

Ausgabe 1/2025



PHILATELIE UND LUFTPOST



«Pro Juventute – Stetige Veränderung»

Gemeinschaftsausgabe
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein SAV



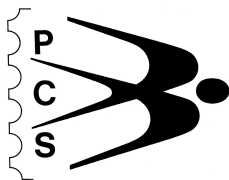
easyJet Erstflug UNO Genf - A Coruña 26. März 2023
Airbus A320-251N, HB-AYN, CMD Philippe Sutter, F/O Olivier Bonvin

Jubiläumsflug über Langenthal 04. Mai 2024
Pilatus PC-6 HB-FAN „Yeti“, Pilot P.Lüscher



Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
PCS-Daten, Redaktionsschluss	Seite 6
Wussten Sie schon ... Wright Flyer Motor <i>Walter Kalt</i>	Seite 6
Vorwort. Liebe Mitglieder <i>Markus T. Stäuble Präsident PCS</i>	Seite 7
Nachruf René Koller d/f <i>SAV-Vorstand</i>	Seite 8/9
Wussten Sie schon ... Northrop P-61 "Black Widow" <i>Walter Kalt</i>	Seite 10
Mit den besten Absichten geschickt. <i>Roger G. Stanley-Smith / Peter Beer</i>	Seite 11
Eilflug und Nachtpostflug Basel-Frankfurt der SR 1933/39 <i>Werner Liechi</i>	Seite 15
Die Swissair als Botin zwischen Fluggästen und Postbüro <i>Werner Liechi</i>	Seite 36
Geschichten von azurblauen Feldern und Sternen Histoires de champs d'azur et d'étoiles. Le tir au pêcheur <i>KKdt F. Carrel a.D.</i>	Seite 47 Seite 54
Thea Rasche, «The flying Fräulein». Berühmte Fliegerinnen. <i>Walter Kalt</i>	Seite 57
Wussten Sie schon ... Hubschrauber MIL Mi-26 <i>Walter Kalt</i>	Seite 63
Iljuschin Il-62 auf dem Flugplatz Stöln/Rhinow <i>Walter Kalt</i>	Seite 64
Wussten Sie schon ... Bristol Beaufighter/Noorduyn Norseman <i>Walter Kalt</i>	Seite 69
Der besondere Beleg. Deutscher Schleuderflug <i>Peter Beer</i>	Seite 70



Philatelisten-Club Swissair Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

**Präsident,
Mitgliederdienst,
Aktionen**

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

**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@bluewin.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



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV

Präsident:
Luftposthandbuch SAV
Homepage

vacant
vacant
vacant

**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, Mitgliederkontrolle
Tag der Aerophilatelie, Archiv
Neuheitendienst**

G. Gorgerat Schöngengrundstr. 13 8600 Dübendorf
Tel: +41 79 317 88 69
Email: sav@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 1725 13 1381
Email: mail@aerophil.de

Vereinsadresse:

Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein
Gérald Gorgerat
Schöngengrundstr. 13
8600 Dübendorf
+41 79 317 88 69 Mail: sav@ggorgerat.ch

www.sav-aerophilatelie.ch



*Das neue
Schweizerische
Luftpost-Handbuch 2025
kommt am 15.05.2025,
an der BERNABA'25
zum Verkauf.*

Druck: Ideenwerk Radeburg,

www.iw-radeburg.de,

info@iw-radeburg.de

Der **PCS-Clubabend** findet jeden 1. Montag des Monats um 19.00 Uhr in der bxa, Grindelstrasse 20, 8303 Bassersdorf statt.

2025	07. Apr. Vortrag	05. Mai	02. Juni
	07. Juli	01. Sep.	06. Okt.
	03. Nov. Vortrag	01. Dez. Chlausabend	

Vorträge 2025

07. April Peter Christoph Ehrensberger.
Thema: Kilimandscharo

03. November Max Brack
Thema: Arktisfahrt 1931

Alle Daten und vieles mehr auf www.philclub-swissair.ch

Redaktionsschluss für das Heft 2/2025

ist der 01. September 2025

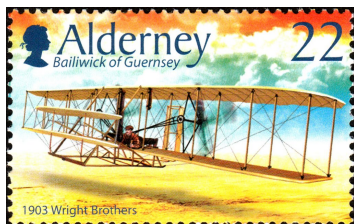
Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.

Senden Sie diesen an: kawa@vtxmail.ch

oder an Walter Kalt, Opfikerstrasse 3, 8303 Bassersdorf

Wussten Sie schon...

dass der Motor des **Wright Flyer** bei einem Gewicht von 91 kg ganze 12 PS leistete? Es gab zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts noch keine



speziellen Flugmotoren und herkömmliche Automotoren waren viel zu schwer. Also konstruierten die Brüder Wright selbst einen wassergekühlten Vierzylinder Flugmotor für ihren "Flyer". Im Dezember 1903 gelang so der offiziell erste Motorflug. In hundert Jahren hat sich viel verändert. Moderne Flugmotoren erreichen bei geringerem

Gewicht ein vielfaches an Leistung - bei enormer Zuverlässigkeit. Die Turbine Allison 250-C20 zum Beispiel leistet bei einem Gewicht von weniger als 80 kg bis zu 420 PS. Sie wird hauptsächlich in Hubschraubern wie z. B. Jet Ranger, OH58, AS355, BO 105 und A109 verwendet, aber auch als Propellerturbine für Flächenflugzeuge.

Walter Kalt, Bassersdorf

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

Liebe Vereinsmitglieder, geschätzte Leser

Die Luftfahrtbranche brummt und dies bekommen wir auch in der Schweiz zu spüren. Neben dem Ausbauprojekt am Flughafen Zürich werden SWISS und Edelweiss diesen Sommer ein neues Flugzeug erhalten, die A350-900. Die Lufthansa-Gruppe wächst ebenfalls. Seit Freitag, den 17. Januar 2025 besitzt sie 41% der ITA, der jungen italienischen Fluggesellschaft. Dieser erste Beteiligungsschritt wurde durch eine Kapitalerhöhung von 325 Millionen vollzogen. Die Option, auf 90% aufzustocken besteht bereits für dieses Jahr, ist aber noch nicht so geplant. Damit wird die LHG weiter wachsen. Neben der LH mit ihren 36707 Mitarbeitern sind nun die Töchter SWISS, edelweiss, Austrian, brussels, Eurowings, discover, Air Dolomiti und ITA mit insgesamt 31835 Mitarbeitern fast gleich gross. 381 LH-Flugzeuge werden mit 461 Flugzeugen der Töchter ergänzt. Der Flughafen Rom Fiumicino (FCO), mit grossem Ausbaupotential, wird das südlichste Drehkreuz der LH und wird vor allem für die Verbindungen nach Afrika und Südamerika zwischengeschaltet. Mailand (LIN und MPX) ist neben Paris das zweitgrösste Einzugsgebiet der LH neben dem Heimmarkt. Die Lufthansa Group ist damit weltweit die Nummer 4 und ausserhalb der USA die grösste Airline Gruppe und dies nur, weil man durch Übernahmen gewachsen ist.

In der Philatelie tut sich dieses Jahr auch einiges. Neben den bekannten Events wie zum Beispiel den Tag der Aerophilatelie, der dieses Jahr auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach stattfindet gibt es wieder einmal eine Multilaterale Ausstellung, die **BERNABA25**. Die Events und Workshops versprechen ein interessantes Programm. Die Sonderausstellung zeigt unter anderem die königliche Briefmarkensammlung, die überhaupt zum ersten Mal ausserhalb von Grossbritannien zu sehen ist. Somit heisst es: auf nach Bern, und besucht nicht nur die Ausstellung, sondern auch unseren Stand!

Markus T. Stäuble, ihr PCS-Präsident, Winterthur



Nachruf René Koller, 31.07.1947 - 27.12.2024



*René Koller
SAV-Präsident
2021 - 2024*

Am 27. Dezember 2024 mussten wir von einem grossartigen Philatelisten Abschied nehmen. René Koller, der von 2021 bis 2024 Präsident des Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins (SAV) war, verstarb nach langer Krankheit. Bis zuletzt setzte er sich unermüdlich für den Verein ein. Wir sind René dankbar für seine geleistete Arbeit für den SAV.

1972 trat René Koller dem SAV bei und blieb ihm über 52 Jahre lang treu verbunden. Er war ein Sammler mit weitreichendem Fachwissen, nicht nur in Aerophilatelie und der Schweizer Philatelie, sondern auch in Militaria. Darüber hinaus war er im Quartierverein Aussersihl-Hard aktiv und verfasste mehrere Sachbücher über Aussersihl.

Diese Beispiele zeigen nur einen Teil seiner vielfältigen Interessen und seiner Mitgliedschaft in zahlreichen weiteren Vereinen. Besonders in Erinnerung bleiben uns die Tage der Aerophilatelie, die er dank seines umfangreichen Netzwerks an interessanten Orten in der Schweiz organisieren konnte. Zudem kümmerte er sich um die Betreuung der Website, auf der regelmässige Luftpostbriefe präsentiert wurden – dabei konnte er auf seine eigene umfangreiche Sammlung zurückgreifen, die er im Laufe der Jahre zusammengetragen hatte. Bei den «SAV-Höcks» bereicherten uns seine fachkundigen Ausführungen, wenn es darum ging, Diskussionen zu Luftpostbriefen zu führen und diese kompetent zu klären. Besonders hervorzuheben ist sein Engagement für das Schweizer Luftposthandbuch (LPH), das er seit Beginn des Jahrtausends mit seinem Fachwissen und seiner Hingabe weiterentwickelte. Unter seiner Leitung wurden 2013 und 2018 neue Ausgaben des Handbuchs veröffentlicht. Sein letztes grosses Projekt war die Ausgabe 2025, die an der BERNABA'25 in Bern präsentiert wird. Mit Hingabe und Akribie arbeitete er an diesem Werk, das nicht nur für die heutige Generation von Sammlern, sondern auch für die Zukunft als unverzichtbares Nachschlagewerk dienen wird. Ein wahres Vermächtnis für die Schweizer Luftpostsammler.

Wir behalten René Koller als Freund und engagierter Förderer der Schweizer Aerophilatelie in Erinnerung. Er hinterlässt eine grosse Lücke bei den Aerophilatelisten.

SAV-Vorstand

Aktivitäten 2025:

SAV Generalversammlung und Auktion im Restaurant Werdguet,
13. April 2025, 09:00-16:00 Uhr

SAV 100 Jahr Jubiläum an der **BERNABA'2025** (BernEXPO AG)
Donnerstag, 15. bis Samstag, 17. Mai 2025, Informationstisch SAV,

Vernissage Luftpost-Handbuch 2025 und Verkauf, Jubiläumsfeier zum 100-jährigen Bestehen mit anschliessendem Festbankett für Mitglieder SAV und geladene Ehrengäste (Sa, 17. Mai 2025, 17:00 Uhr)

Tag der Aerophilatelie Flugplatz Langenthal-Bleienbach BE, Samstag, 24. Mai 2025, 09:00-15:00 Uhr

SAV Herbsttreffen im Restaurant Werdguet, Sonntag, 2. November 2025, 09:00-16:00 Uhr

SAV-Höcks, jeden 2. Mittwoch im Monat

Avis de décès de René Koller, 31.07.1947 - 27.12.2024



*René Koller
SAS- Président
2021 - 2024*

Le 27 décembre 2024, nous avons dû prendre congé d'un grand philatéliste. René Koller, président de la Société Aérophilatelique Suisse (SAS) de 2021 à 2024, est décédé des suites d'une longue maladie. Jusqu'à la fin, il s'est engagé sans relâche pour l'association. Nous sommes reconnaissants à René pour le travail qu'il a accompli pour la SAS.

René Koller a rejoint la SAS en 1972 et lui est resté fidèle pendant plus de 52 ans. C'était un collectionneur aux vastes connaissances, non seulement en aérophilatélie et en philatélie suisse, mais aussi en militaria. En outre, il était actif au sein de l'association de quartier d'Aussersihl-Hard et a rédigé plusieurs ouvrages spécialisés sur Aussersihl. Ces exemples ne montrent qu'une partie de

ses intérêts variés et de son adhésion à de nombreuses autres associations. Nous nous souvenons particulièrement des journées de l'aérophilatélie qu'il a pu organiser dans des lieux intéressants de Suisse grâce à son vaste réseau. En outre, il s'occupait de la gestion du site Internet, sur lequel étaient présentées régulièrement des lettres de l'aéropostale - Il a pu s'appuyer sur sa propre collection, qu'il a constituée au fil des ans. Lors des « Stamms » de la SAS, ses explications expertes nous enrichissaient lorsqu'il s'agissait de mener des discussions sur les lettres de la poste aérienne et de les clarifier avec compétence. Il convient de souligner son engagement pour l'ouvrage de référence suisse de la poste aérienne (LPH), qu'il a continué à développer depuis le début du millénaire grâce à ses connaissances spécialisées et à son dévouement. Sous sa direction, de nouvelles éditions de cet ouvrage ont été publiées en 2013 et 2018. Son dernier grand projet a été l'édition 2025, qui sera présentée lors de BERNABA'25 à Berne. C'est avec dévouement et minutie qu'il a travaillé sur cet ouvrage qui servira de référence indispensable non seulement pour la génération actuelle de collectionneurs, mais aussi pour l'avenir. Un véritable héritage pour les collectionneurs suisses de poste aérienne.

Nous gardons de René Koller le souvenir d'un ami et d'un promoteur engagé de l'aérophilatélie suisse. Il laisse un grand vide parmi les aérophilatélistes.

Comité de la SAS

Activités 2025 :

Assemblée générale de la SAS et vente aux enchères au restaurant Werdguet, 13 avril 2025, 09h00-16h00

Centenaire de la SAS à **BERNABA'2025** (BernEXPO AG) jeudi 15 au samedi 17 mai 2025, Stand SAS, vernissage de l'ouvrage de référence 2025 et vente, fête du centenaire suivie d'un banquet pour les membres SAS et les invités d'honneur (SA 17 mai 2025, 17:00)

Journée de l'aérophilatélie Aérodrome de Langenthal-Bleienbach BE, samedi 24 mai 2025, 09:00-15:00 heures

Rencontre d'automne de la SAS au restaurant Werdguet, dimanche 2 novembre 2025, 09:00-16:00

Stamm SAS, chaque 2ème mercredi du mois

Wussten Sie schon ...

dass die **Northrop P-61 "Black Widow"** das erste Flugzeug war, das ausschliesslich für die Verwendung als Nachtjäger gebaut wurde? Die



Bombenangriffe bei Tag wurden im Laufe des zweiten Weltkrieges sowohl für die Alliierten als auch für die Achsenmächte immer verlustreicher. Als man damit begann, die Angriffe in die Nacht zu verlegen, waren neue Strategien zur Abwehr der Bomber erforderlich. Während England und auch Deutschland bereits vorhandene Kampfflugzeuge auf die Nachtjagd umrüstete, beschloss man in den USA neue Wege zu gehen. 1941 begann Northrop deshalb mit der Projektierung eines speziellen Nachtjägers für drei Mann Besatzung - einen Piloten, einen Funkmess-

operator und einen Bordschützen/Funker, der die gewaltige Bewaffnung von 4 MGs Cal. 12,7 mm und 4 Kanonen Cal. 2 cm bediente. Von 1942 bis 1944 wurden schliesslich 707 Stück des schweren Nachtjägers gebaut, die unter anderem auch als Verbindungsflugzeuge und Aufklärer Verwendung fanden.

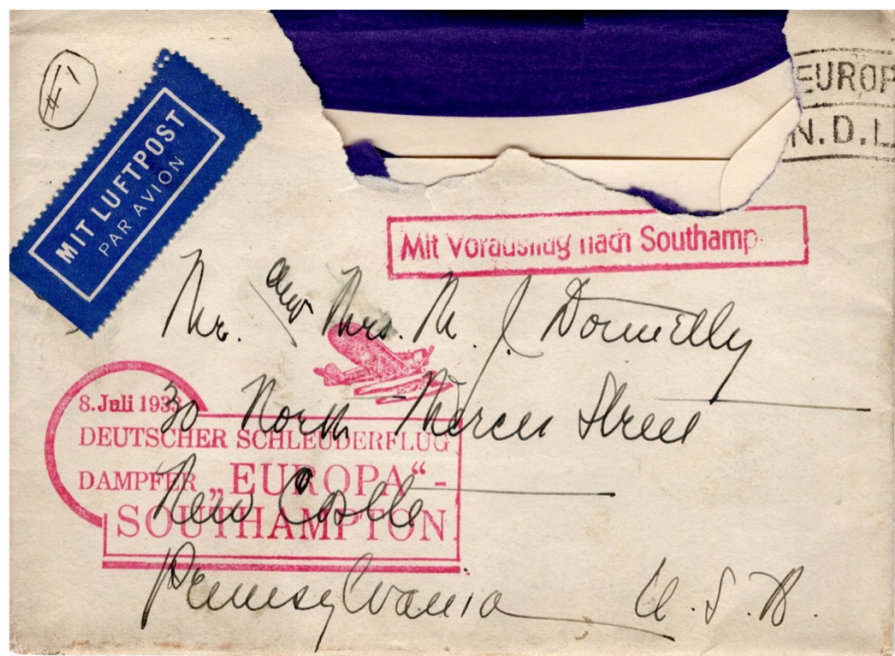
Walter Kalt, Bassersdorf

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

Mit den besten Absichten geschickt.

(oder wie Nichtwissen ein schlechter Berater ist).

Kürzlich habe ich auf Ebay einen Brief von einer Privatperson aus den USA gekauft. Dem Couvert waren die Briefmarken mit der Abstempelung herausgetrennt, sodass man nur noch den Leitwegstempel (Mit Vorausflug nach Southampton) und das Flug-Cachet des Schleuderfluges sehen konnte.



Brief mit herausgetrennten Briefmarken

Dafür war der Original-Inhalt, ein siebenseitiger handgeschriebener Brief sowie eine Werbebroschüre für Katapultflüge, noch vorhanden.

Diese Werbebroschüren (siehe Seite 14) sind nicht leicht zu finden. Sie sind auf sehr leichtem Papier gedruckt, welches sehr schnell zerreisst. Wie auch immer, diese Broschüre wie auch der Brief waren zusammengefasst im Couvert und wurden wahrscheinlich 1933 nur einmal gelesen und dann wieder ins Couvert zurückgesteckt.

Der Brief selbst wurde von einer jungen und flüssigen Handschrift verfasst und ist mancherorts schwer zu entziffern. Beim Lesen des Briefes war ich natürlich interessiert daran, was die junge Dame für Bemerkungen zum bevorstehenden Katapultflug vom Dampfer aus und zur Postbeförderung machte. Der dazu wichtige Ausschnitt liest sich wie folgt:

A plane leaves the boat tomorrow at four in the morning. As I am writing this in order that it will be ready in time. They call it Catapult Mail and the stamp is to be highly valuable to stamps collector.

Ein Flugzeug verlässt das Schiff morgen um vier Uhr am Morgen. Ich schreibe dies jetzt, damit der Brief rechtzeitig bereit ist. Sie nennen dies Katapultpost und der Stempel soll ziemlich wertvoll für Briefmarkensammler sein.

A plane leaves the boat
tomorrow at four in the
morning so I am
writing this in order that
it will be ready in time.
They call it Catapult Mail -
but the stamp is supposed to be
highly valuable to stamp
collectors.

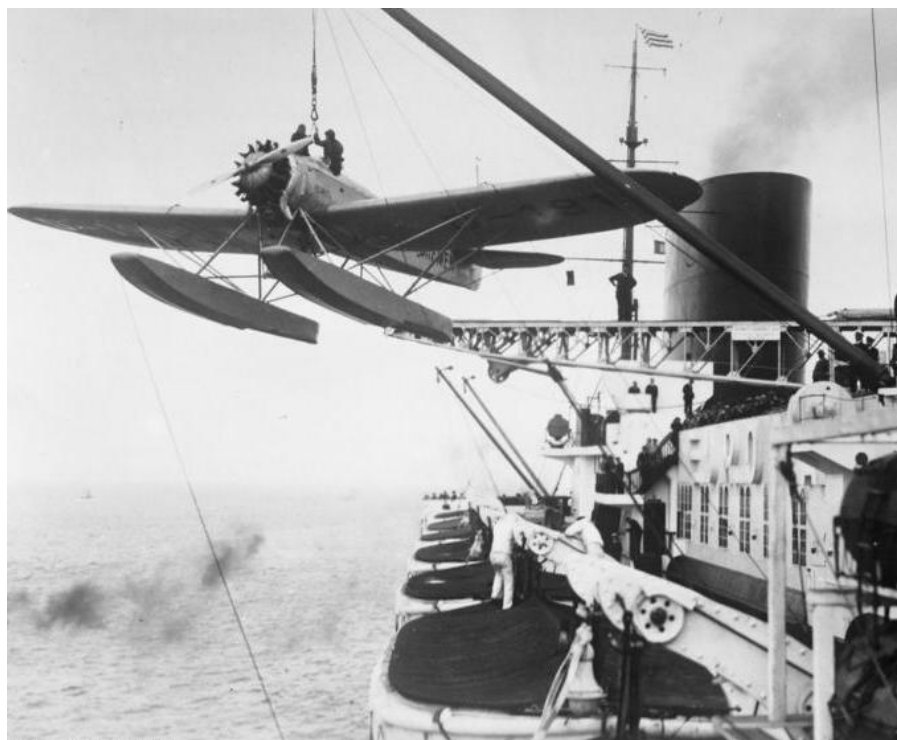
I don't feel quite like
Mrs. Ritz or someone with
my different flowers etc.

Der Flug, welcher diesen Brief aktuell transportierte, startete vom Dampfer «Europa» um 05.20 Uhr am Morgen Richtung Southampton, etwas später als angekündigt.

Nachdem ich den Brief samt Inhalt gewogen habe, kann ich sagen, dass er für die zweite Gewichtsstufe (21-40 Gramm) frankiert gewesen sein muss (Briefgebühr 25 Pf. bis 20g und 15Pf. für die nächsten 20g sowie 2x 50Pf./20g Katapultluftpost-Gebühr, total 1.40 RM). Die beiden Briefmarken wurden leider (unsauber) vom Brief entfernt.

Warum? Wir können nur annehmen, dass weder Absender noch Empfänger eine grosse Ahnung von philatelistischen Sendungen und vor allem von Katapult-Luftpost hatten! Im Englischen kann Stamp sowohl Stempel als auch Briefmarke bedeuten. Hätte die Absenderin flight cachet (Flugcachet) statt stamp als wertvoll beschrieben, wäre wohl der Brief noch als Ganzes erhalten.

Wenigstens war der Inhalt noch komplett!



Die Heinkel He12 wird an Bord des Dampfers Europa geholt.

Katapultflüge

Katapult-Post

Auf dem obersten Deck dieses Dampfers befindet sich ein **Seeflugzeug** der Deutschen **Luft Hansa**, welches in einem Abstand von ca. 1000 km vor

New York und Southampton

durch Katapult abgeschossen wird.

Von Southampton startet ein Anschlußflugzeug nach Köln und Berlin, wo die Post auf die verschiedenen Luftpostlinien verteilt wird.

Die Beförderung mit dem Katapult-Flugzeug bringt einen Zeitgewinn von ungefähr 48 Stunden. Die Postschlußzeiten und die Startzeit werden durch Anhang bekanntgegeben.

Die Sondergebühr für Briefe und Karten beträgt für je 20 g 50 Pf. Die Sendungen müssen mit der Aufschrift „Mit Katapultpost“ versehen sein.

Es empfiehlt sich zwecks Beschleunigung der Zustellung die Sendungen mit Eilbotenporto zu versehen. (Eilbotenzuschlag 50 Pf.)

Die Post benutzt für die Sendungen besondere Katapultstempel, die für Briefmarkensammler großen Wert besitzen.

Auf der Reise **nach Europa** können auch Sendungen nach **New York** mit Katapultpost aufgegeben werden. Sie erreichen in Southampton oft ein gerade nach New York auslaufendes Schiff. Die Postlaufzeit kann dadurch um 4 Tage gekürzt werden.



Katapult Mail

This ship carries on her top-most sun deck a seaplane of the „**Deutsche Luft Hansa**“ which is put aflight by catapult about 400–600 miles off

New York and Southampton

From Southampton another plane starts for Cologne and Berlin, where the mail is distributed to the various air lines.

Through this ship-to-shore flying the catapult-air mail arrives 24–48 hours ahead of ordinary mail. The mail-closing time and the time of departure of the plane are bulletined on board.

The postage for catapult mail is the ordinary rate for letters and cards plus 50 Pf. for every 20 gramm. The mail must be marked „By Catapult Plane“.

To ensure speedy delivery it is suggested to forward catapult mail by „Special Delivery“ (additional postage 50 Pf.).

The Post Office uses a special stamp which is highly valuable to stamp collectors.

On the way **to Europe** mail can also be despatched to **New York** by catapult plane which often reaches a steamer in Southampton about to sail for New York so that time in transit may thus be shortened by 4 days.

Eilflug und Nachtpostflug Basel-Frankfurt der Swissair 1933/39

Die Geschichte der Nachtfluglinie Basel-Frankfurt der Swissair in den 1930er Jahren ist auf den ersten Blick nicht so berauschend. Sie findet ihren Platz aber an einem wichtigen Wendepunkt der europäischen und Schweizer Luftfahrt und aerophilatelistisch betrachtet bietet sie interessante Aspekte. Wer zudem im Luftposthandbuch SLH¹ beim ersten Nachtpostflug vom 1. Mai 1934 auf den Eintrag „Fokker F-VIIa (CH-157)“ gestossen ist, könnte stutzig geworden sein. Denn im Nachschlagewerk „Swissair – A day by day documentation“ ist zu lesen, dass dieser Flug mit einer „Clark GA-43“ ausgeführt worden ist.² Dieser Beitrag geht etwas tiefer auf diese besondere Flugpostlinie ein, auch mit dem Ziel, eine Antwort auf diesen Widerspruch zu finden bzw. zu geben.

1. Zubringer zu Amerika-Dampfern vs. europäischem Nachtflugpostnetz

Der Ursprung der Linie Basel-Frankfurt geht auf das Jahr 1925 zurück, als die Balair gemeinsam mit der Deutschen Luft Hansa die Strecke Basel-Karlsruhe-Frankfurt und im Inland jene nach Zürich beflog.³ Nach der Fusion Balair/Ad Astra zur Swissair übernahm diese ab dem 1. Mai 1931 die Linie Basel-Mannheim-Frankfurt-Köln-Essen-Amsterdam.

In Bezug auf diese Zeiten schrieb Dr. Tilgenkamp Anfang der 1940er Jahre:⁴

„Im Jahre 1931 bereitete sich in aller Stille eine Neuerung im schweizerischen Verkehrsflugwesen vor. [...] Dass in Ländern mit einem gut ausgebildeten Eisenbahnnetz die Geschwindigkeit der wichtigste, wenn nicht der einzige Vorteil des Flugzeuges ist, galt als Binsenweisheit. Aber niemand hatte in Europa die praktische Folgerung aus dieser Erkenntnis gezogen:

- Wenn die Geschwindigkeit des Flugzeuges nur ungefähr doppelt so gross ist wie die des Schnellzuges (150 gegen 75 km/Std.), so geht sein während den Tagesstunden errungener Vorsprung im Laufe der Nacht wieder verloren, solange es noch keinen Nachtluftverkehr gibt.

- Für den Nachtflugverkehr waren damals erst wenige Strecken in Europa, hauptsächlich in Deutschland, befeuert. Es wurde auf ihnen jedoch erst mit Post und Fracht geflogen, als Vorarbeit für einen künftigen Passagier-Nachtflugverkehr.“

Nebst der Geschwindigkeit ging es aber auch – wegen der schwindenden Subventionen – um die Priorisierung zwischen der bestehenden Zubringer-Linie zu den Amerika-Dampfern und der aufgrund der Prager-Luftfahrtkonferenz 1931 befürworteten Schaffung neuer Zubringer-Linien - davon drei aus der Schweiz - zum Aufbau eines europäischen Nachtflugpostnetzes.^{7e}

Die Post als Auftraggeberin und Geldgeberin hatte dabei ein gewichtiges Mitspracherecht.

2. 1933: Eillinie 542 als Abzweigung der Donau-Express-Linie 541

(*) Betriebsdauer: Mo 1. Mai bis Do 31. August, Retourflug Fr 1. September

(+) Flugplan: Zürich ab 18:35 h / Basel ab 19:15 h / Frankfurt an 20:25 h

(*) Unter Berücksichtigung bzw. Ausschluss der Werktage korrigierte Betriebsdauer

(+) Flugzeiten gemäss Flugplan laut den „Postverbindungen mit dem Ausland“^{7d}

Vor diesem Hintergrund hatte die Swissair als erste Fluggesellschaft Europas auf die Geschwindigkeit gesetzt und 1932 zwei Lockheed Orion in Betrieb genommen. Entgegen dem Basismuster hatten die Orion der Swissair nur Platz für vier statt sechs Passagiere, dafür mehr Raum für Post und Fracht. Diese Maschinen beflogen ab dem 2. Mai 1932 die Donau-Express-Linie Zürich-München-Wien (Linie 541). Als erster Anschluss zum europäischen Nachtflugnetz wurde 1933 versuchsweise die Spätlinie Zürich-Basel-Frankfurt eingeführt. Diese wurde auch mit den Orion beflogen und vielleicht deshalb als „Eillinie 542“ bezeichnet. Mit Abflug in Zürich um 18:35 Uhr, in Basel um 19:15 Uhr und Ankunft in Frankfurt um 20:25 Uhr, erfolgte der Rückflug am frühen Morgen des Folgetags. Die Flugzeiten waren so angelegt, weil auf dieser Strecke noch keine Bodenbeleuchtung bestand.

Das Bordbuch der CH-168 belegt, dass dieser Flug in der Regel mit der gleichen Maschine ausgeführt wurde, welche vorher aus Wien nach Zürich zurückgekehrt war und wo gelegentlich der Pilot abgelöst wurde.^{5a} Auch die Strecke Zürich-Bern-Genève wurde mit der Orion als Verlängerung der Donau-Express-Linie bedient. Dank derer Geschwindigkeit waren solche Rotationen möglich. Aber die Swissair hatte nur zwei Orion zur Verfügung. Als Verstärkung wurde gelegentlich die dreimotorige Fokker F.VIIb-3m CH-190 eingesetzt, zumindest auf der Inlandstrecke Zürich-Basel.⁵

Gemäss Geschäftsbericht der Swissair wurden nach Frankfurt vom 1. Mai bis 31. August 1933⁶ werktäglich (Montag bis Freitag) Post und Fracht befördert. Aus einer Kundenmitteilung der Kreispostdirektionen vom 29. April 1933 sind die detaillierten Zuleitungszeiten zu entnehmen:

Genf Flugplatz	15 ⁴⁵	St.Gallen, Zug 22	16 ⁴⁸
Lausanne Flugplatz	16 ¹⁵	Winterthur, " "	17 ⁴⁶
Biel, Zug 1775	15 ⁰⁷	Zürich Flugplatz	18 ³⁵
Chaux-de-Fonds Flugplatz (1.-31.V.)	14 ³⁵	Basel "	19 ¹⁵
(1.VI.-31.VIII.)	15 ⁵⁰	Chur, Zug 188	13 ²⁷
Bern Flugplatz	16 ⁵⁵	" 192 (1.7.-31.8.)	15 ⁵⁴
Luzern, Zug 65	16 ³⁹	Lugano, Zug 65	11 ³⁹

Abb. 1 | Zuleitungszeiten zum Eiflug 1933. Quelle: PTT Archiv P-00 C LA 22 08:03.

Sehr früh machte die Swissair die Erfahrung, dass die Wettereinflüsse allein mit der schnellen Geschwindigkeit nicht umgangen werden konnten. Am 29. Mai 1933 musste Pilot Otto Heitmanek mit der CH-167 wegen des schlechten Wetters eine Nachtlandung in Mannheim (D) machen. Dabei kollidierte er beim Ausrollen mit der Böschung (Abb. 2). Das Flugzeug wurde beschädigt (Kopfstand) und fiel für ca. 3-4 Wochen aus.^{5c,7a,8}



Abb. 2 | Die nach der Nachtlandung in Mannheim (D) mit der Böschung kollidierte Lockheed Orion CH-167. Die mitgeführten Postsendungen blieben unversehrt, verpassten aber den Anschluss in Frankfurt. Bildquelle: ETH-Bibliothek, Bildcode LBS_SR07-00003.

In ihrer Mitteilung an die Kreispostdirektion Basel schrieb die Swissair:

„Wie wir heute Vormittag der Oberpostdirektion in Bern bereits mitteilten, ist unsere Maschine gestern in Mannheim bei der Landung derart beschädigt worden, dass das Flugzeug abtransportiert werden musste. Aus gesagten Gründen konnte die Post nicht nach Frankfurt gebracht werden. Um den Rückflug von heute Vormittag Frankfurt ab 6.10 Uhr zu sichern setzten wir mit Start um 4 Uhr eine Maschine ab Zürich ein, doch war das Wetter auf der Strecke derart schlecht, dass Frankfurt nicht erreicht werden konnte. Über die durch vorgesagte Flugzeugbeschädigung vorübergehend eingetretene Flugplanänderung haben wir Sie mit Spezialschreiben informiert.“^{7a}

Demzufolge musste für die Eillinie vorübergehend ein langsames Ersatzflugzeug eingesetzt werden. Die Abflugzeit in Dübendorf musste um 30 Minuten auf 18:15 Uhr und in Basel um 20 Minuten auf 18:55 Uhr vorgeschoben werden. In Frankfurt traf das Flugzeug 20 Minuten später als bisher, um 20:45 Uhr ein. Die Versandzeiten der Sendungen für die Nachtluftpostverbindung aus dem Raum Zürich mussten im Vergleich zu den normalen Zeiten (Abb. 1) wie folgt früher angesetzt werden:

Zürich Sihlpost	17.30
Zürich Flugplatz	18.15
Winterthur (Zug 22)	17.46
Schaffhausen (Zug 266)	14.40
Letzte Aufgabezeit beim Postamt	
Zürich 1 Hauptpost	17.15
" 2 Fraumünster	17.10
" 3 Bahnhof	17.25

Abb. 3 | Quelle: PTT Archiv P-00 C LA 00038:01.

Um die Postsendungen auf diesen Flug zu lenken, galt auf dieser sog. Eillinie Zürich-Basel-Frankfurt für Briefe und Postkarten nach Deutschland, Belgien, Grossbritannien und den Nordländern (Post Form. 7143-VI.337) vom 1. Mai bis 31. August einen von 20 auf 10 Rappen ermässigten Flugpostzuschlag je 20 g. Diese Sendungen erhielten den Vermerkstempel Abb. 4a/b, welcher in deutscher oder französischer Sprache laut SLH in Basel und Zürich angebracht wurde. In der Ankündigung dieses Eilflugs im *Post- und Telegraphen-Amtsblatt* stand, dass die Kartenschlüsse durch die Postämter Zürich Flugplatz und Basel Flugplatz abgefertigt wurden. In den *Postdampfer- und Luftverbindungen* war auch Zürich 1 bis Juli aufgeführt.^{7d}

Bemerkung: Als Leitgebiete der Eillinie galten Deutschland, Belgien, Dänemark, Grossbritannien, Schweden, Norwegen und Finnland^a, dazu kamen ab Juni Litauen, Polen^a, Lettland, Estland sowie USsR^b und weiter.^{7d}
a=normale Zuschlagstaxe / b=gestaffelte Zuschlagstaxe.



Abb. 4a | Zürich Flugplatz 1.5.1933-16, mit Pilot Franz Zimmermann (auch Adressat der Karte) und der CH-167 nach Frankfurt. Porto Drucksache Ausland 5 Rp. + Flugpost 10 Rp. = Total 15 Rp. Vermerkstempel deutsch EILFLUG, SLH VSt 26 und FE 5/6.

Abb. 4b | Basel
 Flugplatz 10.5.1933-19,
 ebenfalls mit der CH-167,
 aber mit Pilot Ernst
 Nyffenegger nach
 Frankfurt. Porto Brief
 Ausland 30 Rp. +
 Flugpostzuschlag 10 Rp.
 = Total 40 Rp.
 Vermerkstempel
 französisch VOL
 EXPRESS, SLH Vst 27
 und FE 4.



Bei den Vorbereitungen zu einem nicht näher bezeichneten 3-Jahres-Programm ist aus einem Brief vom 16. August 1933 des Oberpostinspektorats an das Luftamt zu entnehmen: „Es wäre zu wünschen, dass die 3 Anschlusslinien [Anm. des Verfassers: Basel-Strassburg-Frankfurt, Zürich-München, Genève-Lyon, wie von der Conférence aéropostale européenne von Prag 1931 vorgesehen] nicht gleichzeitig geschaffen werden müssten. Die wichtigste ist Basel-Frankfurt. Man sollte auf dieser während einiger Zeit Versuche machen können. Der diesjährige Spätkurs taugt dazu nicht. Der Abflug in Zürich-Dübendorf (18.15) und Basel-Sternenfeld (18.55) liegt viel zu früh; die Geschäftspost ist um diese Zeit noch lange nicht versandbereit. Das Gewicht der Postladung (nur Zuschlagsbriefe) beträgt deshalb auf der Hinreise nur 4-5 kg; auf der Rückreise 7,700 im Durchschnitt, dazu allerdings bis 190 kg Nichtzuschlagspost von Frankfurt nach Basel und weiter, die aber der Schweiz nichts einträgt.“^{7b}

3. 1934: Linie PF 542 mit Fokker und vielleicht Clark und Orion

(*) Betriebsdauer: Di 1. Mai bis Fr 31. August, Retourflug Sa 1. September
 (+) Flugplan: Basel ab 22:45 h / Frankfurt an 00:35 h

Die nur bis zum 22. Oktober 1933 durchgeführten Zubringerflüge ab Basel nach Cherbourg und Le Havre wurden in der neuen Flugsaison zugunsten des Anschlusses an das europäische Nachtflugnetz fallen gelassen. In einem Schreiben des Oberpostinspektorats an das Luftamt vom 4. Juli 1934 wird dieser Entscheid begründet: „Die meisten Kreispostdirektionen sind seiner Zeit ersucht worden, wegen der Aufhebung der Postflüge nach Cherbourg und Le Havre und ihrer Ersetzung durch die neue Nachtluftverbindung [...] mit den Geschäftsfirmen [...] Fühlung zu nehmen. Sowohl die Handelskammer als auch die übrigen Interessenten sprachen sich einstimmig dahin aus, dass eine Nachtluftpostlinie aus der Schweiz mit unmittelbaren Anschlüssen nach den grösseren Verkehrszentren Mittel-

West- oder Nordeuropas für die Handelswelt bedeutend wertvoller sei als die Flüge im Anschluss nach und von den Amerika-Dampfern.“ Darin wurde die Einstellung der Zubringerflüge zu den Amerika-Dampfern noch als vorläufig bezeichnet, sollten „die nötigen Mittel später wieder verfügbar werden.“^{7b}

Aufgrund der oben erwähnten Erkenntnisse in Bezug auf die Geschäftspost wurde der späte Eilflug Zürich-Basel-Frankfurt von 1933 ab dem 1. Mai 1934 in zwei Teilstrecken aufgeteilt. Die erste Teilstrecke verlief bei Tageslicht von Zürich nach Basel (Nr. 541B) und die zweite bei Nacht von Basel nach Frankfurt (Nr. PF 542). Der Abflug in Basel erfolgte nun um 22:45 (1933: 19:15) Uhr, was eindeutig einem Nachtflug entspricht. Dies war für die Geschäftspost natürlich von grossem Vorteil. Die Zuleitungen, nun nach Basel 2, erfolgten per Bahn und wurden in der Tagespresse mit Angabe der Zugabfahrtszeiten in den schweizerischen Hauptzentren breit publiziert:

Die Schweiz und das europäische Nacht-Luftpostnetz. *shu.* Der letztjährige Abendkurs Basel-Frankfurt der „Swissair“ ist ab 1. Mai in einen regelmässigen Nacht-Luftpostkurs umgewandelt worden, der den Flugplatz Basel verlässt, und zwar erst um 22 Uhr 45 verlässt. Aus der Schweiz wird die Auslandpost per Eisenbahn gesammelt, und zwar hat der Verband der Sendungen in den schweizerischen Hauptzentren spätestens mit folgenden Zügen zu geschehen:

Genf	Zug 125 um	18.02
Aulanne	" 225 "	18.42
Biel	" 225 "	20.48
Bern	" 325 "	20.50
Luzern	" 69 "	20.21
St. Gallen	" 26 "	18.45
Winterthur	" 26 "	19.43
Zürich	" 196 "	20.42
Chur	" 196 "	18.17
Lugano	" 69 "	16.41

Das Postflugzeug trifft um 0.35 in Frankfurt ein, von wo aus Anschlussflugzeuge die Sendungen im Laufe der Nacht nach den wichtigsten Zentren West- und Nordeuropas bringen, so dass sie in den

meisten Fällen noch mit der ersten Morgenverteilung dem Empfänger zugestellt werden können, wie aus folgendem Flugplan hervorgeht:

Ankunft in Köln	2.10,	Zustellung: 7.15
" " London	5.30,	" 7.15
" " Brüssel	4.10,	" 6.45
" " Paris	5.55,	" 7.15
" " Berlin	4.20,	" 6.50
" " Kopenhagen	4.30,	" 9.30
" " Stockholm	8.20,	" 10.00
" " Helsinki	13.15,	" 14.45

Auch in der Richtung Ausland-Schweiz sind die Vorteile gross. Luftpostbriefe, die am Abend von London abgehen, können den Adressaten z. B. in Basel schon um 7.30, in Zürich um 10.55, in Genf um 11.00 u. v. zugestellt werden, statt erst am folgenden oder zweitfolgenden Tage.

Für Briefe und Postkarten, die mit diesem Nacht-Luftpostkurs zu befördern sind, wird eine ermässigte Luftpostzuschlagstaxe von 10 Rappen für je 20 g erhoben. Es ist zu erwarten, dass die schweizerische Geschäftswelt von diesem neuen Vorteil der Luftpost regen Gebrauch machen wird.

Abb. 5 | Presseartikel aus der NZZ vom 10.5.1934.^{10a}

Mit Abflug in Basel-Sternenfeld um 22:45 Uhr traf das Flugzeug nach einer nun gegenüber 1933 etwas längeren Flugzeit um 00:35 Uhr in Frankfurt ein, wo die Flugpostsäcke zwischen den Flugzeugen der übrigen Nachtpostlinien ausgetauscht wurden. Nach einer dreieinhalbständigen Standzeit startete die Swissair-Maschine zum Rückflug um 04:00 Uhr und war gegen 06:00 Uhr wieder zurück in Basel. So konnte die Nachmittags- und Abendpost der ganzen Schweiz - wie auch in umgekehrter Richtung - am folgenden Vormittag den Empfängern in den meisten Verkehrszentren Mittel-, West- und Nordeuropas ausgeliefert werden (vgl. Abb. 5+12). Auf dem ersten Nachtpostflug vom 1. Mai 1934 wurden aber lediglich 275 Sendungen befördert, wie es die Berner Briefmarken-Zeitung vermeldete.^{9a} Das ist etwas bescheiden, aber die Tatsache, dass dieser Nachtflug bis zum Kriegsbeginn bestand, spricht für die danach doch gestiegene Auslastung.

In den *Postverbindungen mit dem Ausland* (neue Bezeichnung) vom Mai 1934 sind die Details zu den Anschlussgebieten ab Deutschland zu entnehmen:

221. Nachtluftpost Basel-Frankfurt M. (Swissair) und Anschlussflüge				a) Basel 2 mit Auto u. Bp. Zug 325 ¹⁾		2225 ⁴⁾
2245 ¹⁾	ab	Basel (Basfelden)	an	600 ²⁾	b) Deutschland Belgien Frankreich Grossbritannien Dänemark Schweden Norwegen Finnland Estland Danzig Litauen Lettland U. S. S. R.	Ermässigte Zuschlagstaxe je 20 g — 10 (ausgenommen U. S. S. R. = — 35)
035	an	Frankfurt	ab	400		
120	ab	"	an	230		
210	an	Köln	ab	140		
310	ab	"	an	035		
410	an	Brüssel	ab	2335		
425	ab	"	an	2320		
555	an	Paris	ab	2150		
300	ab	Köln	an	015		
530	an	London	ab	2200		
050	ab	Frankfurt M.	an	245	c) 1) Ohne Samstag und Sonntag. 2) Ohne Sonntag und Montag. 3) Fluganschluss nach und von Halle/Leipzig. 4) Ausgenommen Samstag und Sonntag; am Samstag mit der Bahn, Basel-Frankfurt, Zug D 191.	
220	an	Hannover	ab	115		
300	ab	"	an	025		
420 ³⁾	an	Berlin	ab	2300 ³⁾		
245	ab	Hannover	an	045		
430	an	Kopenhagen	ab			
445	ab	"	an			
500	an	Malmö	ab	2300		
515	ab	"	an	2245		
820	an	Stockholm	ab	1910		
310	ab	Frankfurt M.	an	020		
405	an	Stuttgart	ab	2325		
300	ab	Frankfurt M.	an	040		
440	an	München	ab	2300		
550	an	Nürnberg	ab	2200		

Abb. 6 | a) = Sammelstelle b) = Bestimmungsländer. Quelle: PTT Archiv P 39-1.

Wie im Vorjahr galt auch 1934 für diese Nachpostfluglinie ein ermässiger Flugpostzuschlag von 10 Rappen je 20 g (ausgenommen USsR, wo dieser gestaffelt mindestens 35 Rappen betrug und Polen erst ab 1. Dezember), was ein zweisprachiger Vermerkstempel deutsch/französisch bestätigte.



Abb. 7a | Basel 2 1.5.1934-19, erster Nachtpostflug nach Frankfurt. SLH RF 34.2a, Vermerkstempel deutsch/französisch NACHTFLUG - VOL DE NUIT, VSt 30. Roter Luftpostbestätigungsstempel Frankfurt, wie auch bei Abb. 4.

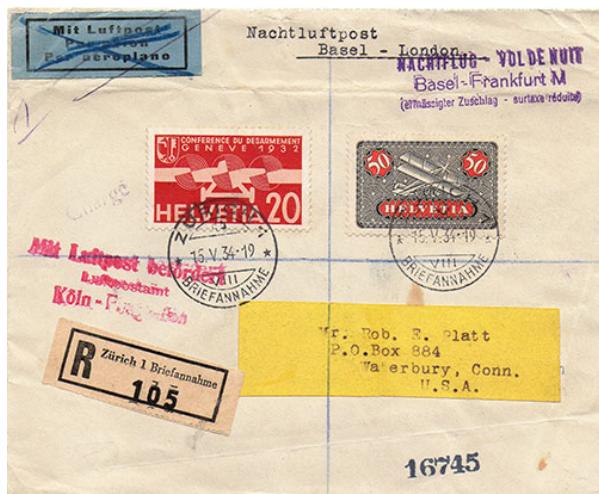
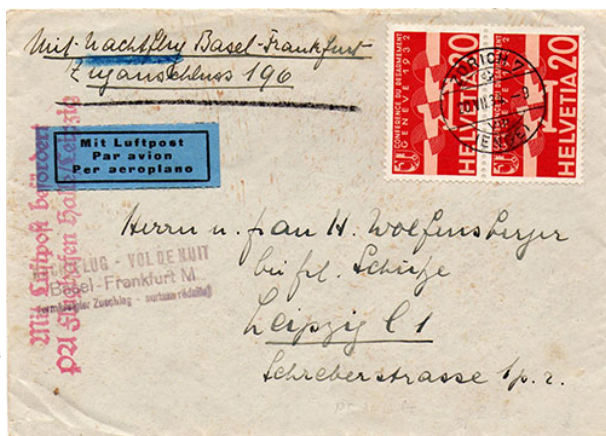


Abb. 7b | Zürich 1
15.5.1934-19 in die USA.
Mit dem Nachtflug Basel-Frankfurt erreichten die Sendungen die Amerika-Dampfer nun in Grossbritannien via Köln (Luftpostbestätigungsstempel) und London. Porto Brief Ausland 30 Rp. + Einschreiben 30 Rp. + Flugpostzuschlag nur für Nachtflug 10 Rp. = Total 70 Rp. SLH RF 34.2az und VSt 30.

Abb. 7c | Zürich 7 Enge
20.7.1934-9 nach
Leipzig. Wie Abb. 6a:
Porto Brief Ausland 30
Rp. + Flugpostzuschlag
10 Rp. = Total 40 Rp.
Vorbildlich mit den
Leitwegen von Bahn gem.
Abb. 5 und Flugzeug
versehen, via
Frankfurt-Berlin
befördert (Abb. 6,
Bemerkung c.3). SLH RF
34.2az und VSt 30.



Über das eingesetzte Flugzeug steht fest, dass ab 1934 vor allem die Fokker F.VIIa CH-157 (HB-LBO) zum Einsatz kam, welche vorher auch auf der Postlinie nach Cherbourg/Le Havre im Einsatz stand. Dies erklärt die etwas längere Flugzeit gegenüber 1933 mit der Orion.

Aus dem Bordbuch der Fokker von Anfang 1935 ist zu entnehmen, dass diese Maschine auch die Teilstrecke Basel-Zürich beflog, beim Morgen- wie beim Abendflug. Dies dürfte auf die zunehmende Beanspruchung der Orion auf der Donau-Expresslinie sowie der Strecke Zürich-Genève zurückzuführen sein. Auf der kurzen Strecke Zürich-Basel und der Nachtstrecke Basel-Frankfurt dürften die beiden Orion nur noch gelegentlich zum Einsatz gekommen sein. Zumindest bis sie selbst von ihrer Stammlinie durch die neu angeschafften Clark GA-43-A verdrängt wurden.

3.1 Erstflug am 1. Mai 1934 mit Fokker oder Clark?

Der 1. Mai war der Beginn der Flugsaison, da damals der Flugverkehr über den Winter mehrheitlich noch ruhte. In den heute online zugänglichen Zeitungsarchiven ist erstaunlich sehr wenig über diesen ersten Nachtflug zu finden. Anfang 1934 schaffte die Swissair die erste von zwei Clark an, welche für die Donau-Expresslinie vorgesehen waren, sowie die Curtiss Condor. Über die Ankunft dieser Flugzeuge berichtete die Schweizer Presse recht viel, nicht zuletzt auch deshalb, weil das Interesse der Presse zweckmässig mobilisiert worden war: Am 24. April nahmen geladene Journalisten mit diesen beiden Flugzeugen an einem Presseflug teil, welcher von Zürich nach Genève, mit Zwischenlandung in Basel, und retour, mit Zwischenlandung in Bern, führte. In Cointrin wechselten die Fluggäste das Flugzeug, so dass sich die Presseleute selber ein Bild über das Reiseerlebnis an Bord der beiden neuen Maschinen machen konnten.^{10b} Da wurde der Nachtpostflug vom 1. Mai kaum mehr beachtet.

So steht die Frage im Raum, welches der beiden Flugzeuge – Fokker oder Clark – nun auf dem Erstflug eingesetzt wurde.

Die erste angeschaffte Clark GA-43-A war die CH-169. Da die zweite Maschine dieses Typs mit Kennzeichen HB-ITU erst 1935 in Betrieb genommen wurde, kommt für den Erstflug vom 1. Mai einzig die CH-169 (ab Oktober: HB-LAM) in Frage.

Der spätere Absturz der HB-ITU am 30. April 1936 an der Rigi bestätigt auf jeden Fall, dass auch diese Flugzeuge auf dieser Nachtpoststrecke eingesetzt wurden. Rein zeitlich betrachtet wäre es also möglich, dass die erste Clark am 1. Mai 1934 nach dem Tageskurs nach München-Wien und zurück nach Dübendorf, danach – gleich wie 1933 mit der Lockheed Orion – noch die Strecke Zürich-Basel-Frankfurt und zurück geflogen ist. Dies würde die Angabe von Fredy Peter und die Information aus einer Chronologie des technischen Dienstes der Swissair bestätigen:⁸

1. 5.34 Eröffnung der ersten schweiz. Nachtpoststrecke Zürich-Basel-Frankfurt mit Clark CH 169.
Besatzung: Heitmanek Otto Pilot und Müller Arthur Funker.

Abb. 8 | Auszug aus der Dokumentation Robert Ernst des technischen Dienstes, signiert 23.5.1961-28.5.1969.⁸

Aber: In den beiden Tageszeitungen *NZZ* vom 3. Mai 1934 und *Der Bund* vom 4. Mai 1934 sind folgende Pressemeldungen aus gleicher, leider unbekannter Quelle (Kürzel „ag“) erschienen, die von „einem Fokker F.7-Flugzeug“ sprechen:

Eröffnung der Nachtpostlinie Basel-Frankfurt. Basel, 2. Mai, ag Am 1. Mai ist die Nachtpostlinie Basel-Frankfurt durch den Swissair-Piloten Heitmanek mit einem Fokker-F.7-Flugzeug eröffnet worden. Der Start erfolgte nachts 11 Uhr und das Ziel war trotz gewitterhafter Witterung in 1 Stunde 43 Minuten erreicht. Die Linie befördert auf dem Hinflug nur Fracht und die zuschlagszahlende Abendpost der ganzen Schweiz mit direkten Anschlußmöglichkeiten nach Stuttgart, München, Berlin, Hamburg, London usw. Ferner sind am 1. Mai alle übrigen Luftverbindungen, die mit teils ganz neuem und reichem Material ausgerüstet sind, eröffnet worden.

Eröffnung der Nachtpostlinie Basel-Frankfurt
ag. Basel, 2. d. Gektern abend, am 1. Mai, ist die Nachtpostlinie Basel-Frankfurt durch den Swissair-Piloten Heitmanek mit einem Fokker F. 7-Flugzeug eröffnet worden. Der Start erfolgte nachts 11 Uhr und das Ziel war trotz gewitterhafter Witterung in 1 Stunde 43 Min. erreicht. Die Linie befördert auf dem Hinflug nur Fracht und die zuschlagszahlende Abendpost der ganzen Schweiz mit direkten Anschlußmöglichkeiten nach Stuttgart, München, Berlin, Hamburg, London usw.
Des weitern sind am 1. Mai alle übrigen Luftverbindungen, die mit teils ganz neuem und reichem Material ausgerüstet sind, eröffnet worden.

Abb. 9a/b | Berichte aus der NZZ vom 3.5.1934 (links) und dem Bund vom 4.5.1934 (rechts). Leider ist die mit „ag“ bezeichnete Quelle dieser übereinstimmenden Meldungen nicht bekannt.¹⁰

Mögliche Erklärung zu diesem Widerspruch: Die Clark ist im Anschluss an den Flug Wien-Zürich weiter nach Basel, aber **nicht weiter** geflogen (Robert Ernst spricht von der **Nachtflugpoststrecke Zürich-Basel-Frankfurt**, obschon strikte genommen nur die Strecke Basel-Frankfurt als Nachtflugstrecke galt / Abb. 5). Es macht auch kaum Sinn, dass das neue Flugzeug aus Zürich in Basel während fast vier Stunden bis zum Weiterflug gestanden hätte. Also Fokker? Einzig die Bordbücher der beiden Maschinen könnten eine abschliessende Antwort liefern. Diese sind aber bis heute entweder verschollen, vergessen oder im Besitz eines unbekannten Sammlers. Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern sind sie leider nicht vorhanden.

3.2 Auch ein Mittelholzer-Flug

Auf dieser Nachtpostlinie waren 1934 hauptsächlich Pilot Otto Heitmanek und Funker Arthur Müller im Einsatz. Aber auch Walter Mittelholzer half gelegentlich aus, wie die NZZ berichtete. Diese druckte am 7. September 1934 unter dem Titel „Nachtflug“ den eindrücklichen Flugbericht Mittelholzers über seinen Flug vom 27. August 1934 mit Funker Müller an Bord der Fokker ab.¹⁰ Aufgrund dieses Presseartikels lässt sich wohl ein weiterer, wenn auch bescheidener Mittelholzer-Flugbrief auftreiben...

3.3 Alle Erwartungen übertroffen

Alle 178 Kurse wurden 1934 planmässig ausgeführt. Ausgenommen sind ein Kurs von Frankfurt, der wegen des dichten Bodennebels in Basel nach Zürich geführt wurde, und eine Notlandung wegen einer Motorstörung kurz vor Basel, wobei aber die Post ohne grosse Verzögerung am gleichen Tag in der Schweiz zugestellt wurde. Befördert wurden insgesamt 2951 kg Post und 3687 kg Fracht, ferner 39 Firmen-Passagiere, Kontrollbeamte usw. „Es ist zu hoffen, dass unsere Behörden, Postverwaltung und Luftamt, die Lehre aus diesem Versuch ziehen und bereits 1935 den Nachtflugdienst auf die ganze Flugsaison, d.h. auf acht Monate ausdehnen. Im Schnell- und Nachtluftverkehr liegt die Zukunft der Luftpostbeförderung“ berichtete und schlussfolgerte die NZZ in einem weiteren Bericht.^{10c}

4. Die Nachtpostlinie in den Folgejahren 1935-1939 bis Kriegsbeginn

Der Flugpostzuschlag nach Europa wurde 1935 generell von 20 auf 10 Rp. je 20 g gesenkt. Der Nachtpostflug wurde weitergeführt, aber nun ohne ermässigten Zuschlag und folglich ohne Vermerkstempel. Es sind gleichwohl Belege mit vom Absender oder der Post angebrachten Leitvermerken anzutreffen, die auf die Beförderung mit diesem Nachtpostflug hinweisen. Diese Leitvermerke sind für die Aerophilatelie sehr hilfreich, nachdem das deutsche Reichspostministerium am 30. Oktober 1934 die Aufhebung der Flugpostbestätigungstempel mit sofortiger Wirkung verfügt hatte – aus Zeitspargründen.^{9b}

Die werktägliche Nachtpoststrecke Basel-Frankfurt blieb effektiv bis Kriegsausbruch bestehen, obschon sie 1938 und 1939 vorübergehend aus Zürich direkt nach Frankfurt und sogar als Dreieck Zürich-Basel-Frankfurt-Zürich geführt wurde. Während die Betriebsdauer 1933 und 1934 auf die vier Monate Mai bis August beschränkt war, wurde sie ab 1935 sukzessive auf sechs Monate und mehr erhöht. Dies war auch dringend nötig, um der Geschäftswelt ein handfestes Argument über den Vorteil einer Nachtpostbeförderung zu liefern. Zu den Betriebsdauern in diesen fünf Vorkriegsjahren ist aus den Geschäftsberichten der Swissair Folgendes zu entnehmen:⁶

- a) 1935: Basel-Frankfurt a. M., Nachtstrecke (nur Post and Fracht), vom 1. April bis 30. September, 5mal wöchentlich
- b) 1936: Nachtstrecke Basel-Frankfurt/M. (zur Beförderung von Post- und Frachtgütern), vom 20. April bis 3. Oktober allein, 5mal wöchentlich
- c) 1937: Nachtstrecke Basel-Frankfurt/M. (zur Beförderung von Post- und Frachtgütern) allein, 5mal wöchentlich vom 5. April bis 31. Oktober
- d) 1938: Nachtpoststrecke Basel-Frankfurt a/M. bzw. Zürich-Frankfurt a/M. (nur Beförderung von Post- und Frachtgütern) allein, 5mal wöchentlich, vom 27. März bis 31. Dezember
- e) 1939: Nachtpostlinie Zürich-Basel-Frankfurt a/M. (mit Rückflug Frankfurt a/M.-Zürich direkt, vom 1. Januar bis 15. April) und Basel-Frankfurt a/M. (ab 16. April 1939, allein)

Die Betriebsdauer gemäss Roland F. Kohl stimmt für 1935 und 1936 mit jenen der Swissair überein, für 1937-1939 dagegen nicht ganz:¹¹

- 1937: 4. April bis 29. Oktober
- 1938: ab Basel 28. März bis 31. Oktober, ab Zürich ab 1. November
- 1939: ab Zürich bis 13. Januar, ab Basel ab 16. Januar bis Kriegsbeginn

Bemerkung: Die aufgrund der zu berücksichtigenden Werktage korrigierten Daten sind zu Beginn jedes Jahreskapitels aufgeführt.

4.1 1935: Linie PF 542 mit Fokker, Orion und Clark

(*) Betriebsdauer: Mo 1. April bis Mo 30. September, Retourflug Di 1. Oktober
(+) Flugplan: Basel ab 22:55 h / Frankfurt an 00:45 h

Mit Beginn der Flugsaison am 1. April 1935 wurden die vier Douglas DC-2 ITA/ITE/ITI/ITO und die zweite Clark GA-43 (HB-ITU) neu in Betrieb genommen.

Abb. 10 | Zürich Flugplatz
31.5.1935-17, SLH RF 35.3A.
Flug mit der Fokker F.VIIa
HB-LBO (CH-157) mit Pilot
Otto Heitmanek und Funker
Pierre Maeder (Adressat).
Also kein Jahreserstflug, kein
Ersteinsatz eines neuen
Flugzeugtyps und auch
Maeder war schon früher auf
diesem Flug. Vielleicht ein zu
früh angesagter Letztflug der
Fokker? Porto Brief Ausland
30 Rp. + Flugpost 10 Rp. +
Express 60 Rp. = Total 100 Rp.



Abb. 11 | Biel/Bienne 4
Dufourstrasse (ab 5.1936
Gurzelen) 23.7.1935-19,
schnell nach Paris, aber auf
Umwegen (vgl. Karte Abb. 12).
Leitvermerk von der Post
angebracht. Flug mit der
Fokker F.VIIa HB-LBO mit Pilot
Künzle, Copilot Wegelin und
Funker Wegmann. Abflug
Basel 22:50 Uhr, Ankunft in
Frankfurt um 00:45 Uhr nach
einem Flug von 1 Std. 55 Min.^{5b}
Weiter via Köln und Brüssel
nach Paris. Porto Brief Ausland
der 2. Gewichtsklasse (22 g) 30+20 Rp. + Flugpost 2x10 Rp. = Total 70 Rp. SLH FE 3.



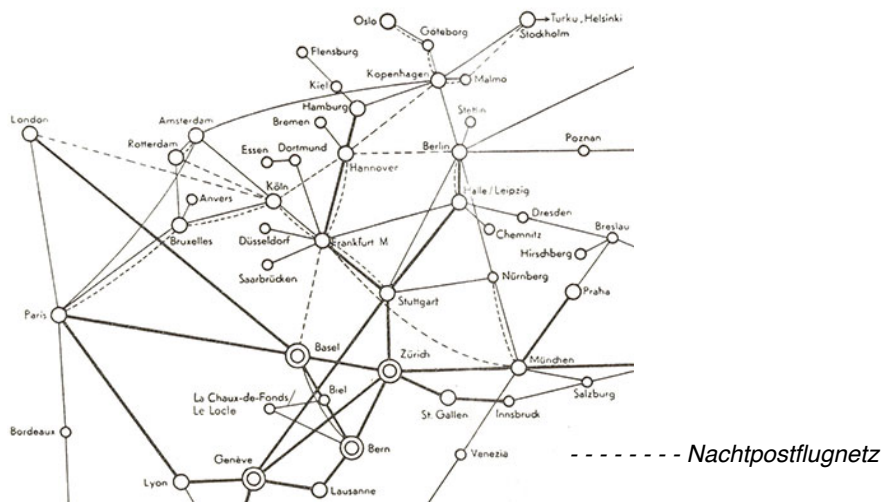
Am 31. Juli 1935 startete die Fokker F.VIIa HB-LBO mit Pilot Künzle und Funker Wegmann zu ihrem letzten Einsatz auf dieser Strecke. Mit der Landung in Basel am 1. August 1935 um 05:58 Uhr war ihre Karriere als Nachtpostflugzeug beendet.^{5b} Ersetzt wurde sie durch die Clark und die Orion, welche ihrerseits durch die neuen DC-2 von der ehemaligen Donau-Expresslinie nach Wien verdrängt worden waren.

4.2 1936: Linie PF 542 mit Clark, Orion, Ju-86 und DC-2

(*) Betriebsdauer: Mo 20. April bis Fr 2. Oktober, Retourflug Sa 3. Oktober

(+) Flugplan: Basel ab 23:20 h / Frankfurt an 00:40 h

Dank des Swissair-Nachtflugs Basel-Frankfurt a.M. (ab 23:20, an 00:40) im Anschluss an das europäische Nachtlufthpostnetz kann die Nachmittags- und Abendpost aus fast der ganzen Schweiz den Empfängern in den grossen Städten Mittel-, West- und Nordeuropas schon bei der ersten, spätestens bei der zweiten Briefzustellung des folgenden Tages ausgeliefert werden, heisst es vielversprechend im Werbeflyer 1936 der Postverwaltung, welcher vornehmlich der Geschäftswelt via Postfächer zugestellt worden ist.



Nach wichtigen Verkehrszentren Mittel-, West- und Nord-Europas

Nachtpostlinie benutzen

Basel (Birsfelden) . . . ab 23²⁰ } ohne in der Nacht vom Samstag auf den Sonntag
Frankfurt a.M. . . . an 0⁴⁰ } und vom Sonntag auf den Montag

Köln an 2 ²⁰	Hannover an 2 ²⁵	Kopenhagen . . . an 4 ⁴⁵
Bruxelles „ 3 ³⁵	Berlin „ 4 ⁰⁵	Malmö „ 5 ²⁰
London „ 5 ³⁰	Halle/Leipzig . . „ 5 ²⁰	Stockholm „ 8 ²⁰
Paris „ 5 ³⁰	Stuttgart „ 4 ²⁵	Göteborg „ 6 ²⁵
Rotterdam „ 4 ³⁵	München „ 4 ⁵⁰	Oslo „ 8 ²⁵
Amsterdam „ 5 ⁰⁵	Nürnberg „ 5 ⁵⁵	

Abb. 12 | Internationales Luftverkehrsnetz der Schweiz 1936. Das Nachtpostflugnetz erfuhr von Jahr zu Jahr etliche Veränderungen. Quelle PTT Archiv Form. 7143-V.36.

Am 1. Mai konnte der Nachtflug in Basel wegen Nebels nicht landen. Deswegen wurde der Start nach Zürich verlegt, von wo der Flug direkt nach Frankfurt geleitet wurde.

Wie oben erwähnt, wurden die beiden Clark auf diesem Nachtpostkurs eingesetzt, wo sie die Fokker F.VIIa HB-LBO (CH-157) zuerst ablösten und dann ersetzten. So musste z.B. die HB-ITU am 22. April 1936, kurz vor ihrem verhängnisvollen Unfall, mit Pilot Walter Ackermann und Funker Werner Wegmann eine Nachtnotlandung bei Kenzingen Freiburg i.Br. (D) machen.⁸

Am 30. April verirrte sich die HB-ITU auf dem Rückflug von Frankfurt bei Nebel wegen eines Versagens der Peilung und zerschellte an einem Felsen an der Rigi. Pilot Ernst Gerber und Funker Arthur Müller fanden dabei den Tod.



Abb. 13 | 30.4.1936, ca. 3000 gewöhnliche Sendungen wurden mit dem abgebildeten Maschinenstempel versehen, 167 Express- und R-Briefe erhielten den Vermerkstempel „Verspätet Flugzeugunfall“. SLH UF A 2a.

Der Einsatz der Clark auf dieser Strecke dauerte nicht mehr lange. Nach dem Unfall der HB-ITU hat das Eidgenössische Luftamt umgehend reagiert und mit Brief vom 5. Mai 1936 der Swissair mitgeteilt, dass es „hiermit ausdrücklich die Verwendung von Flugzeugen ohne Eigenpeileinrichtung neben der Fremdpeilung auf der Nachtlinie, sowie die Verwendung einmotoriger Flugzeuge auf der Nachtverkehrslinie und überhaupt den verkehrsmässigen Blindflug mit einmotorigen Maschinen ab sofort verbiete.“¹²

Praktisch notgedrungen wurde am Abend des Unfalls die Douglas DC-2 HB-ITA mit Pilot Heitmanek und Funker Schaaf für den Nachtpostflug eingesetzt. Die HB-ITO kam am 14. Juli zu ihren ersten Einsatz auf dieser Strecke. Die im Herbst 1935 bestellte Ju-86 mit Dieselmotoren konnte vom Hersteller nicht rechtzeitig geliefert werden. Die Maschine war vorerst für den Nachtpostkurs (Abb. 14) und später die Linie nach Wien vorgesehen. Um den Sommerflugplan abzudecken, stellte Junkers ab Ende April mietweise eine Ju-86 B-O zur Verfügung, die HB-IXI. Der Einsatz dieser Maschine stand jedoch unter keinem glücklichen Stern. Diese machte am 12. August mit Pilot Hans Schär, Funker Werner Wegmann und Piloten-

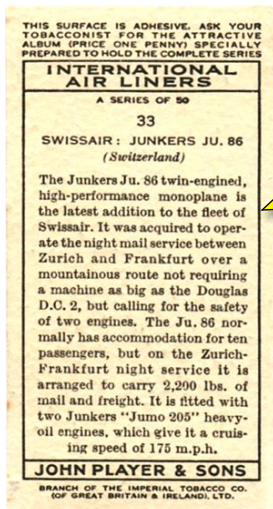


Abb. 14



aspirant Egon Frei eine Notlandung bei Wixhausen (D) wegen eines Defekts am rechten Motor. Das Flugzeug wurde stark beschädigt und ging an Junkers zurück.¹²

Nach diesem Ausfall musste offenbar ausnahmsweise wieder auf die einmotorigen Orion zurückgegriffen werden. So ist z.B. überliefert, dass am 3. September 1936 an der Lockheed Orion HB-

LAJ (CH 168) mit Pilot Alfred Künzle bei der Landung in Frankfurt das Fahrwerk eingeknickt war.⁹



Abb. 15a/b | Postverladung in die Lockheed Orion CH-168 am Tag (links, ca. 1933) und in die DC-2 HB-ISI (angeschafft 22.7.1935) in der Nacht in Basel-Birsfelden. Bildquelle: ETH-Bibliothek, Bildcodes LBS_SR03-02071 und LBS_SR03-02048.

4.3 1937: Linie PF 542 mit den zweimotorigen DC-2 und Ju-86

(*) Betriebsdauer: Mo 5. April bis Fr 29. Oktober, Retourflug Sa 30. Oktober
(+) Flugplan: Basel ab 23:20 h / Frankfurt an 00:40 h

Nach dem Unfall der HB-ITU, der Intervention des Luftamtes und dem Verkauf der Clark HB-LAM (CH-169) und der beiden Lockheed Orion Ende Oktober/Anfang November 1936, erfolgte die Ablösung auf der Nachtstrecke nach Frankfurt ab 1937 mit den zweimotorigen DC-2 und Ju-86. Nach fast einem Jahr Verzögerung wurde am 9. März die bestellte Ju-86 B-1 HB-IXE nach Dübendorf überflogen. Wie geplant wurde sie auf

der Nachtpoststrecke Basel-Frankfurt und der Strecke nach München-Wien eingesetzt.¹²

Bemerkung: Die überzeugende Darstellung von Hans Weder betr. die Ju-86 widerspricht der bislang geltenden Version, dass es sich bei der HB-IXI/IXE/IXA immer um die eine und gleiche Maschine gehandelt haben soll.

Der Anschluss an das europäische Nachtflugnetz beschleunigte nicht nur den Anschluss an die europäischen Metropolen, auch weitergehende Bestimmungsländer kamen in den Genuss dieses Nachtflugs. Dies belegt der Brief Abb. 16 mit Bestimmung Brasilien, wie auch jener in die USA Abb. 7b.



Abb. 16 | Biel/Bienne 1 Hauptpost 6.10.1937-19, späte Briefaufgabe (18-19 Uhr), gemäss Leitvermerk mit dem Nachtflug Basel-Frankfurt als Zuleitung zur Südamerika-Linie der Lufthansa ab Frankfurt befördert. Porto Brief Ausland 30 Rp. + Flugpostzuschlag 200 Rp. = 10 Rp. vom Absender zu viel frankiert, was bei der Briefannahme ordentlich vermerkt wurde („Absender“ unter der 40er-Marke)

Viele solche Sendungen, welche mit der Deutschen Lufthansa die Reise nach Südamerika machten, wurden von Basel mit der Bahn nach Frankfurt befördert (ggf. Bahnpost-Stempel auf der Rückseite) oder eben auch mit dem Nachtflug und zwar zum gleichen Tarif. Im vorliegenden Fall kommt der Vorteil der Nachtflugpostbeförderung klar zum Ausdruck, wurde der Brief doch spät am Abend in Biel/Bienne zwischen 18-19 Uhr aufgegeben. Da der Versand der Sendungen ab Biel nach Basel mit Zug 225 um 20:50 Uhr erfolgte, schaffte der Brief in Frankfurt den Anschluss um 05:40 Uhr zum Hinflug des 143. TO-191-Flugs der Deutschen Lufthansa und erreichte Sao Paulo am 9. Oktober 1937, am dritten Tag nach seiner Spätaufgabe!¹³

4.4 1938: Linie PF 1090 mit den DC-2 und der Ju-86

(*) Betriebsdauer: ab Mo 28. März ganzjährig

(+) Flugplan: Basel ab 23:20 h / Frankfurt an 00:40 h

Ab Di 1.11. Zürich ab 23:00 h / Frankfurt an 00:40 h (Abb. 18+19a)

Ab Wiederbeginn am 28. März 1938 wurde der Nachtpostkurs auf das ganze Jahr ausgeweitet. In diesem Jahr war sehr oft die DC-2 HB-ITO auf dieser Strecke im Einsatz, wie aus den vorhandenen Bordbüchern zu entnehmen ist. Diese verraten auch, dass das Flugzeug, wie schon die Lockheed Orion und vermutlich die Clark, den Nachtflug im Vorfeld oder in Anschluss an den Flug Basel-Zürich-Wien ausführte, jeweils mit Besatzungswechsel in Zürich und seit dem 1. Mai 1937 Zürich-Wien direkt, ohne Zwischenlandung in München.



Abb. 17 | Biel/
Bienne 3 Neumarkt
20.6.1938-16,
Vermerk Nachtflug,
d.h. via Basel-
Frankfurt-Berlin,
weiter mit
Anschlussflug Wien-
Budapest-Belgrad
nach Thessaloniki
(Griechenland),
Ankunft 21.6. gegen
18:00 Uhr.^{7d,11}

Am 18. Juni hatte der Rückflug aus Frankfurt nach Basel über eine Stunde Verspätung wegen des Flugzeugs aus Hannover. Die Besatzungen wurden daraufhin angewiesen, nicht mehr länger als eine Stunde zu warten.²

Die seit März 1937 im Einsatz stehende Ju-86 HB-IXE erfüllte die in sie gesteckten Hoffnungen nicht. Wegen der relativ kurzen Strecken erwiesen sich die Dieselmotoren als sehr störanfällig und sie waren sehr viel wartungsintensiver als erwartet. Nach zwei Triebwerkpannen wurde die HB-IXE ab November 1938 vom Herstellerwerk von Diesel- auf Benzinmotoren umgerüstet und erst im März/April 1939 mit der neuen Immatrikulation HB-IXA wieder in Betrieb genommen.¹²

Zur gleichen Zeit, das heisst ab dem 1. November 1938, wurde Basel, wenn auch nur vorübergehend, links liegen gelassen: Der Nachtflug startete von da an in Zürich und flog nun direkt nach Frankfurt. Diese Linienführung wurde - nun auch über den Winter - bis Mitte Januar 1939 beibehalten. Der Wechsel

von Basel nach Zürich war von der Flugzeit her betrachtet nicht vorteilhafter, er erfolgte wegen des häufigen Bodennebels in Birsfelden.^{7f}

ZÜRICH - FRANKFURT		NACHT-POSTDIENST		
1. XI. — 31. III. 39 5 mal wöchentlich			SWISSAIR (No. PF 1090)	
23.00	ab	Zürich-Dübendorf	an	05.20
00.40	an	Frankfurt Flugplatz	ab	03.35

Abb. 18 | Aus dem Winterflugplan 1938/1939. Wie so oft in der Luftfahrt erfuhr auch dieser Flugplan kurzfristige Änderungen (vgl. Kap. 4.5). Quelle: www.timetableimages.com



Abb. 19a | Zürich 1.11.1938-22, erster Nachtflug Zürich-Frankfurt, mit Pilot Ernst Nyffenegger und Funker Gloor. Auch dieser Flug wurde mit der DC-2 HB-ITO ausgeführt. Dem Bordbuch ist aber zu entnehmen, dass der Flug nicht nach Frankfurt, sondern nach Köln geflogen ist.^{5b} Der Grund dieses Wechsels war bisher nicht geklärt. Bei der Durchsicht der Flüge Basel-Frankfurt in den Bordbüchern kommt mehrmals vor, dass Frankfurt gestrichen und durch Köln ersetzt wurde. Beim Flug vom 17./18. Februar 1939 (s. Abb. 19b) steht klar geschrieben „ROT Wetter FR“, was bedeutet, dass Frankfurt z.B. wegen Nebels nicht angefliegen werden konnte. Dies wurde der Besatzung entweder per Funk mitgeteilt oder mit einer roten Lampe am Anfang der Landepiste angezeigt. Nicht immer wurde dies so eindeutig im Bordbuch eingetragen, wie es Heitmanek in diesem Fall gemacht hat, verrät ein Profi der älteren Garde.¹⁴ Köln nahm die Rolle als Ausweichflugplatz ein und war selbst eine wichtige Drehscheibe im europäischen Nachtpostflugnetz, insbesondere für die Verbindung nach Frankreich, Belgien, Grossbritannien und die Niederlande (vgl. Karte Abb. 12). SLH RF 38.3a und FE7 7.

11	11	23.30	01.15	105	BASEL	ROT KÖLN FR	1. Hübmann	
						FRANKFURT	2. P.	1090PF
						Köln	R.T. Juhn	
							St.	
11	11	19	03.45	05.50	125	Köln	1. Hübmann	
						FRANKFURT	2. P.	1090PF
						ZÜRICH		

Abb. 19b | Von Frankfurt nach Köln umgeleiteter Flug vom 17./18. Februar 1939, mit Vermerk „ROT Wetter FR“ (=Landung nicht möglich¹⁴). Ausschnitt aus dem Bordbuch der HB-ITO.^{5b}

4.5 1939: Linie PF 1090 mit den DC-2 und der Ju-86

(*) Betriebsdauer: bis Fr 25. August, Retourflug Sa 26. August

(+) Flugplan: Bis 13.1. Zürich ab 23:00 h / Frankfurt an 00:40 h

Ab Mo 16.1. - 15.4 Zürich / Basel ab 23:25 h / Frankfurt an 00:40 h / Zürich

Ab Mo 17.4. Zürich / Basel ab 23:25 h / Frankfurt an 00:40 h

In den beiden ersten Wochen flogen die Maschinen wie Ende 1938 Zürich-Frankfurt und retour. Ab dem 16. Januar wechselte die Linienführung wieder und man flog nun im Dreieck Zürich-Basel-Frankfurt-Zürich. Dies bis zum 15. April.^{7c} Danach wurde die ursprüngliche lineare Linienführung Zürich-Basel-Frankfurt und zurück via Basel nach Zürich wieder eingeführt.

Im SLH steht, dass die Wiederaufnahme der Nachtpostflüge am 28. Februar 1939 erfolgt ist. Diese Aussage steht in Widerspruch zur Tatsache, dass die Nachtstrecke nun im Ganzjahresbetrieb befliegen wurde. Es werden Belege aus Belgien und Luxemburg erwähnt, so dass es sich dabei lediglich um neue Anschlussflüge und Zuleitungen handelte.

Am 20. Juli 1939 stürzte die Ju-86 HB-IXA beim Anflug zur Notlandung auf den Flugplatz von Konstanz ab. Dabei fanden Pilot Walter Ackermann, Funker Anton Mannhardt, Swissair-Prokurist Hans Lips und drei Passagiere den Tod. Da das Flugzeug aus Wien kam, ist gut denkbar, dass es, wie 1938 gemäss den bisher beobachteten Rotationen, weiter nach Basel und/oder Frankfurt fliegen sollte. Nach diesem Verlust lag die Last des Nachtpostkurses nur noch auf den DC-2, allerdings nur für eine kurze Zeit.

Denn der letzte Nachtflug auf der Strecke Basel-Frankfurt wurde am Freitag/Samstag 25./26. August 1939 mit der DC-2 HB-ITO mit Pilot Hans Ernst und Funker Pierre Maeder ausgeführt. Letzterer hat diesen Flug in einem Bericht geschildert. Auszug: *Im Frankfurter Flughafen ist nichts Besonderes zu entdecken. Erst beim Aussteigen merkt man die Veränderung. Die Postflugzeuge für Berlin, London und Köln stehen mit abgestellten Motoren herum. Niemand interessiert sich für die Ladung. Im Pilotenzimmer fehlt der obligate Teekübel mit der Tasse ohne Henkel. Noch*

gestern Nacht sassen alle hier beieinander und erzählten sich handfeste Fliegerwitze. Jetzt steckt ein Teil der Besatzungen bereits in Militäruniform und wartet auf Befehle. Der Flugleiter kommt auf die Schweizer zu. „Wir raten euch, sofort wieder zurückzufliegen, statt flugplanmässig“, meint er, „die Post könnt ihr dalassen, wir werden für Weiterbeförderung sorgen.“¹⁵

Während Mittelholzer in seinem Bericht die Standzeit von 3 ½ Std in Frankfurt mit „etwas kurz ist der Schlaf“ beschrieben hatte, bestätigt der Auszug aus dem Bordbuch in diesem Fall, dass die Besatzung der HB-ITO dem Rat des Flugleiters umgehend gefolgt ist: Der Rückflug wurde bereits 44 Minuten nach der Landung gestartet. Ob mit oder ohne die für die Schweiz bestimmte Post aus den Europäischen Metropolen ist leider nicht überliefert.

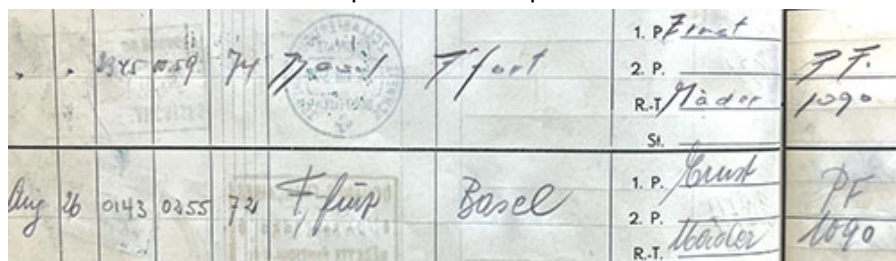


Abb. 20 | 25./26.8.1939, letzter Nachtpostflug vor dem 2. WK gem. Bordbuch der DC-2 HB-ITO. Quelle: Verkehrshaus der Schweiz Luzern, VA-24371.

Die Postverwaltung konnte die Swissair nur noch von ihrer vertraglichen Verpflichtung zur Durchführung des Nachtflugs formell entbinden:

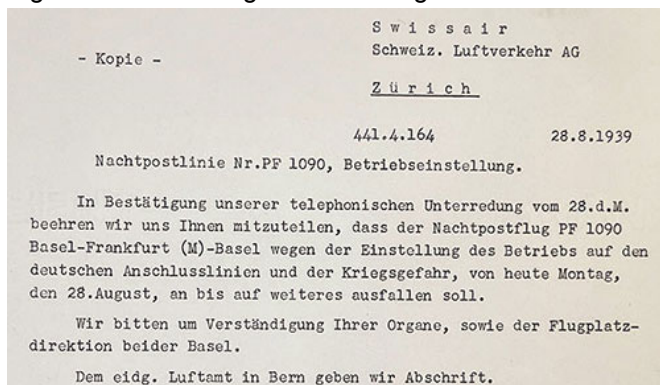


Abb. 21 | Quelle: PTT-Archiv P-00 C LA 22 08:04.

5. Fazit

Die 1934 vorläufig eingeführte Nachpostlinie hat ihre Berechtigung durch die Beschleunigung des Flugpostverkehrs und die gestiegene Auslastung erhalten. Waren es 1933 hin und zurück 50'820 zuschlagspflichtige Sendungen, stieg diese Zahl 1934 auf 78'279 und 1935 auf 160'189 bzw.

357'985 ohne Zuschlag an.^{7b,7c} Es gibt kaum eine andere Flugstrecke, welche in den sieben Jahren ihres Bestehens von so vielen unterschiedlichen Flugzeugtypen befliegen worden ist. Da waren sukzessive die einmotorigen Lockheed Orion CH-168/167, Fokker F.VIIa CH-157 und Clark CH-169/HB-ITU und dann die zweimotorigen Junkers Ju-86 HB-IXI/IXE/IXA und Douglas DC-2 (u.a. HB-ITA, HB-ITO, HB-ISI) im Einsatz. Ob auch eine dreimotorige Fokker F.VIIb-3m, wie die 1933 erwähnte CH-190, nach Frankfurt flog, konnte nicht eruiert werden. Die gesichteten Quellen brachten überraschend (zu) viele Abweichungen oder Widersprüche zu Tage. Dies, wie erwähnt, u.a. beim Flugzeug des ersten Nachtflugs sowie bei Orts- und Datumsangaben. Wir haben uns bemüht, auf die aus unserer Sicht naheliegendste Variante zu setzen.

Ungeklärt bleiben die Detailbestimmungen zur Verwendung der Vermerkstempel von 1933 und 1934: a) Wurden diese nur auf den Flugplätzen oder nur in Zürich 1 und Basel 2 oder sogar in den damaligen regionalen Hauptpostzentren angebracht? b) Wieso wurde der Vermerkstempel 1933 in zwei Sprachen geführt, war das Bestimmungsland der Briefe massgebend für den Einsatz des einen oder anderen Stempels? c) Wo wurde die Sortierung der Flugpostsendungen vorgenommen, welche 1933 und 1934 mit dem ermässigten Flugpostzuschlag befördert wurden? d) Wieso gibt es Belege vom 31. Mai 1935 (Abb. 10), laut SLH sogar mit Vermerkstempel, da es damals keine ermässigte Zuschlagsgebühr mehr gab? Viele Fragen, die trotz Recherchen im PTT-Archiv (noch) keine Antwort gefunden haben. Nur so viel: Im *Post- und Telegraphen-Amtsblatt* steht darüber so viel wie nichts, einzig der zweisprachige Vermerkstempel von 1934 wurde kurz und bündig – ohne Abbildung - angekündigt.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Abkürzungen:

1. Schweizerisches Luftposthandbuch 2018 (SLH), Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV | 2. Swissair - A day-by-day documentation, Fredy Peter, AS Verlag, 2018, ISBN 978-3-906055-89-3 | 3. Vom Ballon zum Jet, Eugen Dietschi, Pharos-Verlag 1971 | 4. Schweizer Luftfahrt, Dr. Erich Tilgenkamp, Band 2, Aero-Club der Schweiz, 1941/42 | 5. Verkehrshaus der Schweiz Luzern (VHS) a) Bordbuch Lockheed Orion CH-168, VA-16356 b) Bordbuch HB-ITO, VA-24382 + VA-24369 c) techn. Rapport CH-167, VA-24397 | 6. www.histaero.ch, Daniel Ruhier, Aviation Historian | 7. PTT-Archiv Köniz a) P-00 C LA 00038:01 b) P-00 C LA 22 08:03 c) P-00 C LA 22 08:04 d) P-39-1 e) P-00 C LA 00033:02 f) Post-199 A 0008_Zürich 58 Flughafen | 8. Dokumentation Robert Ernst, 23.5.1961-28.5.1969 (auch im VHS) | 9. BBZ Berner Briefmarken-Zeitung, Zumstein a) 07/08.1934 b) 12.1934 | 10. www.e-newspaperarchives.ch a) NZZ vom 10.5.1934 b) Neue Zürcher Nachrichten vom 25.4.1934 c) NZZ vom 5.9.1934 | 11. Die Schweiz. Flugpost-Zuschlagstaxen ab 1919, Roland F. Kohl, 1997, Postgeschichte-Verlag | 12. Die Flugzeuge der Swissair 1931 bis 2002, Hans Weder, ISBN 978-3-033-04439-5 | 13. Von Stuttgart nach Rio de Janeiro, Rudolf Philipp, Schriftenreihe des EAPC Band 12, 2010 | 14. Auskunft von Hansruedi Dubler, ehemaliger Swissair-Kapitän | 15. Die Swissair 1939-1945, Alfred Muser, Schück Verlag, 1996, ISBN 3-9520906-2-X | FE = Flugpostetikette; PF = Postflug; SLH = vgl. Quelle 1; TO-191 = Transocean-Flug und Nummer; VST = Vermerkstempel

Herzlichen Dank an die Teams des PTT-Archivs und des Dokuzentrums des Verkehrshauses

Die Swissair als Botin zwischen Fluggästen und Postbüro

Heute wird für die Kostentransparenz jede Handbewegung bis zu den Fingerspitzen gezählt. Ausdrücke wie z.B. „die letzte Meile“ in der Telekommunikation sind allgegenwärtig. Sogar die Postsendungen, die in ein Postfach gelegt werden, werden gezählt. Zweck: Ab durchschnittlich vier Sendungen pro Tag ist keine Postfachgebühr geschuldet. Im Rahmen dieser Kostenmanie sollen die Kosten benutzergerecht verteilt werden. Welcher Aufwand zur Erreichung dieses Ziels betrieben wird, steht nirgends. In der analogen Zeit störten die „kleineren“ Nebenleistungen, die zusätzlich zur Kernleistung erbracht wurden, kaum jemanden. Als Beispiel aus einer Zeit, wo der Kunde noch König war, kann die Rolle betrachtet werden, welche die Fluggesellschaften aus Goodwill über längere Zeit gespielt haben. So auch bei der Swissair, was einige Belege der besonderen Art bezeugen.

1. Incoming und Outgoing Mail

Diese englischen Bezeichnungen beziehen sich in der Regel auf den grenzüberschreitenden Postverkehr. Verkehren die Postsendungen von der Schweiz ins Ausland, ist es eine „Outgoing Mail“. Kommen sie vom Ausland in die Schweiz werden sie als „Incoming Mail“ bezeichnet. In der Postgeschichte, in welcher man sich auf das Postwesen z.B. einer Ortschaft, einer Gemeinde, eines Bezirks oder eines Kantons beschränkt, werden diese anglosächsischen Begriffe mittlerweile breit verwendet.

In der Luftfahrt, in welcher das Englische als Weltsprache gilt, können diese Begriffe analog auf ein Luftschiff, einen Ballon oder ein Flugzeug als geschlossenes „Hoheitsgebiet“ bezogen werden. Zur Zeit der Luftschiffsfahrt befand sich gelegentlich noch eine Poststelle an Bord der Zeppeline. Da erfolgte die Verbindung zwischen dem Absender und dem Adressaten noch direkt via die Postbetriebe, ohne Mitwirken einer externen Drittpartei. Ausser bei den Wildabwürfen und gelegentlich bei einem Freiballon. Da gab es nur eine Richtung, raus und hinunter auf den Boden, wo der Zufall eines gut gelaunten Finders das weitere Schicksal der abgeworfenen Sendungen bestimmte. Im Flugzeug dagegen wurde diese verbindende Aufgabe „der letzten Meile“ durch das Personal der Fluggesellschaft in der Kabine und am Boden sichergestellt.

2. Outgoing Mail aus Sicht des Flugzeugs

Diese Art von Postsendung ist vielleicht die häufigste. Zur guten alten Zeit hatten die Passagiere auch auf den Economy-Sitzen gebührend Platz und Bewegungsfreiheit. Das am Vordersitz befestigte Tablar war zwar primär für das Essen bestimmt. Aber man konnte sich fast wie an einem kleinen Pult fühlen und darauf irgendwelche Reisegrüsse oder allfällige Berichte schreiben. Schreiben? Ja, denn in der Reisemappe oder zusammen mit der Sicherheitskarte in der Tasche des Vordersitzes gesteckt, stellten die

Abb. 1 | Beispiel einer Reisemappe. Nebst dem Inhalt der Mappe sind ggf. auch die auf dem Umschlag handschriftlich angebrachten Informationen von Interesse: Flug New York-Gander-Genève vom 26.10.1947 mit den Flugkapitänen Heitmanek und von Tscherner an Bord der DC-4 HB-ILI (Angaben bestätigt und ergänzt gemäss Bordbuch eingesehen im Verkehrshaus der Schweiz, YA-24394).



Die geschriebenen Botschaften konnten ggf. dem Kabinenpersonal übergeben werden, welches diese den Bodendiensten zum Versand abgab. Die beiden folgenden Sendungen gehören eindeutig in diese Kategorie:



Abb. 2 | 18.6.1958, Postkarte auf dem Rückflug von New York nach Zürich an Bord geschrieben, per Flugpost nach Buenos Aires gesendet, Absenderfreistempel der Swissair Typ 3A Hasler F88. Kat. Dürst Nr. 278 (Quelle: afs-swissair.iimdosite.com).



Abb. 3 | Linienflug nach Sao Paulo 25.4.1960, roter Handstempel der Bodenstation.

3. Incoming Mail aus Sicht des Flugzeugs

Solche Postsendungen kommen vor allem bei Schiffspassagieren vor. Da die Schiffsreise – heute wie gestern – länger dauert als eine mit dem Flugzeug, kann bzw. konnte eine Postsendung für einen Schiffspassagier relativ sicher per Flugpost zum Anlegeort des Schiffes gesandt werden. Wie in den folgenden beiden Fällen, wobei beim Ersten das Zusammentreffen aus komplett anderem Grund scheiterte:



Abb. 4 | 29.11.1951, per Flugzeug zum Schiff in Gibraltar: Beispiel eines verpassten Rendezvous, nicht wegen der Luftfahrt, sondern weil der Schiffspassagier schon in New York von Bord gegangen war: „Debarked at N.Y.“ wurde handschriftlich vermerkt. Der Brief wurde am 28.12.1951 von Gibraltar an den Absender retourniert.

Der einer italienischen Reederei gehörende Dampfer hiess nicht, wie in der Adresse geschrieben Sultania, sondern Saturnia, wie rechts in grün korrigiert (1775 Passagiere in vier Klassen aufgeteilt). Die Saturnia wurde 1927 in Dienst gestellt und 1965 abgewrackt (Quelle: Wikipedia).

Beim nächsten Beispiel aus 1931 lag die Distanz im interkontinentalen Bereich, was zur Zeit der kombinierten Beförderung per Bahn, Flugzeug und Schiff aber auch kein Problem war – mit entsprechendem Vorlauf bei der Briefaufgabe:



Abb. 5 | Berlin 8.5.1931, per Bahn nach Frankfurt und Strassburg (Stempel 9.5.31-14), per Flugzeug nach Dakar, per Schnellboot „Aviso“ über den Südatlantik nach Natal und per Flugzeug nach Rio de Janeiro (Ankunftsstempel 17.5.), wo das Schiff am 25. Mai eintreffen sollte. N.B. Am 31. März hatte die Cie Aéropostale ihre Bilanz deponiert.

In diesem Fall hat der Brief die Adressatin erreicht. Dies belegen die gesichteten späteren Sendungen an die gleiche Person, welche alle an eine Adresse auf dem brasilianischen Festland gesendet wurden.

Bei Flugreisenden sind solche Sendungen, also Incoming Mail, wenn überhaupt schwer zu finden. Da spielt der Faktor Zeit natürlich eine wesentliche Rolle, denn es war, gestern wie heute, kaum möglich die Ankunftszeit einer normalen Postsendung am Flughafen zeitgerecht mit dem Abflug (oder der Ankunft) abzustimmen. Während bei einem Schiff, wie eben gesehen, die Flugpost als Zubringer dienen konnte, war es bei den Flugzeugen wegen der im Vergleich zum Schiff kürzeren Reise- und Standzeiten allenfalls nur noch mit der Expresspost möglich. In solchen Fällen bot eigentlich nur das Telegramm eine taugliche Alternative.

3.1 Beim Abflug

Der Telegrammverkehr scheint tatsächlich auch mehr als nur eine gelegentliche Angelegenheit gewesen zu sein, denn dies wurde sogar auf Vorschriftsebene geregelt. So gesehen z.B. in der Dienstlichen Mitteilung (DM) der Postverwaltung Nr. 158 (TT 72) vom 6.9.1948, welche explizit vorgab, worauf bei der Annahme eines Telegrammes für abreisende oder ankommende Fluggäste in Flughäfen zu achten war:

158 (TT 72). Telegramme für Fluggäste in Flughäfen

Telegramme für Fluggäste in Flughäfen, die ungenügend adressiert sind, verursachen meist langwierige Nachforschungen in den Passagierlisten der verschiedenen Fluggesellschaften und können trotzdem oft nicht zugestellt werden.

Die Telegraphenstellen werden daher angewiesen, bei der Annahme von Telegrammen für Fluggäste folgendes zu beachten:

Aus der Adresse muss deutlich hervorgehen,

1. ob es sich um einen startenden oder um einen landenden Fluggast oder gegebenenfalls um eine Person handelt, die einen Fluggast auf dem Flugplatz erwartet,
2. wohin das Flugzeug startet oder woher es kommt,
3. Tag und Zeit des Starts oder der Landung,
4. wenn immer möglich der Name der Gesellschaft, die das Flugzeug stellt.

Ganz besonders müssen Geldposttelegramme eine genaue und genügende Adresse tragen, weil die Gefahr der Zustellung an einen falschen Empfänger hier besonders gross ist.

Interne Telegramme mit ungenügender Adresse werden künftig von den Telegraphenstellen der schweizerischen Flugplätze unmittelbar nach dem Empfang als unzustellbar gemeldet, damit die Adresse innert nützlicher Frist vervollständigt werden kann.

Abb. 6 | Quelle: Dienstliche Mitteilungen der Postverwaltung, PTT-Archiv P 14-4.

Besorgt wurde der Telegrammdienst durch das Telegraphenamt als letztes „T“ in den Bezeichnungen „P+T“ und „PTT“. Im Verlaufe der Zeit haben sich die beiden Betriebseinheiten Post und Telegraph mehr und mehr verschmelzt. Waren zu Beginn getrennte Niederlassungen oder Schalter im selben Betriebsgebäude die Regel, machte im Verlauf der Zeit das Personal am Schalter oder im Betrieb den Unterschied beim Anbringen der Stempel.

Zur Organisation von „P+T“ auf dem Flughafen Zürich wurde folgender Hinweis gefunden: „Das neue Postlokal [Anm.: Dübendorf], dem auch der Telegraphendienst (telefonische Übermittlung) angegliedert ist, kann am 10. Juli 1932 bezogen werden. [...] Am 14. Juni 1948 wird der Flughafen [Anm.: Kloten] allgemein in Betrieb genommen. Gleichentags wird in einer Baracke (Provisorium I) auf dem Bauareal das Postbureau Zürich 58 Flughafen eröffnet. Es dient als Annahmestelle von Postsendungen jeder

Art, **besorgt den** Telephon- und **Telegraphendienst**, versieht die im Verkehr mit den Flugzeugen und den Zubringerautos (Swissair und posteigene Kurse) nötigen Postvermittlungen und das Ausfertigen der Begleitpapiere für die Fluggesellschaften, und übernimmt die Zustellung auf dem Flughafenareal. Der Aufgabenkreis des weiterhin bestehenden Postamtes Zürich Flugplatz (Dübendorf) bleibt unverändert“ bis zu seiner Schliessung am 18. November 1948 (Quelle: PTT-Archiv Post-199 A 0008_Zürich 58 Flughafen). Die Spuren des Telegraphenbüros auf dem Flughafen Zürich sind nur mit etwas Glück zu finden:



Abb. 7a/b | Telegrammumschlag mit Fenster abgefertigt durch das Telegraphenbüro „Zürich 58 Flughafen Bereitschaftsdienst“ für die Zustellung an einen Passagier. Rückseite: Schwacher Abdruck eines Kastenstempels „SWISSAIR / Passagierdienst usw.“ (leider nicht vollständig lesbar), dafür mit dem Datum Juni 1960 und der Unterschrift vermutlich der mit der Überbringung des Telegramms beauftragten Person. Genaue Datierung möglich dank des Swissair-Stempels und des Inhalts (vgl. Abb. 7c).

Ob in diesem Fall die Bestimmungen für die Zustellung gem. dienstlicher Mitteilung Nr. 158 eingehalten worden sind, kann anhand des in diesem Umschlag enthaltenen Telegrammformulars und eines Auszugs aus dem Flugplan festgestellt werden (Jahreszahl anhand Swissair-Kastenstempel):

Telegramm - Télégramme - Telegramma

Telegraph
ZÜRICH 58 FLUGHAFEN
Schweizerische Eidgenossenschaft

von - de - da Binningen Baselland tel	N° 9474	Winter Mois Passe 28	Aufgegeben den Convair le Comptable II 6/6	Sous le Ora 1047
Erhalten — Reçu — Ricevuto		Befördert — Transmis — Trasmesso		
von - de - da Zch Spl 2	Sous - Heures - Ora 1107	Noms - Noms - Noms bl	nach - à - a	Sous - Heures - Ora
		Ing Albert Meier		
		Passagier SR 204		
		Frankfurt		
		Zürich/58/Flughafen		

Meine herzlichsten Wünsche für Gesundheit Wohlergehen und Erfolg
begleiten Sie auf Ihrer ausgedehnten und interessanten Reise

Hans Heini Zweifel

T7.2 III 58 2009000 AS O 65 Auf Wunsch werden die Telegramme radiotelephoniert Sur demande, les télégrammes sont téléphonés A richiesta, i telegrammi sono telefonati

Abb. 7c | 6.6.1960, Telegramm mit 28 Worten an Passagier Ing. Albert Meier von Swissair-Flug SR 204 nach Frankfurt (aufgrund der Botschaft muss es ein Abflug gewesen sein, was das im Dienst stehende Personal aufgrund der Flugnummer sehen konnte). Dieses Telegramm wurde 20 Min. nach seiner Aufgabe in Binningen BL nach telefonischer Übermittlung (Kürzel „tel“ im Feld „von“ oben links) via „Zch Spl 2“ vom empfangenden Telegraphenamt am Flughafen Zürich auf entsprechendes Formular mit der Schreibmaschine geschrieben..

Die Flug-Nr. und die Destination lassen sich anhand eines Flugplans überprüfen:

21 Lokalkurse	Deutschland • Allemagne										Services locaux
	SR 216 * Metrop	SR 206 * Metrop	SR 224 * Metrop	SR 204 * Metrop	SR 204 * Metrop	SR 212 * Metrop	SR 208 * DC-3	SR 208 * Metrop	SR 250 * Metrop	SR 250 * Caravelle	SR 226 * Metrop
	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①	①
Basel/Mulhouse . 39 ab	....	*13.00	....	....	*13.00	....	*13.00	*13.00	*13.00	*13.00	....
Bern 39 ab	....	*13.20	....	....	*13.20	....	*13.20	*13.20	*13.20	*13.20	....
Genève 38 dp	*06.35	*14.05	*06.35	*06.35	....	14.20	*14.05	*14.05	*14.05	*14.05	....
Zürich ab	09.05	15.55	07.50	08.05	11.50	14.45	15.45	15.45	15.50	16.30	19.45
München an	10.05	16.55	....	....	....	....	16.35	16.25	....	....	....
Stuttgart an	....	....	08.45	08.45	12.30	....	16.50	16.40	....	....	20.25
Frankfurt an	....	....	09.00	09.00	....	....	15.55	16.00	....	....	....
Frankfurt ab	....	....	09.15	....	....	....	16.20	16.25	....	....	....
Köln/Bonn an	....	....	....	....	....	....	16.20	16.25	....	....	....
Düsseldorf an	....	....	....	....	....	....	16.20	16.25	....	....	....
Hamburg an	....	....	10.40	....	....	17.45	....	....	17.45	17.30	....
	....	....	....	....	....	....	....	....	17.25	17.30	....
											

Abb. 8 | Flug-Nr. 204 flog ab Zürich nach Frankfurt und Hamburg mit einer Convair CV-440 Metropolitan. Für die Übergabe des Telegramms zwischen seiner Ankunft in Kloten um 11:07 h und dem Abflug um 14:45 h verblieb genügend Zeit. Flugplan aus www.timetableimages.com.

3.2 Bei der Ankunft

Alle Angaben, wie in der DM Nr. 158 verlangt, erscheinen klar und deutlich auf dem folgenden Willkommens-Telegramm mit 13 Worten an denselben Passagier wie oben:

Telegramm - Télégramme - Telegramma

von - de - da Nr. Wörtern
Moins Mots Ausgegeben dem
Cousigné la Stunde
Heure

+ 50641 BASEL TEL 8362 13 3/9 1407

ZÜRICH 158 FLUGHAFEN

Erhalten - Reçu - Ricevuto Befördert - Transmis - Trasmesso

von Stunde - Heures - Ora Name - Nom - Nome nach - à - a Stunde - Heures - Ora Name - Nom - Nome

Nr. **86**

- ALBERT MEIER ANKOMMEND

SR145 18.55 FLUGHAFEN

KLOTEN/ZCH -

HERZLICH WILLKOMMEN UND LIEBE GRUESSE - BETHLI +

TT 2 III 58 200300 AS O 45 Auf Wunsch werden die Telegramme telefoniert Sur demande, les télégrammes sont téléphonés A richiesta, i telegrammi sono telefonati

Abb. 9 | 3.9.1960, Telegramm an den gleichen Passagier „Albert Meier ankommend SR145 18.55 Flughafen Kloten/ZCH“. Anstelle des Telegraphen-Stempels wurde hier der erst seit einem Monat in Gebrauch stehende Flughafenstempel SLH FhSt FZH 13 verwendet, was ein eindeutiger Hinweis auf die Verschmelzung von Post- und Telegraphenstellen ist. Im Vergleich zu Abb. 7c ist dies ein Telegramm einer anderen Entwicklungsstufe: Der Text wurde via Fernschreiber (Telex) auf einen gummierten Papierstreifen ausgedruckt, welcher danach korrekt zugeschnitten an den entsprechenden Stellen im Formular aufgeklebt wurde. Telegramm vermutlich vom Bodenpersonal der Swissair an seinen Empfänger überbracht.

Mit Hilfe des Flugplans lassen sich auch hier die Flug-Nr. und die Zeit bestätigen sowie die Herkunft (Paris) des Fluges feststellen:

Zürich — Basel — Paris									
SR 140 * Metrop	SR 144 * Metrop	AF 683 * Caravelle	SR 180 * Metrop		SR 181 * Metrop	AF 682 * Caravelle	SR 145 * Metrop		7
①	①	②①	①		①	②①	①	①	
....	1/6.-31/10.	*13.20	....	ab Bern 39 an	*13.00	*15.20	1/6.-31/10. ....	....	
08.00	13.50	15.05	20.20	ab Zürich an	11.05	13.50	18.55	22.40	
08.45	↓	↓	↓	ab Basel/Mulhouse an	↑	13.50	↑	21.55	
10.10	15.25	16.15	21.55	ar Paris-Orly (Nord) dp	09.30	12.45	17.20	20.30	
....	....	....	....	ar Paris-Orly (Süd) dp	....	....	....	....	

Abb. 10 | Flug-Nr. 145 kam von Paris-Orly mit einer Convair CV-440 Metropolitan. Flugplan aus www.timetableimages.com.

Dass nicht nur Telegramme, sondern auch Briefsendungen auf diesem ungewöhnlichen Weg gelaufen sind, zeigt folgender Brief. Ob es hier spezielle Weisungen gab, ist unklar. Auf dem Brief stehen auf jeden Fall alle nötigen Angaben wie in der DM Nr. 158 verlangt und er hat bestimmt seine Empfängerin mit entsprechendem Goodwill der involvierten Dienststellen von Post, Flughafen und Swissair erreicht:



Abb. 11 | 25.9.1963, Express-Brief aus Linz, Österreich an eine ankommende Passagierin oder Kabinenmitarbeiterin von Swissair-Flug SR 811 mit DC-8 am 27. September in Kloten ankommend. Aufgrund des Vermerks „Bitte bei Ankunft anrufen“ (rechts unten) wurden auch in diesem Fall die Bodendienste der Swissair mit der Aufgabe vertraut. Rückseitig Stempel Swissair Zentralverwaltung II 26.9.1963.

Auch hier hilft der Flugplan zu erfahren, dass Flug-Nr. SR 811 mit einer DC-8 am Donnerstag, 27. September 1963 aus New York kam:

1 New York — Europe								
	Daily	Monday	Tuesday	Wedn.	Thursday	Friday	Saturday	Sunday
	SR 801 DC-8 (FV)	SR 861 DC-8 (FV)	SR 811 DC-8 (FV)	SR 861 DC-8 (FV)	SR 811 DC-8 (FV)	SR 811 DC-8 (FV)	SR 853 DC-8 (FV)	SR 851 DC-8 (FV)
	JET	JET	JET	JET	JET	JET	JET	JET
New York-International dp	a 18.50	a 20.30	a 22.10	a 20.30	a 22.10	20.30	22.10	a 20.30
Lisbon ar	✕ STOP	✕ Tuesday	✕ STOP	✕ Thursday	✕ NON STOP	✕ Saturday	✕ Sunday	✕ Monday
Lisbon dp	NON STOP	b 08.00	NON STOP	b 08.00	NON STOP	b 08.00	b 09.40	b 08.00
Geneva ar	next day	10.45	Wedn.	10.45	Friday	10.45	12.25	10.45
Zürich ar	07.15	08.40	11.35	08.40	11.35	08.40	13.35	11.55

Abb. 12 | Flugplan aus www.timetableimages.com.

3.3 Postordnung A1 betr. Aufgabe und Zustellung

Bei Briefen wie Abb. 4, 5 und 11 ist die Frage berechtigt, ob solch eine Adresse überhaupt zulässig ist und ob die Post die Sendungen hätte verweigern können?

Einerseits ist die Post gemäss *Postverkehrsgesetz* Art. 9 zur Beförderung einer Sendung verpflichtet, sofern das Format und die Adressierung im Rahmen der Bestimmungen gemäss *Vollziehungsverordnung I* Art. 37+38ff liegen (Quelle: Verkehrsvorschriften, Postordnung A1, PTT-Archiv P-A 1d-1967). Das war hier offenbar gegeben.

Andererseits gibt die *Verordnung (1)* Art. 146 vor, wo und wer eine Postsendung für Dritte entgegen nehmen darf. So ein Fall ergibt sich tagtäglich in jeder Firma, aber auch zum Beispiel in einem Hotel. Ein Hotel und ein Flugzeug lassen sich am besten vergleichen, so dass die Zustellung an einen Fluggast wie jene an einen Hotelgast gem. genannter V (1) Art. 146 erfolgt sein dürfte. Darin ist die Zustellung für Hotelgäste usw. unter Ziff. 5 wie folgt geregelt: „Ohne gegenteilige Weisung des Empfängers dürfen Postsachen für Hotelgäste, Reisende, Zöglinge usw. dem Inhaber oder Leiter des Gasthofes, der Reiseagentur, des Heims usw. oder seinem Bevollmächtigten unter den in den Ausführungsbestimmungen festzusetzenden Bedingungen ausgehändigt werden.“

Strikte genommen keine Flugpost, aber dennoch sympathische Zeugen aus der analogen Ära, wo die Post und die Fluggesellschaften noch sehr eng zusammenarbeiteten. Übrigens war es gem. DM Nr. 159-1933 seit dem 1. Juli 1933 für Fluggäste auch möglich, Radiotelegramme vom Flugzeug aus via Bordfunker aufzugeben. Diese durften inkl. Adresse maximal 15 taxierte Wörter enthalten.

4. Outgoing Mail, Rückkehr zu alten Gepflogenheiten?

Eine aus Sicht der Aerophilatelie erfreuliche Überraschung durften am 28. März 2024 die Passagiere an Bord der Maschine der Swiss erfahren, welche auf dem Erstflug von Zürich nach Cluj-Napoca (Rumänien) mitgeflogen sind.

Das Kabinenpersonal verteilte den Fluggästen eine Ansichtskarte der Fluggesellschaft mit entsprechendem Vordruck, damit sie einen Gruss vom erlebten Erstflug nach Hause, an Bekannte oder sich selber senden konnten. Zu Lasten der SWISS, denn die Postkarten wurden als *Bordpost* wieder eingesammelt und von der Fluggesellschaft zum Versand ab 8058 Zürich entsprechend zubereitet (analog wie Abb. 2+3).

Für diese Aktion gebührt der Swiss aus aerophilatelistischer Sicht ein grosses BRAVO. Und Merci dem Postboten Gérald mit den PCS-Kuverts... Einzig bei der Betrachtung des Datums vom 3. April 2024 ist eine Erklärung

nötig. Wer die Hintergründe kennt, wird dafür das nötige Verständnis aufbringen. Aus Vollständigkeitsgründen wird deshalb auch ein echter Erstflugbeleg gezeigt, welcher noch einmal ein anderes Datum trägt. Da der Flug am Morgen früh um 06:01 Uhr startete, mussten die Erstflugbelege am Vortag abgestempelt werden.



Abb. 13a/b | Bemerkung: Flight Level FL 300 ist fiktiv, aber es war im Flug.

Die HB-JCB war und ist heute noch eine Airbus A220-300 mit 145 Sitzplätzen.

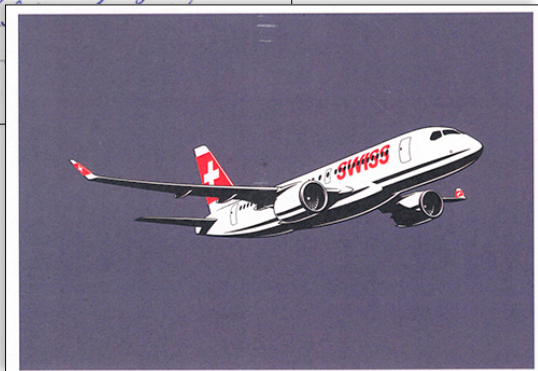


Abb. 14 | Erstflug Swiss Zürich nach Cluj-Napoca. Beleg in Passagierkabine befördert, Ankunftsstempel 28.3.2024. Kuvert Kreation Walter Kalt.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Geschichten von azurblauen Feldern und Sternen. Fischerschiesen.

Als die **Mirage III S** an die Truppe übergeben wurden und obwohl sie für die Luftverteidigung vorgesehen waren, konnten sie auch Bodenangriffsmissionen durchführen. Das Feuerleitsystem TARAN integrierte in seinem Bodenmodus die drei Komponenten „Kanone“, „Bomben“ und „Nord“ (für AS-30 NORAS). Die Flugzeuge waren mit Bombenwerfern ausgestattet, die zwei konventionelle 450-kg-Bomben tragen konnten, sowie mit einer Abschussvorrichtung für die ferngesteuerte Luft-Boden-Lenkwanne AS-30 von Nord Aviation, was die Montage eines kleinen Steuerknüppels an der rechten Konsole der Kabine erforderte, um sie auf Sicht zum Ziel zu steuern. Es gab also drei Steuerknüppel in unseren Mirage III S: einen für die Steuerung des Flugzeugs, einen zweiten auf der linken Konsole, um die Antenne des TARAN-Radars zu positionieren, und einen dritten für die AS-30.



Abb. 1; Brasilien Mi-Nr. 1359



Abb. 2; Israel Mi-Nr. 389

Die Idee, mit der ursprünglich geplanten Flotte von 100 Flugzeugen konventionelle Bomben abzufeuern, mochte zwar Sinn machen, war aber bei einer auf 36 Flugzeuge beschränkten Anzahl, die vorrangig als Spitzenabfangjäger eingesetzt werden sollten, kaum mehr sinnvoll. Daher wurde diese sekundäre Aufgabe schnell aufgegeben, und ich bezweifle, dass mit unseren Mirage III S jemals 450 kg-Bomben abgefeuert wurden, ausser bei den Abnahmeprüfungen. Anders verhielt es sich mit der 520 kg



Abb. 5; Irland Mi-Nr. 1281

Chile Mi-Nr. 1558

schweren **AS-30 NORAS**, (Abb.3) die eine 250 kg schwere Sprengladung mit sich führte, mit der man eine zwei Meter dicke Betonmauer durchbrechen konnte, die aus einer Entfernung von 12 km abgefeuert werden konnte und die mit hoher Präzision

zum Ziel gelenkt werden konnte, sofern dieses sichtbar war. Es war die fortschrittlichste Bodenangriffswaffe, die uns damals zur Verfügung stand. Mitte der 1980er Jahre wurde sie im Rahmen des Verbesserungsprogramms KAWEST 85 deaktiviert und durch die elektrooptisch gesteuerte Luft-Boden-Lenkwanne AGM 65 Maverick der Firma Hughes ersetzt, mit der auch unsere Hunter ausgerüstet wurden. Der einzige Luft-Boden-Modus, der bis zur Ausserdienststellung der Mirage III S aktiv blieb,

war das Kanonenschiessen, das von den Piloten regelmässig geübt wurde und für sie eine hervorragende Grundübung darstellte.

Der Haken an der Sache war, dass der Einsatz der AS-30 ein gutes Training erforderte, um effektiv zu sein, aber das Gerät zu teuer war, um es zu Übungszwecken abzufeuern. Ausserdem gab es in der Schweiz keinen Schiessplatz, der die Sicherheitsstandards für dieses System erfüllte. Die

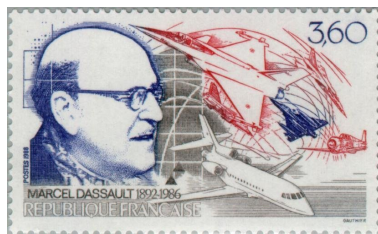


Abb. 4; Frankreich Mi-Nr. 2637

einzigsten AS-30-Sprengkörper, die von einer Mirage III S aus abgefeuert wurden, waren 1967 in Cazaux (Frankreich) bei den Abnahmeprüfungen (12 Sprengkörper, davon 2 mit Sprengladung) und 1977 in Vidsel (Schweden) im Rahmen von Überprüfungsschüssen (4 inerte Sprengkörper).

Für das Training der Piloten haben wir auf zwei sich ergänzende Lösungen zurückgegriffen.

Zunächst gab es einen einfachen Schiesssimulator namens SINOR, mit dem man einen Lichtpunkt über einen immer komplexer werdenden Parcours lenken musste. Das simulierte Verhalten des Geräts war anfangs extrem lebhaft und wurde mit zunehmender Flugzeit immer träger. Eine hervorragende Möglichkeit, die Nerven des Piloten im Training zu testen!



Abb. 5; Irland Mi-Nr. 1281

Die Alternative bestand darin, die ebenfalls von Nord Aviation hergestellten AS-11-Luft-Boden-Lenkraketen aus einer speziell ausgerüsteten **De-Havilland DH-115 Vampire** Trainer abzufeuern. Zwei dieser kleinen, 1,20 m langen und 30 kg schweren Raketen konnten unter den Tragflächen des Flugzeugs montiert werden und wurden inert (ohne Sprengladung) abgefeuert. Gesteuert durch einen elektrischen Draht, den sie hinter sich herzogen, konnten sie aus einer Entfernung

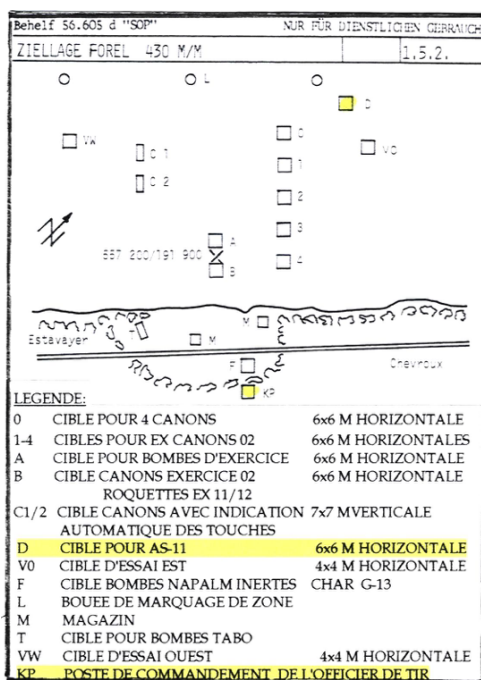
von bis zu 3.500 m vom Ziel eingesetzt werden, auf das sie mit 685 km/h „zuflogen“. Obwohl sie aus viel geringerer Entfernung und Geschwindigkeit als die AS-30 abgefeuert wurden, verhielten sie sich ziemlich genau wie die AS-30, jedenfalls viel besser als der SINOR-Simulator.

Wir trainierten auf dem See-Schiessplatz Forel (Südufer des Neuenburger Sees), entweder von einer rechtshändigen Volte aus oder mit einem Anflug von Norden. Der Schützenpilot sass auf der rechten Seite und hatte neben

dem Steuerknüppel für die Raketenführung und einem „Drahtschneider“-Schalter, der im Falle eines erratischen Verhaltens der Rakete betätigt werden sollte, alle Flugsteuerungen in der Hand. Die Steuerung des Flugzeugs ausserhalb der Schiessbahnen übernahm ein ausgebildeter DH-115-Pilot auf dem linken Sitz. Wir schossen aus 2500 Metern Höhe mit einer angezeigten Geschwindigkeit von 400 km/h, was eine Flugzeit der Rakete von 13 Sekunden ergab.

Die Aktivitäten auf dem Schiessplatz folgten einem genau festgelegten Zeitplan und Sicherheitsvorkehrung, und die Schiessankündigungen wurden in der lokalen Presse veröffentlicht und in allen betroffenen Gemeinden ausgehängt.

Die gesamte Aktivität wurde von einem Schiessoffizier kontrolliert. Er sorgte dafür, dass der Schiessplatz frei von Schiffsverkehr war, regelte den Schiessverkehr, was besonders wichtig war, wenn mehrere Flugzeuge auf der Strecke waren, verteilte die Feuererlaubnis, gab die Schussparameter wie Sturzflugwinkel und Schussentfernung an und gab die Ergebnisse und Korrekturen bekannt.



Das Ziel für die AS-11 bestand aus einem Quadrat aus 6 x 6 m grossen weissen Stoffstreifen, die an Pfählen befestigt waren, die in den Grund des Sees geschlagen wurden, der an dieser Stelle sehr flach war. Es befand sich etwa 300 Meter vom Ufer entfernt.

Am Vormittag des 10. Sept. 1971 befinde ich mich auf der Schiessplatzvolte von Forel, um zwei AS-11 abzuschliessen. Nachdem ich einen trockenen Zielflug gemacht habe, um meine Schiesselemente einzustellen, habe ich gerade das „Ziel libero“ vom Schiessoffizier, dem heutigen Major Rüegger, erhalten. Ich melde „avanti“ und leite meine Angriffskurve auf 4 g ein. Ich bin gut ausgerichtet, das Ziel ist klar identifiziert, keine Eindringlinge in der Schusszone.

Abb. 6; Anordnung der Zielscheiben auf dem See-Schiessplatz von Forel

Die rechte Hand liegt bereit auf dem kleinen AS-11-Steuerknüppel, ich drücke den Abzug und die Rakete startet einwandfrei. Doch nach etwa 5 bis 600 Metern riss der Draht und die Rakete flog nach links, wobei der Sturzflug noch stärker wurde. Im selben Moment, oh Schreck, sehe ich ein kleines Fischerboot aus einer winzigen, von dichten Büschen umgebenen Bucht herausfahren. Die Rakete fliegt direkt auf das Boot zu, auf dem ich einen einzelnen Fischer sehe, der offensichtlich nicht weiss, was passiert, denn die Rakete macht kaum Lärm und für ihn bin ich wahrscheinlich nur ein weiteres Flugzeug, das vorbeifliegt. Ich beobachte das sich anbahnende Drama völlig hilflos und starr vor Schreck, in der geheimen Hoffnung, dass die AS-11 an dem Boot vorbeifliegen wird. Aber es kommt nicht dazu! Als ich den Weg freimachen will, sehe ich nur einen kleinen Geysir aus dem Bug des Bootes schiessen, das sich noch ganz nah am Ufer befindet.



Abb. 7; RF 74.4c Reco Briefe 60 Jahre Flugwaffe 1914-1974
 SU mit Bild De Havilland DH 112 Venom, 5er Patrouille Hunter mit Mirage ES 1530
 PAYERNE 19.9.74-8

Mein Kamerad auf dem linken Sitz hat die gleiche flüchtige Vision und leitet sofort eine scharfe Rechtskurve ein, um zum Ort des Geschehens zurückzukehren, während ich den Feuerleitoffizier informiere, der weder das Boot noch den Einschlag der Rakete gesehen hat, die für ihn von den Bäumen verdeckt waren. Auch die Mannschaft am Rettungsposten, die sich etwa einen Kilometer oberhalb des Feuerleitstandes befand, hatte nichts beobachtet. Auf dem Rückweg drehte ich meinen Kopf verzweifelt nach rechts, um einen Blick auf das Boot zu erhaschen... oder was davon

übrig geblieben war: nichts. Als wir an der vermuteten Einschlagstelle ankamen, was uns etwa 50 Sekunden mitgenommen hatte, war nichts zu sehen, keine Spur von dem Boot, dem Fischer, den Trümmern oder der Rakete, die im Schlamm versunken sein musste. Sie sind weg! Wir drehen eine weitere Runde, ohne weitere Ergebnisse, und beschliessen, so schnell wie möglich nach Payerne zurückzufliegen und mit dem Auto zurückzufahren, um die Lage vor Ort zu untersuchen. In der Zwischenzeit war das Rettungsboot am Ort des Geschehens angekommen, konnte aber keine Hinweise finden. Das Fischerboot ist doch nicht einfach verschwunden!

Die Ermittlungen werden während der Mittagspause fortgesetzt. Major Rüegger, der in der Gegend wohnt und alle kennt, nimmt den Fall unter seine Fittiche. Aber in der ganzen Gegend fehlt kein Fischerboot und kein Fischer! Niemand hat etwas gesehen, es herrscht absolutes Schweigen. Schliesslich erfahren wir durch eine Indiskretion, dass der Fischer, der anonym bleiben soll, mehr Angst vor einer hohen Geldstrafe und dem möglichen Entzug seines Angelscheins hatte als vor dem Einschlag der Rakete, die weniger als einen Meter vor dem Bug seines Bootes im Schlamm steckte. Er gab Vollgas, drehte sich um und flüchtete, bevor ihn jemand sehen konnte. Das war's dann auch schon, denn niemand auf der militärischen Seite wollte es sich mit den Fischern der Region verscherzen. Aber die Lektion hat sich gelohnt und kein Angler wird mehr versuchen, sich dem Verbot zu widersetzen, in der aktiven Schiesszone zu navigieren!



Chile Mi-Nr. 1556



Pakistan Mi-Nr. 701

Abb. 8-12; Dassault Mirage



Spanien Mi-Nr. 2417



Pakistan Mi-Nr. 263



Tansania Mi-Nr. 1593

Stafettenflug 2. August 1974
60 Jahre Schweizer Militäraviatik

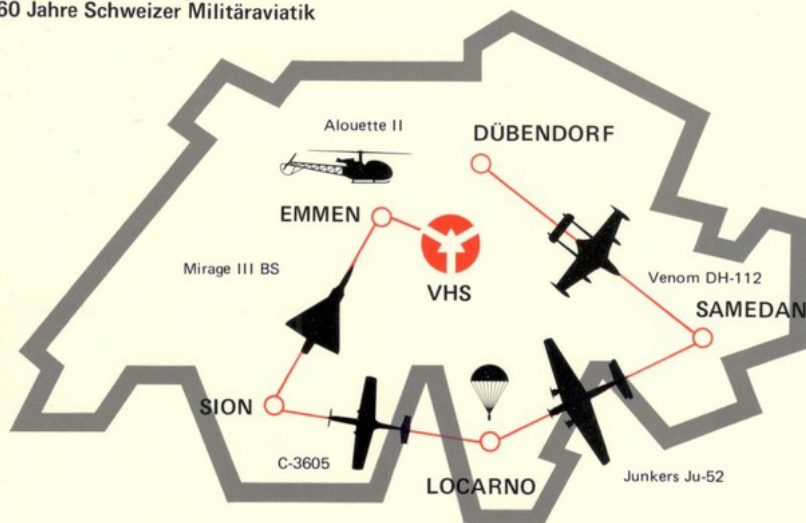


Abb. 13; Belege Mil 74.3 Stafettenflug 60 Jahre Schweizer Militäraviatik – Etape Dübendorf-Samedan wurde mit einem Vampire geflogen (Version DH112) Bild- und Rückseite.



VENEZUELA

1979



MIRAGE III
DER DELTA-KNUELLER

DIE **MIRAGE III** IST FRANKREICH'S
ERFOLGREICHSTES KAMPFLUGZEUG,
DAS IN GROSSEN STUECKZAHLEN
EXPORTIERT UND IN ZAHLREICHEN
KONFLIKTEN EINGESETZT WURDE.
MEHR ALS 35 JAHRE NACH DEM
ERSTFLUG (19.NOV.1956) LEISTET
DIESES MUSTER NOCH IMMER
AKTIV DIENST.



Abb.14; Sammelblatt Offene-Klasse Handzeichnung und Text mit
Dassault Mirage III (1985 erstellt).

KKdt F. Carrel a.D.
Briefmarken / Sammelblatt Kalt Walter

Histoires de champs d'azur et d'étoiles. Le tir au pêcheur

Lorsque les **Mirage III S** (*Voir la figure n° 1-2 Page 47*) furent remis à la troupe et bien qu'ils fussent destinés à la défense aérienne, ils pouvaient également exécuter des missions d'attaque au sol. Le système de conduite de tir TARAN intégrait d'ailleurs, dans son mode "Sol", les trois composantes "Canon", "Bombes" et "Nord" (pour AS-30 NORAS). Les avions étaient équipés de lance-bombes leur permettant d'emporter deux bombes conventionnelles de 450 kg ainsi que d'un dispositif de tir pour l'engin air-sol téléguidé AS-30 de Nord Aviation, ce qui impliquait le montage d'un petit manche à balai sur la console de droite de la cabine pour le piloter à vue jusqu'à l'objectif. Il y avait donc trois manches à balai dans nos Mirage III S: un pour le pilotage de l'avion, un deuxième, sur la console de gauche, pour le positionnement de l'antenne du radar TARAN et un troisième pour l'AS-30.

Si l'idée de tirer des bombes conventionnelles avec la flotte initialement prévue de 100 appareils pouvait avoir un sens, elle n'était plus guère raisonnable avec un nombre restreint à 36 appareils qu'il fallait engager en toute priorité comme intercepteurs de pointe. On abandonna donc rapidement cette mission secondaire et je doute que des bombes de 450 kg n'aient jamais été tirées avec nos Mirage III S, si ce n'est lors des essais de réception. Il en alla différemment avec ce gros engin de 520 kg qu'était **l'AS-30 NORAS**, (*Voir la figure n° 3 Page 47*) qui emportait une charge explosive de 250 kg apte à percer un mur de béton de deux mètres d'épaisseur, capable d'être tiré depuis une distance de 12 km et d'être guidé avec une grande précision jusqu'au but, pour peu qu'il soit visible. C'était l'arme d'attaque au sol la plus perfectionnée dont nous disposions à l'époque. Désactivée au milieu des années 80 dans le cadre du programme d'amélioration KAWEST 85, elle fut remplacée par le missile air-sol à guidage électro-optique AGM 65 Maverick de la firme Hughes, dont furent équipés nos Hunter. Le seul mode air-sol qui restera actif jusqu'à la mise hors service des Mirage III S sera le tir aux canons, régulièrement pratiqué par les pilotes pour qui il représentait un excellent exercice de base.

Le hic, c'est que l'engagement de l'AS-30 demandait un bon entraînement pour être efficace mais que cet engin était trop onéreux pour être tiré à titre d'exercice. Par ailleurs, nous ne disposions en Suisse d'aucun champ de tir répondant aux normes de sécurité exigées par ce système. Les seuls engins AS-30 tirés depuis un Mirage III S le furent à Cazaux (France), lors des essais de réception en 1967 (12 engins dont 2 avec charge explosive) et à Vidsel (Suède) en 1977, au titre de tirs de vérification (4 engins inertes).

Pour l'entraînement des pilotes, nous avons fait appel à deux solutions complémentaires.

D'abord un simulateur de tir élémentaire, appelé SINOR, avec lequel il fallait guider un point lumineux sur un parcours de plus en plus complexe. Le comportement simulé de l'engin était extrêmement vif au départ et devenait de

plus en plus inerte au fur et à mesure que son temps de vol s'allongeait; excellent pour tester les nerfs du pilote à l'entraînement!
(Voir la figure n° 4 Page 48)

L'autre solution consistait à tirer des missiles air-sol filoguidés AS-11, également fabriqués par Nord Aviation, à partir d'un **DH-115 Vampire** Trainer spécialement équipé. Deux de ces petits missiles, longs de 1,20 m (Voir la figure n° 5 Page 48) et pesant 30 kg, pouvaient être montés sous les ailes de l'avion et étaient tirés inertes (sans charge explosive). Guidés par un fil électrique qu'ils traînaient derrière eux, ils pouvaient être engagés depuis une distance maximale de 3'500 mètres du but vers lequel ils "volaient" à 685 km/h. Bien que tirés à beaucoup plus faibles distance et vitesse que l'AS-30, ils répondaient assez fidèlement au comportement de ce dernier, beaucoup mieux en tous cas que le simulateur SINOR.

Nous nous entraînions sur le champ de tir lacustre de Forel (rive Sud du lac de Neuchâtel), depuis un circuit à main droite, soit avec une approche depuis le Nord. Le pilote tireur était assis à droite et disposait de toutes les commandes de vol en plus du manche de guidage du missile et d'un interrupteur "coupe fil" destiné à être actionné en cas de comportement erratique du missile. La conduite de l'avion en dehors des circuits de tir était confiée à un pilote qualifié sur DH-115, en siège de gauche. Nous tirions depuis 2500 mètres avec une vitesse indiquée de 400 km/h, ce qui donnait un temps de vol du missile de 13 secondes.

L'activité du champ de tir répondait à un calendrier et à un gabarit de sécurité bien définis et les avis de tir étaient publiés dans la presse locale et affichés dans toutes les communes concernées.

Toute l'activité se déroulait sous le contrôle d'un officier de tir. Perché sur une tour de contrôle implantée en face des cibles, sur la falaise dominant le lac à cet endroit, il s'assurait que la zone de tir était libre de toute circulation nautique, régulait le trafic de tir, ce qui était particulièrement important quand plusieurs avions évoluaient dans le circuit, distribuait les autorisations de feu, indiquait les paramètres de tir, comme angle de piqué et distance de tir, donnait les résultats et les corrections adéquates.

La cible pour AS-11 était formée par un carré de bandes de toile blanche de 6 mètres sur 6, fixées sur des piquets plantés dans le fond du lac, peu profond à cet endroit. Elle se situait à environ 300 mètres de la rive.

Disposition des cibles sur le champ de tir lacustre de Forel
(Voir la figure n° 6 Page 49)

Le 10 septembre 1971 en milieu de matinée, je me trouve dans le circuit de Forel pour tirer deux AS-11. Après avoir effectué un vol de visée à sec, pour régler mes éléments de tir, je viens de recevoir le "Ziel libero" de l'officier de tir qui

est aujourd'hui le major Rüegger. J'annonce "avant!" et engage mon virage d'attaque à 4 g. Je suis bien aligné, la cible est clairement identifiée, pas d'intrus dans la zone de tir. Main droite prête sur le petit manche à balai AS-11, je presse la détente et le missile part impeccablement. Mais après avoir parcouru environ 5 à 600 mètres son fil se casse et le missile part vers la gauche en accentuant son piqué. Au même moment, oh! horreur, je vois un petit bateau de pêche sortir en totale infraction d'une minuscule anse entourée de bosquets touffus. Le missile se dirige droit vers le bateau, sur lequel j'aperçois un unique pêcheur, manifestement inconscient de ce qui arrive, car le missile ne fait guère de bruit et pour lui, je ne suis sans doute qu'un avion de plus qui passe! J'assiste totalement impuissant et figé d'effroi au drame qui se prépare, avec le secret espoir que l'AS-11 passera à-côté du bateau. Mais ça n'en prend pas le chemin! Au moment où je dois dégager je vois juste un petit geyser jaillir à la proue du bateau, qui est encore tout près du rivage.

(Voir la figure n° 7 Page 50)

Mon camarade sur le siège de gauche a la même vision fugace et entame immédiatement un virage serré à main droite pour revenir sur le lieu de l'incident pendant que j'informe l'officier de tir qui n'a vu ni le bateau ni l'impact du missile, masqués pour lui par les arbres. L'équipe du piquet de sauvetage, située à environ un kilomètre en amont du PC de tir, n'a rien observé non plus. Pendant le virage de retour je tourne désespérément la tête vers la droite pour essayer d'apercevoir le bateau...ou ce qu'il en reste: rien. Lorsque nous arrivons sur le point d'impact présumé, ce qui nous a pris une cinquantaine de secondes: rien de rien, pas la moindre trace du bateau, ni du pêcheur, ni de débris, ni du missile qui a dû s'enfoncer dans la vase. Disparus! Nous refaisons un tour sans plus de résultat et décidons de rentrer nous poser au plus vite à Payerne et de revenir investiguer sur place en voiture. Pendant ce temps, le bateau de sauvetage est arrivé sur les lieux sans pouvoir trouver le moindre indice. Ce bateau de pêche ne s'est quand même pas volatilisé!

L'enquête se poursuit pendant la pause de midi. Le major Rüegger, qui habite la région et connaît tout le monde, prend l'affaire en main. Mais il ne manque aucun bateau de pêche ni de pêcheur dans tout le coin! Personne n'a rien vu; c'est le mur du silence le plus total. Et pour cause; nous apprendrons finalement par une indiscretion que le pêcheur, qui restera anonyme, a été plus effrayé par la menace d'une lourde amende et d'un possible retrait de son permis de pêche que par l'impact du missile qui s'est planté dans la vase à moins d'un mètre de la proue de son esquif. Il a mis plein gaz, fait demi-tour et s'est réfugié dans son bercail avant que quiconque ne l'ait aperçu. L'affaire en restera là car personne du côté militaire ne souhaite se mettre à dos la communauté des pêcheurs de la région. Mais la leçon aura porté ses fruits et plus aucun pêcheur ne tentera de braver les interdictions de naviguer dans la zone de tir en activité!

Cdt C Fernand Carrel

(Voir la figure n° 8-12 Page 51, n° 13 Page 52, n° 14 Page 53)

Thea Rasche, «The flying Fräulein». Berühmte Fliegerinnen.



Thea Rasche, 1899 geboren, stammte aus einer bürgerlichen Familie. Sie besuchte die Töchterschule in Essen, doch bald drängte sie ihr Vater, jung zu heiraten, um sein Vermögen einem männlichen Erben zu übergeben. Thea selbst jedoch träumte von Unabhängigkeit und Selbständigkeit. Gegen den Willen ihres Vaters ging sie nach Oberbayern, wo sie an der landwirtschaftlichen Frauenschule eine Ausbildung zur

Landwirtin absolvierte. Kaum zurück in Essen, präsentierte ihr der Vater den Wunschschiwigersohn. Thea lehnte jedoch ab und nahm eine Stelle in Hamburg an, doch der Lohn war so gering, dass sie sich ihren Unterhalt nicht leisten konnte. Zähneknirschend gab sie ihre Zustimmung zur Heirat – um diese eine halbe Stunde vor der im Mai 1923 geplanten Trauung wieder zurückzuziehen.

Ausbildung und erste Erfolge

Einige Monate später luden Bekannte aus Münster Thea Rasche zu sich ein. Die Freunde führten eine Flugschule und liessen Thea fliegen. Wegen der nach dem Ersten Weltkrieg herrschenden Beschränkungen machte die Flugschule jedoch bald Konkurs. Thea Rasche begab sich in die Rhön, wo sie sich für das Segelfliegen begeisterte. Dort lernte sie Ernst Udet (Jagdflieger im 1. Weltkrieg, General Luft Zeugmeister im 3. Reich) und Paul Bäumer (Jagdflieger im 1. Weltkrieg, Flugzeugkonstrukteur und Kunstflieger) kennen. Bäumer nahm sie als Flugschülerin an und bildete sie im Kunstflug aus.

Am 23. Januar 1925 absolvierte sie den ersten Alleinflug einer Frau in Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg, am 27. November 1925 durfte sie ihren Flugschein entgegennehmen. Gleich im Anschluss machte sie als erste deutsche Frau ihren Kunstflugschein.

Flugtage und Vorführungen

In den Folgemonaten reiste Rasche mit Udet und Bäumer quer durch Deutschland, sie organisierte Flugtage und Flugvorführungen. Am Berliner Flugtag im September 1926 flog sie als einzige Frau unter 33 männlichen Fliegern. Zu ihrer grossen Überraschung erhielt sie von ihrem Vater, ein eigenes Flugzeug – einen Doppeldecker vom Typ **Udet U 12 «Flamingo»**. Dieses Modell war Mitte der 1920er Jahre ein erfolgreiches deutsches Schulf Flugzeug, entworfen und gebaut von Ernst Udet. Im Essener Industrierennen 1927 gewann Rasche als einzige weibliche Teilnehmerin den ersten



Udet U 12 „Flamingo“

Preis in ihrer Flugzeugklasse, den zweiten Preis im Gesamtwettbewerb und den ersten Preis im Geschicklichkeitsflug. Aus Freude über diese Erfolge schenkte ihr der Vater eine Reise in die USA.

Erfolgreicher USA Aufenthalt

Die populäre Fliegerin erhielt mehrere Einladungen von Journalisten, in die USA zu reisen. Sie flog von Berlin über Essen nach Paris, wo sie von Admiral Richard Evelyn Byrd und Flugpionier Clarence Chamberlin zum Tee empfangen wurde und auch die berühmten Piloten Bernt Balchen, Bert Acosta sowie Marschall Ferdinand Foch (Oberbefehlshaber der Alliierten an der Westfront, 1. Weltkrieg) kennenlernte. Anschliessend flog sie nach Southampton weiter, wo sie ihren Flamingo zerlegen und an Bord des Schiffes Leviathan bringen liess.

Die Amerikaner konnten es zu diesem Zeitpunkt kaum glauben, dass eine Frau allein ein Flugzeug flog. Nachdem Thea Rasche einige Kunstflugfiguren über und um die Freiheitsstatue herumgeflogen hatte, begegnete sie einem riesigen Enthusiasmus. Alle wollten mit ihr fliegen und boten viel Geld, um als Passagier mitgenommen zu werden. Sie bekam Hunderte von Einladungen aus allen Landesteilen. Auf ihrer Reise durch die USA hielt sie zahlreiche Reden und rief die Städte dazu auf, Flugplätze zu bauen. «Girls, lernt fliegen» war ihr am häufigsten geäusserten Satze. Als erste Frau wurde sie in den «Queed Birdman», einen exklusiven Club US-amerikanischer Militärfieger, aufgenommen (neben Rasche waren Amelia Earhart¹ und Ruth Elder die einzigen Frauen, die diese Ehre bekamen).

Am 12. August 1927 musste Rasche den Flamingo wegen Motorenproblemen notlanden. Beim Abschleppen ging das Flugzeug zu Bruch. Um Industriespionage zu verhindern, wurden die Überreste verbrannt. Nachdem aus Deutschland ein neuer Flamingo geliefert worden war, machte Rasche eine US-Tournee im Auftrag der Regierung, um für den Bau von Flugplätzen zu werben. In einer Stadt hatte sie einen Unfall: der Motor ihrer Maschine setzte aus und sie wollte notlanden. Weil jedoch auf dem Flugplatz Tausende von Menschen standen, musste sie in einem naheliegenden Sumpf niedergehen. Sie trug eine Hirnerschütterung und einen schweren Schock davon und konnte einige Tage lang nicht richtig sprechen.

Empfang durch US-Präsident Coolidge

In Washington wurde sie von Präsident Calvin Coolidge empfangen und lernte dort auch Charles Lindbergh und Orville Wright kennen. Immer lauter wurden die Stimmen, die sie zu einem Atlantikflug aufforderten.

Siehe : ¹ Amelia Earhart Philatelie und Luftpost 2015/2

Nachdem Lindbergh dies geschafft hatte, war es nur eine Frage der Zeit, dass die erste Frau dieses Unternehmen wagen sollte und Thea Rasche bekam zahlreiche Sponsoringangebote – unter der Bedingung, dass sie sich in den USA einbürgern liess. Im August 1927, als Ruth Elder und Anne Löwenstein ebenfalls ankündigten, den Atlantikflug zu versuchen, kehrte Thea Rasche nach Deutschland zurück, um Geldgeber für die Unternehmung zu finden. Die deutsche Regierung war daran nicht interessiert, da das Flugzeug von einer Frau gesteuert würde. Schliesslich brachte sie 15'000 Reichsmark an Spenden zusammen, mit denen sie sich in den USA ein Flugzeug bestellte.

Missglückter Atlantikflug

Zurück in den USA fing sie an, ihren Namen zu vermarkten, um mehr Geld zusammenzubringen: Sie verkaufte Thea-Rasche-Fliegerbrillen und Fliegerkombis. Als sie das bestellte Flugzeug abholen wollte, erfuhr sie, dass ihr Geld veruntreut und das Flugzeug nie gebaut worden war. Die millionenschwere Gesellschaftsdame Fifi Stillman hörte von Rasches Pech



*Dänemark Mi-Nr.742
Bellanca Aircraft Company*

und beschloss spontan, sie zu unterstützen. Innerhalb von wenigen Tagen verfügte Thea Rasche über ein voll ausgerüstetes Flugzeug vom Typ **Bellanca**. Aber erst verhinderte schlechtes Wetter den Start, dann eine gerichtliche Verfügung, die der Deutschen den Start verbot. Erneut handelte Fifi Stillman und brachte Pilotin und Flugzeug von New York nach Kanada. Nach mehreren Fehlstarts auf der für das schwere Flugzeug ungeeigneten Piste, verlor Stillman jedoch das Interesse an der Unternehmung und entzog Thea Rasche ihre Unterstützung.

Erneut sass Rasche nun auf dem amerikanischen Kontinent fest, durfte nicht fliegen. In der Zwischenzeit hatte Amelia Earhart im Juni 1928 als erste Frau als Passagierin den Atlantik überflogen. Enttäuscht kehrte Rasche mit einem Dampfschiff nach Deutschland zurück. In Deutschland wurde sie nicht freundlich empfangen: Ihre ehemaligen Finanzpartner (diejenigen, die sie betrogen hatten) hatten das Gerücht ausgestreut, sie wäre aus Feigheit nicht gestartet und hätte ihre Partner so um ihr Geld gebracht. Um für den Prozess gegen ihre ehemaligen Partner nach New York reisen zu können, verkaufte sie ihr Flugzeug. Sie gewann den Prozess und da sie kein Geld für die Rückfahrt mehr hatte, beschloss sie, in den USA zu bleiben. Ihrer Meinung nach waren dort die Möglichkeiten für einen weiblichen Piloten beträchtlich grösser als in Europa.

Teilnahme am ersten Luftrennen für Frauen

Für die Teilnahme am Cleveland Women's Air Derby, dem ersten Luftrennen für Frauen, bot die US-amerikanische Moth Aircraft Corporation

Rasche ein Flugzeug und die Deckung der anfallenden Kosten an. Bei ihrer Ankunft in Santa Monica sah Rasche sofort, dass sie mit ihrer Motte gegen die mit besseren Maschinen ausgerüsteten Konkurrentinnen keine Chance haben würde. Für Rasche war es das erste Mal, dass sie mit anderen Fliegerinnen Kontakt hatte. Bisher hatte sie für diese wenig Respekt empfunden, insbesondere Earhart und Elder, welche beide in den USA über grosse Popularität verfügten, betrachtete sie mit Misstrauen und traute ihnen keine grossen fliegerischen Leistungen zu. Das Zusammensein mit ihnen belehrte sie aber bald eines Besseren: «Meine Konkurrentinnen waren ganz famose Pilotinnen, und unter uns allen herrschte gleich eine herrliche Kameradschaft», sagte Rasche.

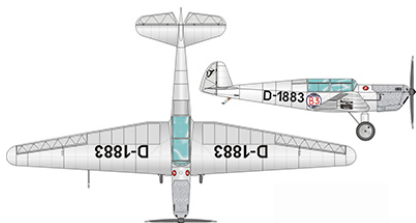
Finanzielle und gesundheitliche Probleme

Der Start des Rennens verlief schlecht für Rasche. Bereits während der ersten Etappe hatte sie Motorenprobleme und musste notlanden, bevor sie das Etappenziel Calexico erreichte. Bei der Notlandung auf einer Wiese brach das Fahrgestell und Rasche musste acht Stunden auf einen Ersatz warten. Auf der weiteren Rennstrecke musste sie einmal wegen eines Sandsturms umkehren, sie litt zudem unter Ruhr.

Trotz der Widrigkeiten konnte sie den Anschluss an das Feld behalten, gegen Ende des Rennens überwogen Rasches fliegerische Fähigkeiten bei weitem den technischen Nachteil ihrer schwachen Maschine. Zurück in New York war Rasches Enthusiasmus schnell verfliegen. Ihren für den Herbst 1929 geplanten Südamerikaflug musste sie wegen erneuter Geldprobleme absagen, denn ihr Hauptsponsor American Aeronautic Corp. wollte keinen «deutschen Propagandaflug» unterstützen und verlangte von ihr, die amerikanische Staatsbürgerschaft anzunehmen. Da sie dies nicht wollte, zog sich die Firma aus dem Geschäft zurück.

Rückkehr nach Deutschland

Rasche kehrte im November 1929 nach Deutschland zurück, um hier finanzielle Unterstützung für ihren Südamerikaflug zu finden. Trotz ehrenvollem Empfang in ihrer Heimatstadt Essen schien die Zeit dafür nicht reif. Um eine Maschine für die erste Deutsche Kunstflugmeisterschaft für Damen zu erhalten, unterschrieb sie schliesslich einen Vertrag für Reklameflüge für die Firma Pfeilring, obwohl ihr diese Art Flüge zutiefst zuwider war. Als sie ihre **BFW M23** der Bayrischen Flugzeugwerke abholen wollte, funktionierte deren Motor nicht richtig und sie musste vom Boden aus zusehen, wie Elly Beinhorn², Marga von Etzdorf, Liesel Bach³, Vera von Bissing und Melitta Schiller um die Wette flogen.



Siehe: ² Elly Beinhorn Philatelie & Luftpost 2019/2, ³ Liesel Bach Philatelie & Luftpost 2021/2

Trotz aller Anstrengungen musste sie, während Beinhorn und von Etdorf zu ihren spektakulären Langstreckenflügen aufbrechen, über deutschem Himmel Kunstflugfiguren und Reklameschleifen absolvieren.

Erneute finanzielle Engpässe

Da sich technische Probleme häuften, geriet Thea Rasche immer mehr in finanzielle Engpässe. Die Reklameflüge warfen nicht genügend ab, um Lebensunterhalt, Ersatzteile und die Raten für das Flugzeug zu bezahlen. Im Frühjahr 1933 musste sie schliesslich ihr Flugzeug verkaufen, um die Ratenzahlungen begleichen zu können. Aber auch das reichte nicht aus und «zähneknirschend» bat sie schliesslich ihren Vater um das Geld, um die restlichen Raten zu bezahlen. Er tat dies nur unter der Bedingung, dass sie nicht mehr fliegen würde.

Thea Rasche fand nun eine Stelle als Journalistin bei der Deutschen Flugillustrierten. Die Arbeit und insbesondere die engen Kontakte mit vielen Persönlichkeiten aus der Luftfahrt und der Sportfliegerei, gefielen ihr wider Erwarten sehr gut.

Abenteuer Australien

Zum 100 Jahr-Jubiläum des australischen Bundesstaates Victoria und der Stadt Melbourne im Jahr 1934 wollten die bekanntesten und wagemutigsten Flieger dieser Zeit ein «Internationales Flugzeugrennen für den Frieden» (das so genannte MacRobertson Luftrennen) von England nach Australien organisieren. Da Thea Rasche kein Geld für ein eigenes Flugzeug hatte und sie erfuhr, dass die niederländische KLM mehrere Maschinen ins Rennen schickte, nutzte sie ihre neuen Kontakte um wenigstens einen Platz als Passagierin in deren Douglas **DC-2** namens «Uiver» zu bekommen.



Karte; 50 Jahre Jubiläumsflug ab Amsterdam-Melbourne
SSt. 1. Feb. 1984 mit DC-2 „Uiver“, Ast. 5. Feb 1984 mit Boeing 747



Bildseite der Karte. Abb. Seite 61

Rasche war begeistert über das Rennen, denn ein weltumspannendes Flugrennen für den Frieden war einer ihrer langjährigen Träume.

Von jeder Zwischenlandung der «Uiver» aus schickte sie Berichte und Artikel an Zeitungen und Zeitschriften in ganz Europa und Übersee und wurde so zur einzigen Reporterin, die das Rennen aus erster Hand miterlebte. Zudem war sie begeistert vom Reise-Komfort in der DC-2, der Bedienung durch einen richtigen Koch und von der Professionalität der Besatzung. Es waren unter anderem diese Reportagen, die zum grossen Aufschwung der zivilen Luftfahrt und insbesondere der Douglas Aircraft Company beitrugen. Nach der



*Niederlande Mi-Nr. 2704
KLM Douglas DC-2 „Uiver“*

Landung in Melbourne, wo Rasche als einzige Frau das Ziel erreichte, wurde sie so begeistert empfangen, als hätte sie die DC-2 selber geflogen.

Im Weissen Haus durch Eleanor Roosevelt empfangen

Von Australien flog Thea weiter nach Amerika. Bei ihrer Ankunft in Los Angeles wurde sie ebenfalls mit Jubel empfangen – immerhin war die Uiver ein amerikanisches Flugzeug. Rasche erhielt zahlreiche Einladungen, Vorträge zu halten und ihre Fotos des Rennens zu präsentieren. Zudem wurde sie zum Ehrenmitglied der Women's International Association of Aeronautics gekürt und von Eleanor Roosevelt ins Weisse Haus eingeladen. Sie traf auch Amelia Earhart, die ihr 1934 im Namen des Club der Neunundneunzig einen Pokal mit der Inschrift «Wings around the world for peace – won by Thea Rasche», überreichte. Von Washington DC reiste

sie nach New York, um dort die deutsche Rekordfliegerin Elly Beinhorn zu treffen und gemeinsam mit ihr den Dampfer nach Deutschland zu nehmen. Kaum in Deutschland angekommen, erfuhr sie vom Tod ihres Vaters. Ihre Finanzprobleme hatten nun ein Ende und weil er das Geld, das er ihr geliehen hatte, pfenniggenau von ihrem Erbe abgezogen hatte, fühlte sie sich nicht mehr an ihr Versprechen, nicht mehr zu fliegen, gebunden. Sie machte ihren Segelflugschein und arbeitete weiter als Journalistin. Ab 1935 war Rasche als freie Journalistin und Buchautorin tätig, 1947 wurde Thea Rasche entnazifiziert. Die Entnazifizierungs-Kammer bestätigte, dass sie nur nominelles Mitglied der NSDAP gewesen sei sich nie mit ihren Zielen identifiziert habe.

Rasche lebte noch einige Jahre in den USA, kehrte später in ihre Heimatstadt Essen zurück, wo sie im Jahre 1971 starb. Sie wurde im Grab der Familie Rasche auf dem Friedhof in Essen-Bredeney bestattet, seit 2008 zum Ehrengrab umgewandelt, damit die Ruhestätte der berühmten Fliegerin erhalten bleibt. In der Nähe der Flugplätze Frankfurt am Main und Berlin-Gatow, in Sindelfingen und Freudenstadt sind Strassen nach ihr benannt.

Walter Kalt, Bassersdorf

Quelle: www.cockpit.aero

Wussten Sie schon...

dass der **Hubschrauber MIL Mi-26** der grösste in Serie gefertigte Hubschrauber der Welt ist? Die technischen Daten erscheinen unglaublich: Erstflug am 14.12.1977, Rumpflänge 33,73m, Höhe 8,05m, Rotordurchmesser 32m, 8 Rotorblätter am Hauptrotor, 5 Rotorblätter am Heckrotor, Leistung 2x11.400 PS, Höchstgeschwindigkeit 295 km/h, Gewicht leer 28,2t, Max.-Gewicht 56t (bis zu 85 Passagiere), Reichweite 800 km mit 12.000 Litern Kerosin, Autopilot, Stabilisierungsanlage für Schwebeflug, beheizte Rotorblätter, Cockpitscheiben und Turbineneinlässe. Zuletzt machte der Mi-26 durch die Bergung eines im Permafrost-Bodens Sibiriens eingeschlossenen Mammuts auf sich aufmerksam.



Russland Mi-Nr. 588



Malediven Mi-Nr. 18097

Walter Kalt, Bassersdorf

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

Iljuschin IL-62 auf dem Flugplatz Stölln/Rhinow

Im Januar 2025 habe ich einen Dokumentationsfilm über die schönsten Reiseziele Deutschlands angeschaut. Da wurde auch die Landung einer



*Iljuschin IL-62 der Interflug IF
DDR Mi-Nr. 1751*

Iljuschin IL-62 auf dem Flugplatz Stölln/Rhinow gezeigt.

Hier die Geschichte und Daten über das spektakuläre Ereignis.

Die Iljuschin IL-62 auf dem Flugplatz Stölln/Rhinow (Immatrikulation DDR-SEG; auch als Lady Agnes bezeichnet) ist ein Langstrecken-Verkehrsflugzeug der 1991 aufgelösten Fluggesellschaft Interflug, das am 23. Oktober 1989 auf der nur ca. 860 Meter

langen Bahn des Flugplatzes Stölln/Rhinow in Stölln, Ortsteil der Gemeinde Gollenberg im Havelland, zu Ehren des Flugpioniers Otto Lilienthal erfolgreich gelandet wurde. Inzwischen ist das Flugzeug als geschütztes Baudenkmal der Öffentlichkeit zugänglich.

Vorgeschichte

Der bekannte **Flugpionier Otto Lilienthal** nutzte den Gollenberg, der



*Otto Lilienthal mit Gleiter
BRD 1543, Block 24*

namensgebend für die Gemeinde Gollenberg ist, seit 1894 als Ort für seine Erprobungsflüge. Stölln war auch der Ort, an dem sich im August 1896 bei einem Flug ein Unfall ereignete, an dessen Folgen Lilienthal einen Tag später verstarb. Sowohl Lilienthal als auch der Luftsport allgemein haben noch heute eine grosse Bedeutung für die Gemeinde Gollenberg. Seit 2013 bezeichnet sich die Gemeinde auch offiziell als Lilienthal-Gemeinde. Bereits seit 1969 wird Lilienthal dort mit einem Fest geehrt. Im Jahr 1988 besuchten Mitglieder der Führungsebene der Fluggesellschaft Interflug das Lilienthal-Fest. Dort entstand wohl die Idee, ein Verkehrsflugzeug zu Ehren Lilienthals nach Stölln zu überführen. Ausgewählt wurde ein ausser Dienst gestelltes, vierstrahliges Langstrecken-Verkehrsflugzeug vom sowjetischen Typ Iljuschin IL-62, das in der Sowjetunion 1973 gebaut, anschlies-

send in die DDR überführt wurde und seitdem für die Interflug unterwegs war.

Vorbereitende Massnahmen

In Zusammenarbeit mit der Bürgermeisterin der damals eigenständigen Gemeinde Stölln, Sybille Heling, und dem Generaldirektor der Interflug, Klaus Henkes, gleichzeitig Vorsitzender des Lilienthal-Komitees der DDR, wurde mit den Vorbereitungen für eine Überführung nach Stölln begonnen. Die Frage der Finanzierung stellte das Unternehmen indes anfangs in Frage, denn die Gemeinde sollte für die Treibstoffkosten des letzten Fluges aufkommen sowie den Schrottwert des Flugzeugs bezahlen, was aber deren finanzielle Möglichkeiten überstiegen hätte. Am 8. August 1988 entschied die Interflug jedoch, diese Kosten zu übernehmen. Heling koordinierte die Massnahmen vor Ort, wozu beispielsweise das Erreichen von Sondergenehmigungen und das Fällen einer Anzahl in der Einfugschneise stehender Bäume gehörte. Die Kosten dafür beliefen sich auf etwa 90.000 Mark. Lokale Betriebe unterstützten durch Arbeits- und Geldleistungen ebenfalls die Umsetzung. Dennoch gab es auch viel Kritik an den Plänen: Besonders stark kritisierten einige Betriebe sowie der Bürgermeister der benachbarten Stadt Rhinow das Projekt.

Um die technische Umsetzung kümmerte sich der erfahrene **Pilot Heinz-Dieter Kallbach**, der seit 1961 bei der Interflug bzw. bei deren Vorläufer,



*Ansichtskarte,
signiert vom Pilot Kallbach
Quelle: Karte H. Teichmann*

der Deutschen Lufthansa in der DDR beschäftigt war, gemeinsam mit seinem Team, bestehend aus Co-Pilot Peter Bley, Bordingenieur Ulrich Müller und Navigator Rudolf Döge. Eine besondere Herausforderung ergab sich nicht nur durch den Umstand, dass das Flugzeug auf einer Landebahn mit einer Länge von nur rund 860 Meter statt der üblichen ca. 2500 Meter aufsetzen sollte. Die Bahn ist auch in Richtung Westen, der wegen der Hauptwindrichtung bevorzugten Landerichtung, etwas abschüssig. Am Ende der Landebahn querte eine schmale Strasse die Schneise, dahinter gab es einen Acker zum Ausrollen für den Notfall. Vor der Landebahn befand sich ein kleiner Hügel, der beim Anflug störte. Im Gegensatz zu regulären Verkehrsflughäfen, deren Landebahnen zu-

meist aus hartem Beton bestehen, war die Landebahn des Flugplatzes Stölln/Rhinow weitgehend unbefestigt und nur für Luft-

fahrzeuge bis sechs Tonnen Gewicht zugelassen. Im Vorfeld musste also durch zahlreiche Berechnungen ermittelt werden, welche Bremskräfte wirken müssen, um die Maschine rechtzeitig zum Stillstand zu bekommen. Problematisch war ausserdem die vor der geplanten Landung wochenlang andauernde Trockenheit.

Ein Sprengwagen musste vor einem Traktor mit Rüttelwalze herfahren, womit die Piste etwas verdichtet wurde. Schon ein leichter Regen hätte die Landung vereitelt. Laut Berechnungen von Flugkapitän Kallbach würde die Stöllner Piste ein Flugzeuggewicht von maximal 75 Tonnen tragen. Deshalb wurde das Flugzeug durch den Ausbau nicht benötigter technischer Einrichtung um etwa acht Tonnen geleichtert. Dies betraf neben sämtlichen Passagiersitzen vor allem das Stützfahrwerk im Heck samt Getriebe und das ebenfalls im Heck befindliche Hilfstriebwerk. Beobachter sollten die Fahrwerke im Auge behalten und, falls sich beim Bremsen auf dem weichen Untergrund zu grosse Erdanhäufungen vor den Rädern aufwerfen,



Sonderstempel. Heck mit Doppeltriebwerk der IL-62

die Besatzung informieren, damit sie die Bremsen kurzzeitig lösen könnte.

Letztlich wurde, da diese **Iljuschin IL-62** nicht mehr im Linienverkehr eingesetzt werden sollte, am 4. Oktober 1989 von der Hauptverwaltung für zivile Luftfahrt der DDR eine Ausnahmegenehmigung erteilt und so der Weg für die Landung geebnet. Zunächst wurde angestrebt, die Landung – für den Fall des Scheiterns – ohne Zuschauer durchzuführen. Angesichts des enormen Vorbereitungsaufwandes, der in der ländlichen Region nicht unbemerkt blieb, war dies schnell hinfällig. Das Flugzeug sollte nach der Landung in den Besitz der Gemeinde übergehen.

Vergebliche Überführungsversuche

Als erster Termin war der 10. Oktober 1989 vorgesehen. Das Wetter war für das Vorhaben dermassen ungünstig, dass Feuerwehr, Sanitäter usw. gar nicht erst zum Flugplatz anrückten. Ein zweiter Versuch war für den 19. Oktober geplant. Die erhoffte Nebelaufklärung traf jedoch nicht ein, die für den Überführungsflug nach Sichtflugregeln geforderten mindestens acht Kilometer Sicht fehlten, und die bereitstehenden Einsatzkräfte zogen unverrichteter Dinge ab.

Am 20. Oktober war wieder alles vorbereitet und das Wetter nahezu perfekt. Eine An-2 (siehe Philateli&Luftpost 2020/1), aus der die Landung der IL-62 gefilmt werden sollte, befand sich bereits in der Luft, als die Besatzung den Flug der in Berlin-Schönefeld gestarteten IL-62 wegen eines Defekts an der Schubumkehr abbrach und umkehrte. Die Schubumkehr war für die Landung auf einer dermassen kurzen Piste unverzichtbar. Kallbach setzte für die Reparatur etwa eine Stunde an, danach wurde in Schönefeld erneut gestartet. Während des Fluges erhielt die IL-62-Besatzung nun die Meldung, dass inzwischen ein kräftiger Regenschauer in Stölln niedergegangen und die Landebahn aufgeweicht war. Damit war auch dieser Versuch gescheitert, also Rückkehr nach Schönefeld.

Erfolgreiche Landung

Am 23. Oktober 1989 startete das Flugzeug zu seiner letzten, etwa 100 km kurzen Reise auf dem Flughafen Schönefeld. Nach zwei Probeüberflügen landete Kallbach das Flugzeug um 13:03 Uhr erfolgreich auf dem Flugplatz Stölln/Rhinow. Die Besatzung hatte die Maschine mit minimaler Geschwindigkeit, knapp vor dem Strömungsabriss, auf die Piste zugesteuert. Die beiden inneren Triebwerke wurden deshalb bereits in der Luft abgeschaltet, um deren Restschub zu eliminieren, und die Schubumkehr, die vom Einschalten bis zum Aufbau des vollen Gegenschubs etwa sechs bis acht Sekunden benötigte, deshalb bereits in 50 Metern Höhe aktiviert. In der Zivilluffahrt wäre so ein Manöver strikt verboten.

Nach dem ersten Aufsetzen auf dem störenden Hügel am Beginn der Piste hob die **IL-62** noch zweimal kurz ab, sie hüpfte also. Durch einen hohen



Aerogramm mit Zudruck einer IL-62

Anstellwinkel bei der Landung entstand ein grösserer Luftwiderstand für zusätzliche Bremskraft. Nach dem Aufsetzen fuhr der Pilot sofort die Bremsklappen aus und behielt den Anstellwinkel solange bei, bis sich der Bug durch das Unwirksamwerden des Höhenruders bei etwa 140 km/h nach unten senkte. So konnte das Flugzeug nach rund 850 Metern erfolgreich zum Stillstand gebracht werden, wobei eine grosse, nicht einkalkulierte Staubwolke durch den Gebrauch der Schubumkehr entstand und der Besatzung gegen Ende des Ausrollvorgangs vorübergehend die

Sicht nahm. Nachdem sie die Umgebung wieder sehen konnte, liess sie die beiden für die Landung ausgeschalteten inneren Triebwerke an und rollte die Maschine zum geplanten jetzigen Standort. Am Boden warteten bereits Menschenmassen, die Bürgermeisterin der Gemeinde Sybille Heling gratulierte der Besatzung als eine der Ersten. Die Landung wurde in das Buch der Guinness World Records aufgenommen. Schliesslich wurde das Flugzeug auf den Namen Lady Agnes getauft, in Gedenken an Agnes Fischer, die Ehefrau von Otto Lilienthal.

Nutzung nach der Landung

In Stöln wird seit der Landung jährlich das Landefest veranstaltet, bei dem an die Landung erinnert wird. Häufig waren dabei bisher auch Mitglieder der ehemaligen Crew anwesend. Bis heute ist das Flugzeug eine

Touristenattraktion in der Region. Es beherbergt die Dauerausstellung Unterwegs mit der Interflug, die über die Geschichte der Interflug informiert und zum Beispiel einen Servierwagen und originale Rettungsmittel umfasst. Seit 1991 dient das Flugzeug auch als Standesamt; im August 2021 wurde dort die 1000. Trauung vollzogen. Zur Bundesgartenschau 2015 wurde das Gelände um das Flugzeug umgestaltet.



*Iljuschin IL-62 der Interflug IF
DDR Mi-Nr. 2525*

Sanierungsarbeiten

Im Jahr 2018 wurde die **Iljuschin IL-62** für insgesamt rund 140.000 Euro generalsaniert. Die Sanierungsarbeiten betrafen unter anderem die Inneneinrichtung, aber auch die etwa 1.900 Quadratmeter umfassende äussere Hülle. Im Innenbereich wurden Fenster erneuert, Korrosionsschäden beseitigt und der Fussboden sowie Elektroleitungen ausgetauscht. Für die Sanierung der äusseren Hülle mussten die alte Farbe zunächst abgetragen,

Korrosionsschäden beseitigt und anschliessend in mehreren Schichten rund 630 Liter Farbe wieder aufgetragen werden.

Zu empfehlen ist ein drei minütiges Video der Landung, siehe unter:
<https://www.otto-lilienthal.de/flugzeug-il-62.html>

Walter Kalt Bassersdorf

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Iljuschin_IL-62_auf_dem_Flugplatz_St%C3%B6ln/Rhinow

Wussten Sie schon ...

...dass während des Zweiten Weltkriegs bei den Luftstreitkräften der USA auch ausländische Flugzeugtypen zum Einsatz gekommen sind ?

Es ist ja allgemein bekannt, dass in den USA während des Zweiten Weltkriegs eine enorm hohe Zahl von Militärflugzeugen gebaut worden sind (über 200.000 Maschinen !) Mit diesen Flugzeugen konnten die fliegenden Verbände der amerikanischen Teilstreitkräfte natürlich komplett ausgerüstet werden. Weitgehend bekannt ist ebenfalls die Tatsache, dass die Vereinigten Staaten damals auch eine grosse Zahl von Militärflugzeugen aus eigener Produktion an ihre damaligen Verbündeten geliefert haben. So erhielt zum Beispiel die Sowjetunion etwa 15.000 Maschinen aus den USA. Bei solchen Zahlen ist es ziemlich überraschend, dass die United States Army Air Force (USAAF) während des Zweiten Weltkriegs auch eine - allerdings nur vergleichsweise geringe - Zahl von nicht amerikanischen Flugzeugtypen in Dienst gestellt hat. So verwendete die USAAF zum Beispiel Kampfflugzeuge vom britischen Typ Supermarine Spitfire Mk V bei



*Bristol Beaufighter
Bermuda Mi.Nr. 637*



*Noorduyn Norseman
Kanada Mi.Nr. 851*

der Operation "Torch" im November 1942 in Nordafrika. Und die in England stationierte 14th Photographic Squadron der USAAF 8th Air Force hat sogar über einen relativ langen Zeitraum (November 1943 bis April 1945) Fotoaufklärer vom Typ Spitfire PR Mk XI für Langstrecken-Aufklärungseinsätze über dem europäischen Festland eingesetzt. Auch von der berühmten zweimotorigen britischen De Havilland Mosquito wurden von der USAAF einige Maschinen als Aufklärer und Wetterbeobachtungsflugzeuge verwendet.

Ein weiterer britischer Flugzeugtyp im Dienste der amerikanischen Luftstreitkräfte war die **Bristol Beaufighter**, von der ab 1943 eine geringe Anzahl von der USAAF als Nachtjäger eingesetzt worden sind.

Aber unter den von der USAAF im Zweiten Weltkrieg eingesetzten ausländischen Flugzeugtypen befanden sich nicht nur ausschliesslich britische Maschinen. Mit dem einmotorigen leichten Mehrzweck-

Transportflugzeug **Noorduyn Norseman** war auch ein Flugzeugtyp aus Kanada bei der United States Army Air Force im Einsatz. Ab 1942 bis Kriegsende wurden über 740 Noorduyn Norseman für die amerikanischen Luftstreitkräfte produziert.

Walter Kalt, Bassersdorf

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

Der besondere Beleg

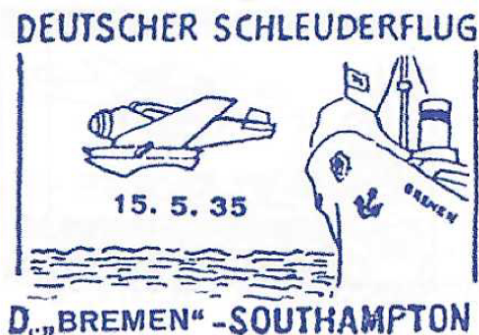
Wie man einen Brief, *siehe Seite 72*, von Chicago an eine Passagierin eines Dampfers nach Port Said in Ägypten schicken konnte, wird an diesem Exemplar deutlich veranschaulicht!

Adressiert war der Brief an eine Frau Marjorie McLee, welche sich auf dem Dampfer «Strathnavor» der Schiffslinie Peninsula and Orient Line befand. Der Dampfer erreichte Port Said am 19. Mai 1935 und der Brief sollte dann an die Dame übergeben werden.

Der Brief wurde in Chicago am 9. Mai 1935 morgens um 11.30 Uhr aufgegeben. Die Leitwege sind klar beschrieben:

Mit Luftpost in Amerika und in Europa (London - Port Said). Ebenso wurde der Katapultflug ab New York explizit verlangt (S.S. Bremen from New York per ship to shore airmail to England).

Der Brief erreichte den Flugplatz in Chicago 2 Stunden nach Briefaufgabe (Stempel Chicago Air Mail Field MAY 9 1935 1.30PM rückseitig) für den Flug von Chicago nach New York.



Der Katapultflug fand am 15. Mai 1935 statt. Es war der erste Katapultflug in diesem Jahr in östliche Richtung. Zudem gab es einen neuen **Flugbestätigungsstempel für den Dampfer «Bremen» in violett**. Auch der Stempel mit dem Leitvermerk «Mit Vorausflug nach Southampton» wurde angebracht. Das Katapultflugzeug, eine Junkers Ju-46hi mit der Imma-

trikulation D-UHYL, wurde von Kapitän Graf Siegfried Schack gesteuert, assistiert vom Radio-Operateur und Mechaniker Paul Dierberg. Es verliess den Dampfer «Bremen» um 06.00 Uhr und landete nach 1'321km um 13.26 Uhr in Southampton. Nun wurde der Brief der Imperial Airways übergeben. Diese flog von London via Athen (Durchgangsstempel vom 16.05.35 rückseitig) und Alexandria (Durchgangsstempel vom 17.05.35 rückseitig) nach Port Said (Ankunftsstempel vom 18.05.35 rückseitig). Der Brief hatte also einen Tag Spatzung bis zur Ankunft der gewünschten Person!

Frankiert war der Brief korrekt mit 59 Cents. Das Porto setzte sich wie folgt zusammen: Brief international 5c, Luftpost innerhalb der USA 8c, Express/Delivery 20c (mit spezieller Marke (oben rechts auf dem Brief) zu bezahlen), Katapultgebühr 20c und Luftpostgebühr England-Ägypten 6c.

Peter Beer, Boswil

AEROPHILATELIE



RICHTUNGSWEISEND · in der Welt der Aerophilatelie

Termine 2025

77. Auktion AEROPHILATELIE 12.07.2025

78. Auktion AEROPHILATELIE 11.10.2025

79. Auktion AEROPHILATELIE 13.12.2025

PHILATELIA München, Deutschland

SAV Mitgliederversammlung mit 9. Auktion

ÖVEBRIA in Hohenems Österreich

BERNABA in Bern, Schweiz

phila-Toscana Gmunden, Österreich

SAV Mitgliederversammlung mit 10. Auktion

Internationale Briefmarkenmesse U, Deutschland

01. — 02.03.2025

13. — 13.04.2025

01. — 02.05.2025

14. — 17.05.2025

29. — 31.08.2025

09. — 09.11.2025

23. — 25.10.2025

Nach vorheriger Terminvereinbarung besuche ich Sie gerne bei Ihnen zu Hause.

Selbstverständlich sind Sie auch bei mir in Pfaffenhofen an der Roth willkommen.

Lassen Sie uns bei Interesse ein Treffen koordinieren.

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)172 51 31 381 · www.aerophil.de · Mail: mail@aerophil.de

Großauswahl
im Onlineshop
www.aerophil.de

AIRMAIL in America and in EUROPE
the United States.

Mit Vorausflug nach Southampton

AIRMAIL: London to Port Said,
Egypt.

DEUTSCHER SCHLEUDERFLUG



SS Bremen

from New York.

15.5.35

Per: Ship to Shore airmail to England

D. 22.5.35



SPECIAL DELIVERY

AT PORT SAID, Egypt

MISS MARJORIE McLERIE

S.S. STRATHNAVAR (P.O. line)

arriving May 19

PORT SAID

EGYPT

EXPRES

Special Delivery

2977

Par Avion

By Air Mail

FORM 297B

Peninsula and Orient Line, Port Said, Egypt.