jusqu'au 29 V	
	13.19	13.19	-	-	15.34	-	Expédition depuis ZÜRICH 1	

Abb. 9 | Quelle: PTT-Archiv P 00 C LA 00038-04

Abb. 7 zeigt im Detail, wie Basel 2 und Zürich 1 normalerweise ihre Kartenschlüsse nach Genève 1 (mit der Bahn) leiteten. Zürich 1 leitete nur mittwochs, donnerstags und sonntags seine späten KS auf den TWA-Kurs ab Kloten. Ab dem 29. April war freitags in Genève 1 nur der Swissair-Kurs aufgeführt. Die Zuleitung auf diesen Flug ab Basel 2 erfolgte mit den Zügen Nr. 1228/12, Abfahrt 11:47 h (s. Zeile „Expédition depuis Bâle 2“) und Ankunft in Genève 16:12 h.<sup>11</sup> Da der KS dort um 16:30 h erfolgte, war die Zeitspanne ab Zugankunft berechnet wahrlich knapp. Leider ist über eine Zugsverspätung an diesem Tag auf dieser 4:25 Std. langen SBB-Fahrt nichts mehr zu finden. Nur eines scheint sicher: Da der Erstflug der Swissair wie erwähnt um 13:05 h in New York angekommen ist, kann wenigstens der Ankunftsstempel Abb. 4a mit der unvollständigen Zeitangabe „3“ als „3 PM“ angesehen werden (Abb. 15).

Wenn der postbetriebliche Ablauf klar war, dann kann nur ein Ablaufschema helfen, die Komplexität der Zeitabstimmungen zwischen den Kartenschlüssen sowie den Pro Aero-, TWA- und Swissair-Flügen aufzuzeigen. Die Zuleitungen ab den Pro Aero-Flug-Endzielen zu den Sammelstellen sind mit gestrichelten Linien angezeigt. Während jene ab St. Gallen und La Chaux-de-Fonds klar sind, ist es jene ab Lugano leider nicht.

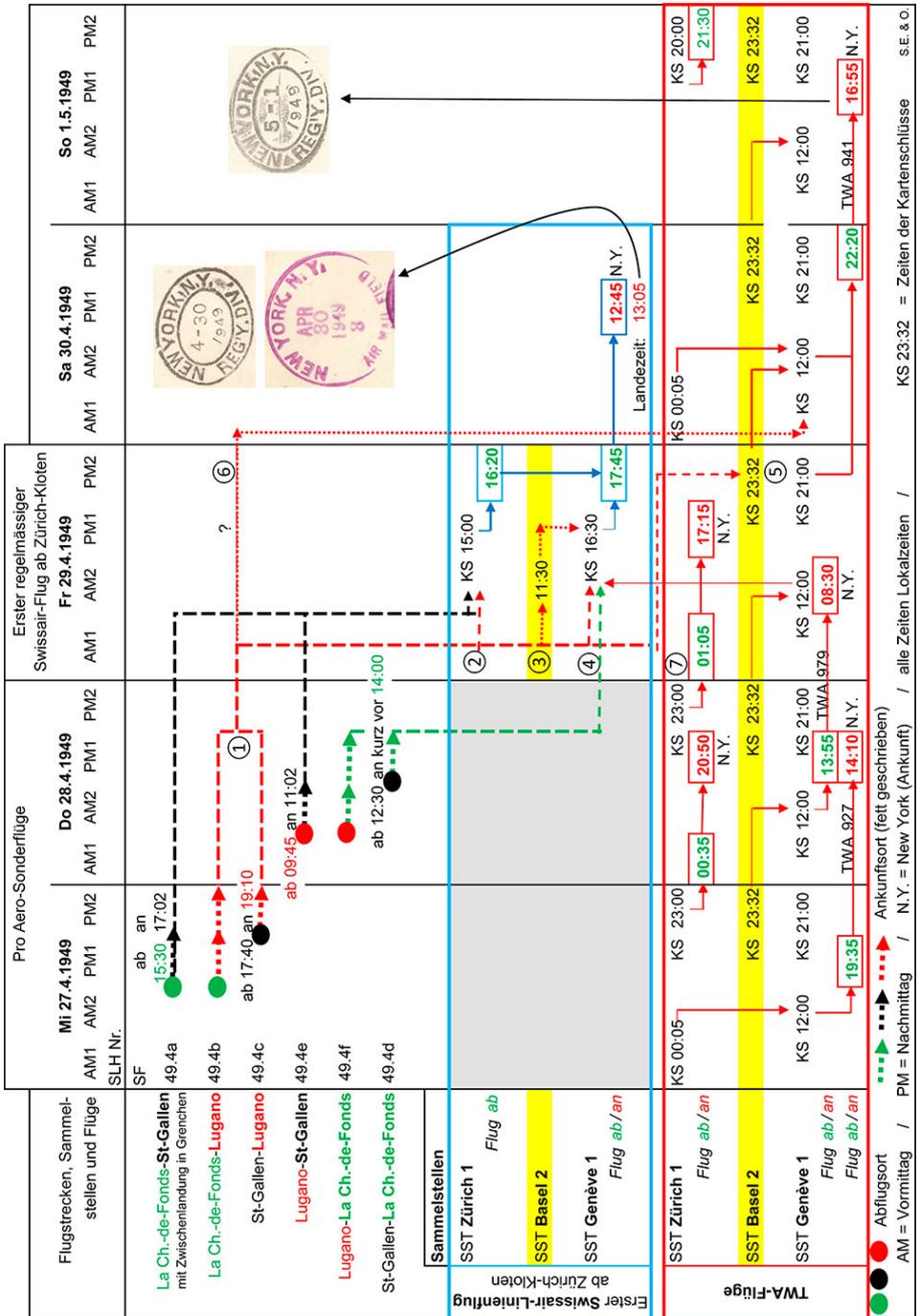


Abb. 10 | Zusammengestellt aufgrund der Informationen im SLH und in den Postverbindungen mit dem Ausland, PTT-Archiv P-39-1 (April 1949).

## 5. Pro Aero-Briefe mit USA-Destinationen

### 5.1 Briefe der beiden SF-Flugstrecken nach ST. GALLEN



Abb. 11a | 27.4.1949,  
Streckenbeleg La Ch-d-Fds-  
St. Gallen (SF 49.4a). Von  
St. Gallen weiter nach SST  
Zürich 1 zum Kartenschluss (KS)  
vom 29.4.1949 um 15:00 h für

Erstflug RF 49.10a. Transitstempel New York wie Abb. 4a, ASt Los Angeles 1.5.1949



Abb. 11b | 27.4.1949.  
Streckenbeleg La Ch-d-Fds-St.  
Gallen wie oben (SF 49.4a).  
Danach weiter nach SST Zürich  
1 zum Erstflug RF 49.10a. ASt  
Washington wie Abb. 4c. Da  
Washington als KS galt, erfolgte  
eine Umladung des KS in New York für die Weiterleitung mit einem anderen Flug.



Abb. 12 | 28.4.1949.  
Streckenbeleg Lugano-St.  
Gallen (SF 49.4e). Von St.  
Gallen weiter nach SST Zürich  
1 zum KS vom 29.4.1949 um  
15:00 h für Erstflug RF 49.10a.  
ASt New York wie Abb. 4b.  
A.M.F.-Stempel fehlt gelegentlich.

Anmerkung 1 zu den Briefen Abb. 11-12: Die ungewohnten Flugpost-Etiketten sind Ausschnitte aus der gängigen Flugpost-Etikette für Pakete. Wer Gaudenz Müller, den bekannten Berner Philatelisten als Absender dieser Briefe kannte, mag ihm diese originelle Zubereitung zutrauen. In dieser Form entsprach die Etikette ja den UPU-Vorschriften, da sie mit dem französischen „Par avion“ versehen war.



Abb. 13 | Flugpost-Etikette für Pakete SLH FE B.6 / 1944

Anmerkung 2: Wusste Gaudenz Müller über diesen Swissair-Erstflug Bescheid? Es fehlt diesbezüglich jeglicher Leitwegvermerk. Die Frankatur mit der Flugpostzuschlagstaxe von 40 Rp. je 5 g ist auf jeden Fall richtig. Auf Brief Abb. 12 ist „10 g“ geschrieben. Er ist noch verschlossen und ein Nachwägen bestätigt diese Angabe der 2. Gewichtsklasse. Da die Einschreibgebühr 40 Rp. betrug, waren also alle hier abgebildeten Briefe richtig frankiert.

## 5.2 Briefe der beiden SF-Flugstrecken nach LUGANO

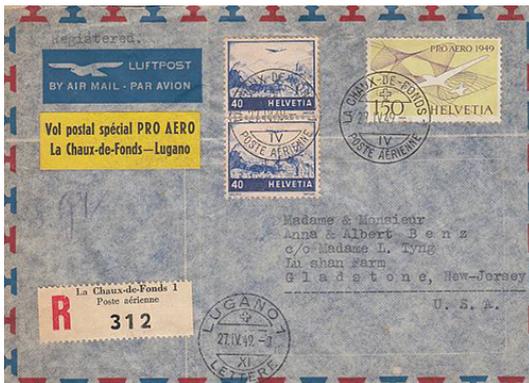


Abb. 14 | 27.4.1949. La Ch-d-Fds-Lugano (SF 49.4b). Von Lugano weiter nach irgendwohin, aber vermutlich nicht zum Erstflug RF 49.10a/b, weil **ASt New York vom 1.5.1949**. Bildquelle: Aerophilatelie Palmer, Katalog der 70. Spezialauktion Aerophilatelie



Abb. 15 | 27.4.1949. St. Gallen-Lugano (SF 49.4c). Von Lugano weiter nach irgendwohin, aber vermutlich nicht zum Erstflug RF 49.10a/b, weil **ASt New York vom 1.5.1949**. Dafür mit weissem Dach!

### 5.3 Briefe der beiden SF-Flugstrecken nach LA CHAUX-DE-FONDS



Abb. 16 | 28.4.1949. St. Gallen-La Ch-d-Fds (SF 49.4d). Von La Ch-d-Fds weiter nach SST Genève 1 zum KS vom 29.4.1949 um 16:30 h für Erstflug RF 49.10b. ASt New York Air Mail Field wie Abb. 4a. In diesem roten Stempel fehlt leider die Angabe AM oder

PM (wie auch in Abb. 11a). Da die Ankunft anstatt wie geplant um 12:45 h leicht verspätet um 13:05 h erfolgte<sup>4c</sup>, darf davon ausgegangen werden, dass es 3 PM ist.



Abb. 17 | 28.4.1949. Lugano-La Ch-d-Fds (SF 49.4f). Wie Beleg Abb. 16, von La Ch-d-Fds weiter nach SST Genève 1 zum Erstflug RF 49.10b? Ob er tatsächlich mit dem Erstflug befördert wurde ist formell nicht nachgewiesen (kein ASt), aber sehr wahrscheinlich. Brief ohne die von der PTT verkauften gelbe Leitetikette.

## 6. Fragen und mögliche Antworten

### 6.1 Der Ankunftsstempel vom 1.5.1949

Fest steht, dass nur die beiden in die USA adressierten Briefe Abb. 14 und 15 den Ankunftsstempel New York vom 1.5.1949 tragen und dass beide Briefe am 27. April LUGANO als Pro Aero-Flugstrecken-Endziel hatten.

Der Pro Aero-Flug am 27. April erfolgte wegen ungünstigen meteorologischen Verhältnisse erst am späten Nachmittag und kam um 19:10 h in Lugano-Agno an. Die Abstempelung der rund 27'000 Sendungen konnte somit erst am 28. April beginnen. Dennoch sollten die USA-Briefe mehr als genügend Zeit gehabt haben, um auf den Erstflug vom Freitag, 29. April zu gelangen. Allenfalls durch eine direkte Zuleitung via Zürich [②] im Ablaufschema] oder Genève [④]? Wenn dem aber so wäre, dann würden die Briefe den US-Ankunftsstempel vom 30. April tragen. Eine indirekte Zuleitung via SST Basel 2 drängt sich deshalb auf, was auch dem Grundsatz der „ordnungsgemässen“ Weiterleitung, sprich „dem schnellst

möglichen Weg“ für die Weiterleitung der SF-Briefe in die USA zum Kartenschluss am 29. April um 11:30 h [③] entsprochen hätte. Die SST Basel 2 musste aber den Kartenschluss für den Swissair-Erstflug nach Genève leiten. Dies scheint auch nicht geklappt zu haben, sonst wären die USA-Belege ebenfalls vom 30. April abgestempelt. Dies bedeutet, dass irgendwo eine Verspätung oder eine Fehlleitung passiert sein muss, aber wo? In Lugano, in Basel oder auf der Bahnfahrt ab Lugano nach Basel oder ab Basel nach Genève (s. Kap. 4)?

Es gibt Hinweise, die auf eine verspätete Verarbeitung in LUGANO hindeuten. So standen dort nur zwei Stempel zur Verfügung und LUGANO berichtete, dass die letzten Pro Aero-Sendungen „schon“ (italienisch „già“) am 29. April mit den Zügen 51/151 weitergeleitet wurden: „Tutti gli invii ricevuti [...] furono completamente rispediti già il 29 aprile, gli ultimi con i treni 51/151.“ Zug 51 fuhr aber um 00:52 h ab Lugano. Wenn die letzten Sendungen mit diesem Zug gereist sind, dann war es folglich schon der erste Zug vom 30. April [⑥]! Dies würde erklären, warum R-Briefe des SF 49.4c, welche nach Lengnau BE und Zürich 37 Wipkingen sowie zwei nach Lyss (darunter ein Express) adressiert waren, nachweislich erst am 30. April zugestellt wurden.

Auch wenn eine betriebliche Verspätung in Basel 2, auf dem Weg dorthin oder von dort nach Genève das Zeiträtsel lösen würde, bleibt noch eine andere Ungereimtheit offen: LUGANO war ja nur SST der Pro Aero-Sonderflüge. Für die Weiterbeförderung der zuschlagsfrankierten Pro Aero-Briefe ins Ausland musste wie erwähnt eine der drei SST Basel, Zürich oder Genève eingeschaltet werden. Aber woher sollten die Postdienste in Lugano wissen, was am 29.4.1949 auf der Alpennordseite so Besonderes anstand? Weder sie noch die KPD Bellinzona hatten Kenntnis von Brief Abb. 6 und die Aussage „Die Swissair wird am 29. April den Betrieb der Luftpostlinie SR 410/411 Zürich-Genf-New York-Zürich wieder aufnehmen“ machte aus diesem Ereignis auch für die Tessiner keinen Erstflug!

Alle diese Fakten deuten auf eine Verzögerung der in LUGANO eingegangenen SF-Belege hin. Warum und wo genau kann aber leider nicht abschliessend beantwortet und belegt werden.

## **6.2 Die nicht eingeschriebenen Flugpostsendungen**

Wurden die gewöhnlichen Sendungen wie Abb. 17 auch mit dem Swissair-Erstflug befördert? Aufgrund des bisher Gesagten, dürfte bei den Pro Aero-Sendungen die Endstation der Sonderflüge den Hinweis liefern. Bei Sendungen nach La Chaux-de-Fonds wie Abb. 17 und St. Gallen dürfte kein Zweifel bestehen, dass auch sie den Anschluss auf den Erstflug geschafft haben. Bei den Drucksachen ist ferner zu beachten, dass gemäss Luftpostladegewicht ab Zürich keine Drucksachen (AO) versandt wurden (oder ggf. nur vereinzelt mit den LC verpackt).

Luftpostladegewichte in 2. Vierteljahr 1949									
Swissair- und Poollinien									
Linie, Strecke und Art der Sendungen	April			Mai			Juni		
	Anzahl Flüge	Gewicht kg	Durchschnitt	Anzahl Flüge	Gewicht kg	Durchschnitt	Anzahl Flüge	Gewicht kg	Durchschnitt
<b>SR 410 Genève-New York</b>									
LC		81,600			260,250			368,530	
AO		37,900			98,500			149,060	
Zeitungen		-			-			-	
Pakete		-			-			-	
Shannon		-			6,180			14,680	
New York		91,190			226,770			391,790	
<b>SR 410 Zürich-New York</b>									
LC		10,850			61,750			167,581	
AO		-			1,850			34,085	
Zeitungen		-			-			-	

Abb. 18 | Luftpostladegewicht 2.Q.1949. N.B: Auffallend sind die kleinen Mengen Briefsendungen und Drucksachen, die in diesen drei Monaten in Zürich im Vergleich zu Genève abgefertigt wurden. Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 22-12-04.

### 6.3 Die beförderten Sendungen

Wie zuverlässig sind die Angaben zu den beförderten Sendungen, da gemäss Luftpostladegewicht ab Genève 81,6 kg und Zürich 10,85 kg Briefpostsendungen (LC) befördert worden sind?

Die beiden Briefe Abb. 15+16 wurden von der Wertzeichenverkaufsstelle der PTT an einen Mr. Godlef in New York gesandt. An der *Pilatusmail-Auktion* vom Frühjahr 2021 stand ein anderer von der PTT an denselben Empfänger adressierter Beleg der Strecke La Chaux-de-Fonds - St. Gallen im Angebot. Die uns bekannten Briefe von Gaudenz Müller wurden ihrerseits an vier (davon einer nicht abgebildet) Adressaten in den USA gesandt. Gibt es einen Grund, dass alle diese US-Adressaten nicht auch einen Beleg der übrigen Strecken erhalten haben? Das ergäbe für nur diese sechs Empfänger zusammen 36 Belege (6 x 6) bzw. 24 Belege (6 x 4), wenn die SF-Briefe via Lugano ausgelassen werden. Gemäss SLH betrug die Anzahl der beförderten Sendungen zuerst ca. 5 Stk je ab Zürich und Genève (Ausgabe 2000) und dann je ca. 10 Stk (2013 und 2018). Angesichts der obigen Luftpostladegewichte des Swissair-Kurses 410 vom April 1949 (in diesem Monat fand nur der Erstflug statt) und der weiter oben erwähnten Aussage der GD PTT „die zuschlagsfrankierten Sendungen nach USA, die die Fertigung von besonderen Bunden „par avion USA“ rechtfertigten“, wird die Unsicherheit in Bezug auf die Anzahl der beförderten Sendungen bestimmt nicht kleiner.

### 7. Wer weiss mehr?

Zur Klärung der Frage des Ankunftsstempels vom 1.5.1949 nehmen wir gerne ergänzende Informationen (insbesondere eingeschriebene Pro Aero-Belege mit USA-Destinationen) entgegen. Den Antworten ist bitte ein Scan der Vorder- und Rückseiten (Auflösung 300 dpi) beizufügen. Die Analyse weiterer Belege hilft vielleicht bei der Erklärungssuche. Herzlichen Dank.



## Nachwort

Bei unseren Nachforschungen stossen wir manchmal mit Unterstützung von Kommissar Zufall auf neue, uns bisher unbekannte Quellen von hoher Qualität. So geschehen bei der Bearbeitung einer Detailfrage zum vorliegenden Beitrag. Aufgrund der Qualität und der Vielfalt des Inhalts machen wir gerne auf die Website <https://histaero.ch> aufmerksam.

Die Website wird von **Daniel Ruhier** gepflegt. Als ehemaliges Mitglied eines COCKPIT-Clubs (sic / s. Beitrag über den Helikoptersonderflug) und nach einer beruflichen Laufbahn im heutigen *Bundesamt für Zivilluftfahrt* und zuletzt als Vertreter der Schweiz im Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in Montreal, liefert er Informationen der besonderen Güte aus erster Hand. Ruhier über seine Website: „Zum hundertjährigen Jubiläum der gewerbsmässigen Luftfahrt habe ich meine historischen Nachforschungen über die Geschichte des Schweizer Luftverkehrs in redaktionellen Beiträgen und Datensammlungen dargelegt, die ich hiermit auf dieser Website einem grösseren Interessentenkreis zugänglich machen möchte.“

HistAero.ch

Start Willkommen NEWS 100 Jahre Archiv BAZL - Informationen - Register Luftfahrt Flugblätter

Flugblätter - Flugpläne Personal Links Kontakt Support

Home



Viel Spass und viele Neuentdeckungen beim Stöbern!

Weitere Quellen/Abkürzungen:

1. Schweiz. Luftposthandbuch 2018, Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 2. Berner Briefmarkenzeitung 05/06.1949, Zumstein & Cie Bern | 3. Luftfahrtregister, via [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch) | 4. L'Impartial (a) 26.5.1948, (b) 29.4.1949, (c) 17.5.1949 via [www.e-newspaperarchives.ch](http://www.e-newspaperarchives.ch) | 5. Je vois tout-en famille 4.5.1949, via [www.scriptorium.bcu-lausanne.ch](http://www.scriptorium.bcu-lausanne.ch) | 6. PTT-Archiv (a) P 00 C LA 00038-04 (b) P 00 C 0229-02 oder P 00 C 0269-02 | 7. Aero-Revue 1/1949, Bibliothek Dokuzentrum Verkehrshaus der Schweiz, Luzern | 8. Alle Zahlen ausser jene von 1949 (NZN 30.12.1949) aus Bordbuch der Schweizer Luftfahrt, Ernst Wyler, 2001, NZZ Verlag | 9. Postverbindungen mit dem Ausland, PTT-Archiv, P39-1 (1946) | 10. Geschäftsbericht der Swissair via [www.histaero.ch](http://www.histaero.ch) | 11. Kursbuch 1948/1949 der SBB | 12. The Airpost Journal, May 1949, via [www.americanairmailssociety.org](http://www.americanairmailssociety.org) | ASt = Ankunftsstempel | KS = Kartenschluss | PTA = Amtsblatt der PTT | SLH = vgl. Quelle 1 | SST = Sammelstelle | TrSt = Transitstempel | Zst = Zumstein-Katalog Schweiz 2022 (FP=Flugpost)

Herzlichen Dank an die Teams des PTT-Archivs in Köniz mit Barbara Schmutz und der SBB Historic - Stiftung Historisches Erbe der SBB in Windisch mit Laura Kaiser.

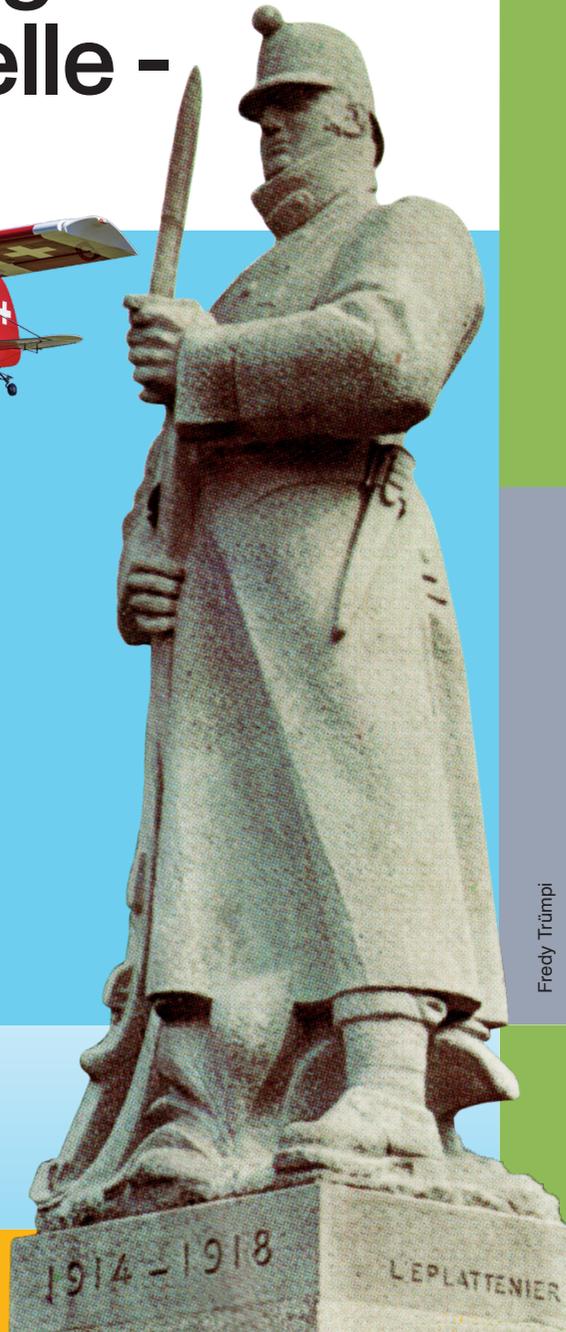
Tag der Aerophilatelie 2024

# Gedenkflug La Caquerelle - Lausanne



CPDE.ch

**31. 8. 2024**  
2954 La Caquerelle  
ab 9.00 Uhr  
Das Organisationskomitee



COMMEMORATION  
VOL AEROPHILATELIQUE  
LA CAQUERELLE - LAUSANNE

1924  
2024 **100** ANS



SENTINELLE DES RANGIERS

## Samstag 31. August 2024 ab 09.00 h in La Caquerelle 8, 2954 Asuel (Jura)

### Programmpunkte:

- Ca. 10.00 h Landung des Fieseler Storch's hinter dem Restaurant in La Caquerelle
- Verkauf von Sonderumschlägen, Vignetten und Briefmarken
- Sondervignette nur am 31. August 2024 in La Caquerelle erhältlich
- Briefmarkenausstellung und Briefmarkenbörse
- Modellflugvorführung
- Ca. 16.00 h Postübergabe und Start Gedenkflug nach Blecherette, Lausanne
- Tag der Aerophilatelie 2024
- Transport vom Bahnhof Delsberg
- Grosser Parkplatz vor dem Restaurant

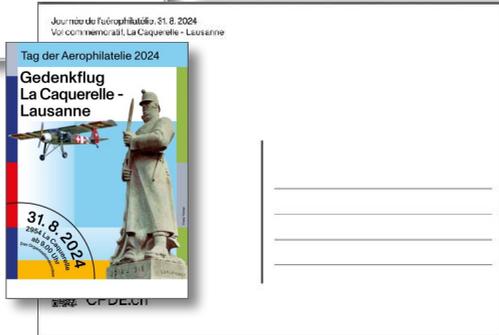
Wir freuen uns auf Ihren Besuch und wünschen Ihnen jetzt schon einen schönen und interessanten Tag.  
Das Organisationskomitee



Oben links: *Offizielles C6 Kuvert*  
Oben rechts: *Block mit 4 Vignetten*



Unten: *Offizielle Postkarten*  
*Text- und Bildseite*



Roland Herzog Kirchberg BE

## Wie ein PCS-Erstflugbeleg zum Politikum wurde

Am 28. März 1989 eröffnete die Swissair mittels ihrer damals noch 41%-Tochter Crossair die Direktverbindung von Ljubljana nach Zürich. Der PCS nahm dies zum Anlass, einen Erstflugbeleg zu erstellen, um dieses Ereignis zu dokumentieren. Als Sujet wurden auf dem Beleg von Ljubljana nach Zürich unter dem Schriftzug «swissair» eine Saab 340 HB-AHA, eine Karte des ehemaligen Gebietes von Jugoslawien mit jenen Landesgrenzen, die sich nach dem Zerfall ergeben haben, die alte Landesflagge von Slowenien, der Text «Slovenia» und weitere Angaben zum Erstflug aufgedruckt. Frankiert wurde der Beleg mit dem gültigen Auslandsporto von 2000 Dinar der Jugoslawischen Post, die auch einen passenden Sonderstempel bewilligte.

Als die vorbereiteten Belege (Seite 76) der ZGF, der Postphilatelistischen Gesellschaft übergeben wurden, warf ihr Vertreter einen Blick auf die Belege, womit die Geschichte eine unerwartete Wendung nahm. Er monierte, dass es mehrere Mängel beim Design der Belege gab, semantischer, grammatikalischer aber vor allem auch ideologischer Natur.

Auf der Karte von Jugoslawien waren die Umrisse der Republiken mit ihren Hauptstädten zu sehen – nicht jedoch die Hauptstädte der Provinzen. Der Name der Republik Slowenien stand irgendwo vor der montenegrinischen Küste und der Name der slowenischen Hauptstadt wurde zweimal falsch geschrieben – Ljubljiana (unten in der Erläuterung zum Erstflug und rückseitig

**LJUBLIJANA-ZÜRICH 27.3.89**

SWISSAIR  
Hotel Lev  
YU-61000 Ljubljana

bei der Absenderadresse der lokalen Swissair-Vertretung). Wegen all der «antijugoslawischen» ideologischen Fehler kam die Spitze des SPPTTS (vereinigtes PTT-Unternehmen Sloweniens) zu

dem Schluss, dass der gesamte Umlauf an Gedenkumschlägen (3000 Stück) vernichtet werden sollte, was auch geschah, und zwar in einem Zentralheizungsofen. Als Einziger erhalten ist glücklicherweise noch der Musterbeleg. Der Flug hat stattgefunden, wie ein anderer Beleg beweist, auf dem nicht nur der Flughafenstempel vom

Flughafen Ljubljana (alter Name: Letališče Brnik), sondern auch der Ankunftsstempel von Zürich Flughafen - der allerdings erst zwei Tage später, an einem Donnerstag angebracht wurde – zu sehen ist.



Markus T. Stäuble

Quellen: - Begleitmaterial aus der Auktion des Beleges, | - PCS-Archiv | - Wikipedia

Fordern Sie den aktuellen  
Auktionskatalog an!



# RICHTUNGSWEISEND IN DER WELT DER AEROPHILATELIE

**EINLIEFERUNG**

zu Auktionen

**GEBOTE**

bei Auktionen

**DIREKTVERKAUF**

schnell  
und einfach

**KAUF**

im Onlineshop



**AEROPHILATELIE JOHANNES E. PALMER**

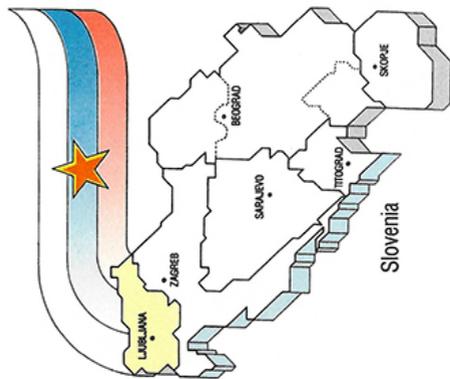
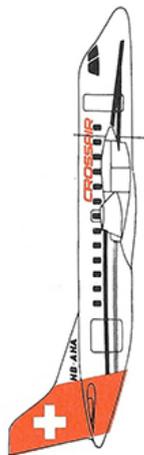
Falkenweg 3 · D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg

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)

swissair



PREMIER VOL • PRIVILET



Philatelisten-Club Swissair  
Poste restante  
CH-8058 Zurich-Flughafen

Par avion

FD PTT Slovenija št 238

**LJUBLJANA-ZÜRICH 27.3.89**