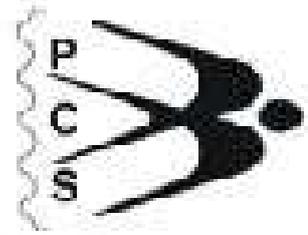
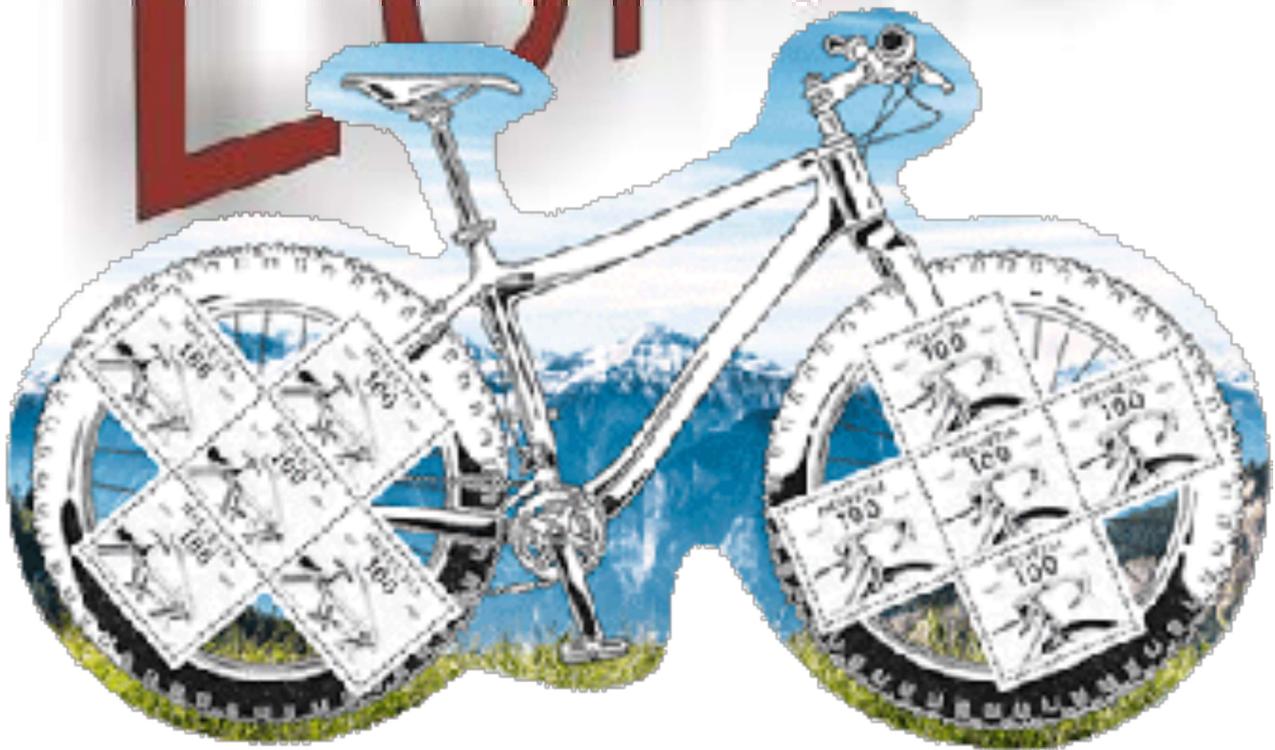


PHILATELIE



UND

LUFTPOST



200. Geburtstag vom Laufrad zum E-Bike

Ausgabe 1/2017

Philatelisten-Club Swissair

Der Survey-Flight USA der Swissair vom August 1947

Die Aerophilatelie ist spannend, weil sie noch heute zu überraschenden Funden führen kann, die nach einer Erklärung verlangen. So auch im vorliegenden Fall, als mir eines Tages mein Freund AG 14 Briefumschläge überreichte. Diese waren nicht alle hübsch, teilweise sogar mangelhaft in Bezug auf die Briefmarken oder den Umschlag selbst. Alle hatten aber eine Aufschrift, die mich angesprochen hat: SWISSAIR - Nordatlantik-Trainingsflug 1947 mit Angabe der Etappe, des Datums und der Zeit, und alle waren an den gleichen Empfänger, Mr. T.F. Anker, Ritterstr. 2, Zürich 32 Switzerland, adressiert.

Nachdem im Luftposthandbuch nichts zu finden war, fing das Nachforschen an, um zu diesen Briefen eine Hintergrundinformation zu liefern.

Die Swissair hatte ab 1946 und 1947 vier Flugzeuge des Typs Douglas DC-4 im Einsatz, allerdings waren es „die letzten einer Serie von zwölfhundert, welche Douglas gebaut hatte!“ (Robert Fretz). Mit diesen Maschinen sollten die Langstrecken-Linien aufgebaut werden. Der erste Einsatz einer DC-4 erfolgte mit der HB-ILA am 30. Dezember 1946 auf einem Probeflug ab Genf nach Lydda bei Jerusalem (8 h 42 min. Flugdauer). Das eigentliche Ziel war Kairo, dessen Flugplatz damals als Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs nach dem Orient und Südafrika galt. Die in diesem Gebiet gewonnenen Erfahrungen sollten dann auch für den transatlantischen Verkehr eingesetzt werden.

Die Swissair-Führung tat sich damals allerdings sehr schwer, den Entscheid für eine Flugnetzerweiterung über den Atlantik zu fällen. Als Erklärung darf sicher erwähnt werden, dass einerseits der Überflug des Atlantiks anspruchsvoller war als eine Linie über Festland und andererseits der Swissair die nötigen Ressourcen an Flugpersonal und das Knowhow noch fehlten. Dies beweist auch die Tatsache, dass die Douglas-Werke für den ersten Probeflug vom 2. Mai 1947 nach den USA eine Besatzung als Unterstützung zur Verfügung stellte. Die Swissair hatte zuerst die nötigen Fachleute, vorab Navigatoren, Funker und Bordmechaniker auszubilden. Auch das Pilotencorps war zu vergrössert. Alle diese Fachkräfte mussten zudem für die neue Strecke über den Nordatlantik ihre Erfahrungen sammeln, um die Sicherheit des langen Fluges über offenes Meer – technisch und sprachlich - gewährleisten zu können.

So wurden bis zum vorliegenden Trainingsflug bereits 2 Probeflüge und danach weitere 7 ab Genf ausgeführt. Ab Zürich wurden ab 8. Juli 1948

insgesamt 21 Probeflüge ausgeführt, bevor dann der regelmässige Verkehr aufgenommen wurde. Die zahlreichen Probe- bzw. Sonderflüge mögen für den Aerophilatelisten einen besonderen Reiz haben. Sie sind aber leider auch das Zeugnis einer in den Nachkriegsjahren gespaltenen Unternehmenspolitik der Swissair zwischen einer mutlosen Leitung (nur Kurz- und Mittelstrecken können wirtschaftlich befliegen werden) und dem vorwiegend fortschrittlich eingestellten fliegenden Personal. „Zur Ermittlung der Kosten werden 18 Sonderflüge des Vorjahres [1947] herangezogen, die [...] als Berechnungsbasis für einen regelmässigen Flugdienst keine schlüssigen Zahlen liefern können“, so das ernüchternde Fazit von Robert Fretz, damals Flugkapitän und Verfechter an vorderster Front für die Aufnahme des transatlantischen Flugdienstes, zur wackeligen Argumentation der Geschäftsleitung gegen den Übersee-Linienverkehr.

Angesichts dieser Sachlage überrascht es nicht, dass der Entscheid für die Nordatlantik-Route etwas Zeit in Anspruch genommen hat und nur (zu viele?) Probe- und Sonderflüge über eine längere Zeit ausgeführt worden sind.



Die Douglas DC-4 HB-ILO auf dem Flugplatz New York Idlewild 1949 (Pressebild der New York Times). Sie wurde am 6. Mai 1947 in die Schweiz überflogen, praktisch zeitgleich wie die HB-ILI, die von ihrem Probeflug vom 2. Mai 1947 ebenfalls am Dienstag 6. Mai New York um 16:10 h verlassen hat. Beide Maschinen landeten in Genf am 7. Mai 1947, zuerst die HB-ILO um 12:20 h und dann die HB-ILI um 12 h 23' 50". Am 14. Dezember 1951 verunfallte die HB-ILO bei der Landung im Nebel in Schiphol und wurde dabei vollständig zerstört.

Über den vorliegenden, nicht kommerziellen Trainingsflug (zu Englisch: Survey-Flight) vom August 1947 berichteten die Schweizerische Bauzeitung und die Gazette de Lausanne. Hier der Artikel aus der Bauzeitung *:

„Vom 21. bis 29. August führte die Swissair unter Flugkapitän Franz Zimmermann einen sog. Survey-Flight nach Amerika durch, mit dem Zweck, die Swissair-Besatzungen für die nachfolgenden Flüge auf der Nordatlantik-Route vorzubereiten. Dabei wurden verschiedene Flugrouten beflogen, möglichst viele Ausweichflugplätze angefliegen, das Fliegen auf den sog. Luftstrassen der USA geübt, ebenso die Astro-Navigation und die Funktelefonie. Ferner studierte man die verschiedenen Wetterdienste. Ausgeführt wurde dieser Flug mit der Douglas DC-4 HB-ILO.

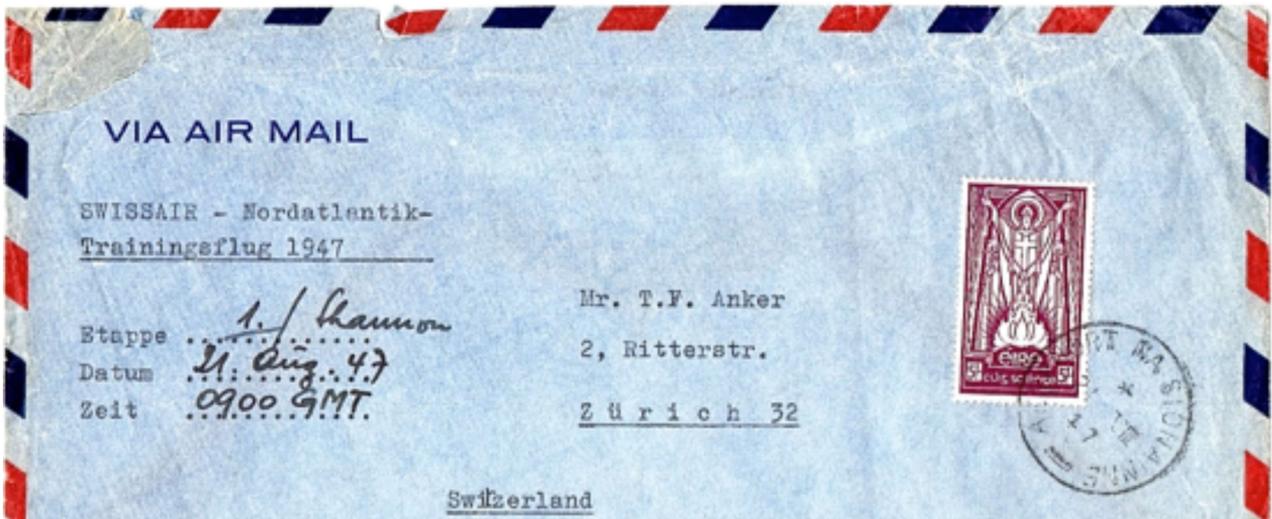
Die Route führte von Genf nach Shannon (Irland), Prestwick (Schottland), Reykjavik (Island), Goose Bay (Labrador), Stephenville (Neufundland), Moncton (Kanada), Washington (USA), Newark bei New York (USA), Boston (USA), Halifax (Neu Schottland), Sidney (Neu Schottland), Gander (Neufundland), Lagens und Santa Maria (Azoren), und zurück nach Genf. Auf der Etappe Reykjavik-Goose Bay wurde zu Rekognosierungszwecken auch die Südspitze Grönlands überflogen.

Die Distanz auf dem Hinflug bis Washington betrug 8'905 km, die in 28 h 35 min effektiver Flugzeit zurückgelegt wurde. Der Rückflug ging über eine Distanz von 7'715 km und dauerte 22 h 32 min; mittlere Reisegeschwindigkeit 300 km/h. Verschiedene Flugplätze sind trainingshalber oft mehrmals angefliegen worden. Von den insgesamt 16'620 km führten rd. 11'000 km über das offene Meer. Die längste Etappe von den Azoren direkt nach Genf mit 2'920 km ist in 8 h 26 min, also im Mittel mit 346 km pro h zurückgelegt worden.“

In der Gazette de Lausanne wird ferner erwähnt, dass sich auf diesem Flug auch Vertreter des Eidgenössischen Luftamtes und von Radio Schweiz AG sowie der Chef der Wetterstation des Flughafens Cointrin befanden. Drei weitere Mitflieger werden wir noch kennen lernen.

Die Briefe der 14 Etappen lassen sich wie ein Bordbuch lesen und sind auf den folgenden Seiten in der Reihenfolge der zurückgelegten Flugroute abgebildet (aus Platzgründen wurden einige Bilder unten abgeschnitten).

* Die Gesellschaft Schweizerischer Ingenieure und Architekten publizierte ab 1874 die Zeitschrift „Eisenbahn“ als erstes Gefäss für die regelmässige Publikation von Vereinsnachrichten; aus dieser geht 1883 die „Schweizerische Bauzeitung“ hervor, die bis heute – nun als „tec21“ – offizielles Organ des SIA ist. (www.sia.ch)



Etappe 1 am 21.8.1947 | Genf-Shannon (Irland), Ankunft 09:00 GMT (=Lokalzeit LZ).
Poststempel AERPHORT NA SIONAINNE gleichentags.



Etappe 2 am 21.8.1947 | Shannon-Prestwick (Schottland), Ankunft 12:15 GMT (=LZ).
Poststempel PRESTWICK gleichentags 18:45 h.



Etappe 3 am 21./22.8.1947 | Prestwick-Reykjavik (Island), Ankunft 09:00 GMT (=LZ).
Poststempel überraschend erst vom 16.09.1947 (vielleicht ist der Brief liegen geblieben?).

Etappe 4 am 22.8.1947 |

Reykjavik-Goose Bay (Labrador),
Ankunft 16:30 GMT (12:30 LZ).

Poststempel GOOSE AIRPORT
vermutlich vom 23.8.1947 (nicht gut
lesbar). Die Frankatur von 7c entspricht
der Taxe für einen Flugpostbrief bis 1

Unze nach Kanada, was allenfalls
erklären könnte, wieso der Brief
irrtümlicherweise nach Montreal
geleitet wurde (vgl. unten).
Erstaunlicherweise nicht taxiert.



Die Briefe sind Geschäftsumschläge und tragen alle als Absender den Ringier Press Service. Der Vermerkstempel „MISSENT TO / FOURVOYÉ SUR MONTREAL“ beweist, dass die Briefe auf dem normalen Flugpostweg mit anderen Fluggesellschaften befördert worden sind. Goose Bay wurde als Militärflugplatz gebaut und 1941 eröffnet. Diente mit Gander auf der Nordroute für den Kriegsnachschub wie Lagens auf der Südroute.

Etappe 5 am 22.8.1947 | Goose Bay-Stephenville (Neufundland), Ankunft 18:00 GMT (14:30 LZ). Poststempel HARMON FIELD vom 23.8.1947. Die Stephenville Air Base wurde von den Amerikanern im 2. WK gebaut und als solche bis 1966 betrieben. Am 23.6.1941 in Harmon Field umbenannt (zu Ehren von Flugpionier Capt. Ernest Emery Harmon, der im 1. WK im U.S. Air Corps diente). Porto der 2. Gewichtsstufe (15c je ¼ Unze).



Etappe 6 am 23.8.1947 | Stephenville-Moncton (Kanada), Ankunft 13:17 GMT (9:17 LZ). Poststempel MONCTON A.M.F. 11:00 h gleichentags. Moncton ist ein Zivilflugplatz in der südöstlichen Provinz New Brunswick von Kanada, der sich in den 1940er-Jahren dank dem inländischen Flugverkehr stark entwickelt hatte.





Etappe 7 am 23.8.1947 | Moncton-Washington D.C. (USA), Ankunft 19:00 GMT (14:00 LZ). Poststempel WASHINGTON vom Folgetag 24.8.1947.



Etappe 8 am 23.8.1947 | Washington-Newark N.J. bei New York (USA), ohne Ankunftszeit. Poststempel NEW YORK GRAND CENTRAL STA. vom 25.8.1947 16:30 h. Am 24. war Sonntag, so dass vermutlich ein Ruhetag eingeschaltet worden ist und ab Montag 25. August Flüge von Newark aus geflogen wurden. Newark ist der älteste Flughafen von New York vor LaGuardia (1938 eröffnet) und Idlewild/J.F.K. (1948). Weiter ging es am Mittwoch 27. August.



Etappe 9 am 27.8.1947 | Newark-Boston (USA), Ankunft 12:20 GMT (7:20 LZ). Poststempel EAST BOSTON STATION gleichentags 17:30 h.



Etappe 10 am 27.8.1947 | Boston-Halifax (Kanada), Ankunft 19:30 GMT (14:30 LZ).
 Poststempel HALIFAX gleichentags 17:00 h. Porto der 1. Gewichtsstufe je ¼ Unze (7 g).



Etappe 11 am 27.8.1947 | Halifax-Sydney (Neuschottland), Ankunft 21:50 GMT (17:50 LZ).
 Poststempel SYDNEY vom 28.8.1947 12:30 h.

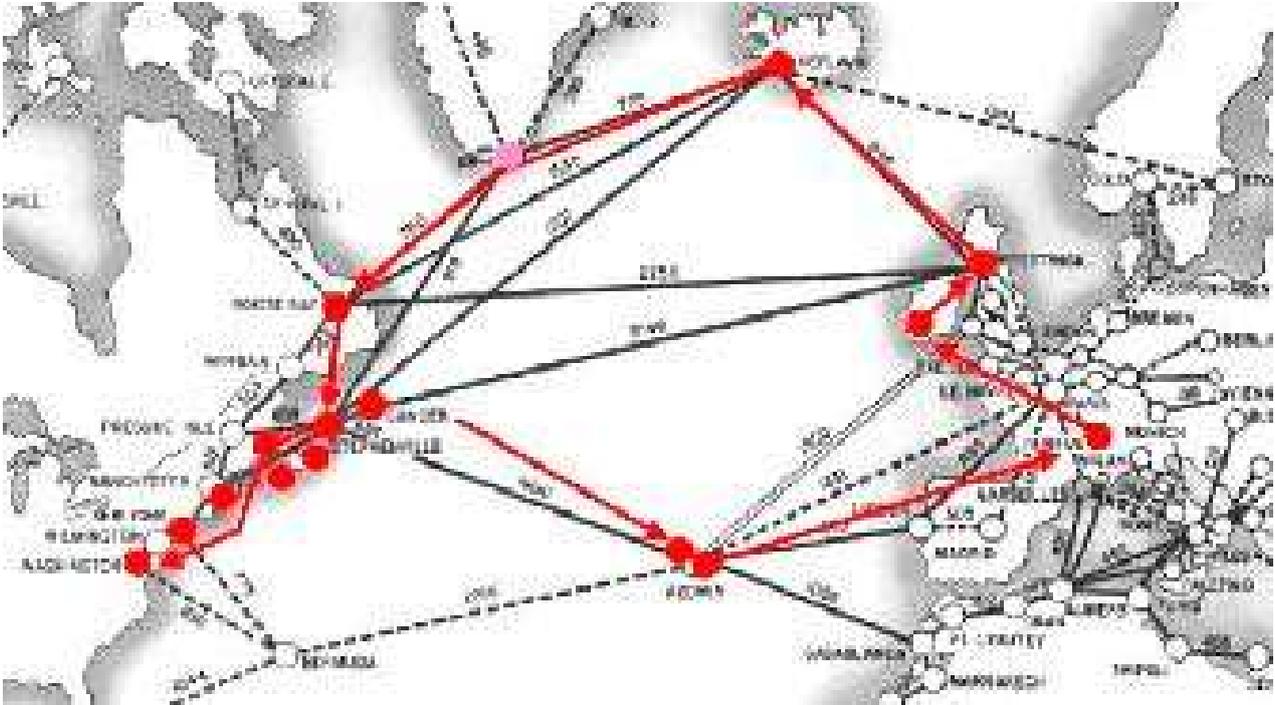


Etappe 12 am 27.8.1947 | Sydney-Gander (Neufundland), Ankunft 23:30 GMT (20:00 LZ).
 Poststempel GANDER vom Folgetag. Über die Frankatur von 40c kann nur spekuliert werden: vor der Einführung des Einheitstarifs nach Europa im Juni 1946 wurden nach Schweden 40c je ½ Unze verlangt. Ab 1. November 1946 betrug das Porto 15c je ¼ Unze. Zweifacher Fehler oder einfach Verwendung der bleibenden Marken?

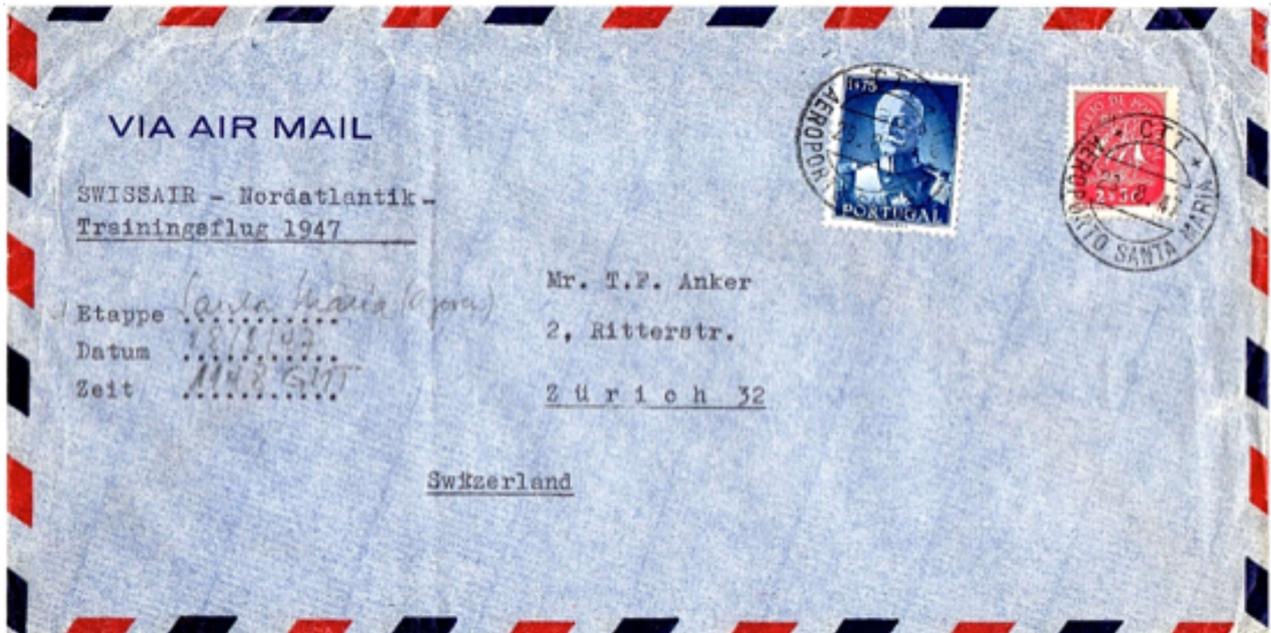


Etappe 13 am 28.8.1947 | Gander-Lagens (Azoren), Ankunft 08:55 GMT (07:55 LZ).

Poststempel AEROPORTO SANTA MARIA vom 30.8.1947, wohin der Brief vermutlich wegen eines zu kurzen Zwischenstopps (Luftlinienentfernung zum nächstem Zwischenstopp auf Santa Maria = Etappe 14: rund 270 km) oder fehlender Luftpostverbindung überbracht wurde. Lagens Field wurde im Oktober 1943 von den Briten als Militärflugplatz ausgebaut. Dieser diente als Zwischenstation auf der Südroute zwischen den USA und Europa/Nordafrika. 1953 in Lajes Field umbenannt.



Ausschnitt aus der Karte „Routes of the Air Transport Command as of 1 September 1945“ mit einigen Flugplätzen, die auch als Stationen des Survey-Flight 1947 und für den Aufbau der Flugverkehrslinien über den Nordatlantik in den Nachkriegsjahren dienten (Quelle: Wikipedia). Vom Trainingsflug 1947 ● angeflogene bzw. ● überflogene Flugplätze (Flugroute schematisch nur ab Genf bis Washington und dann ab Gander eingezeichnet).



Etappe 14 am 28.8.1947 | Lagens-Santa Maria (Azoren), Ankunft 11:48 GMT (10:48 LZ). Poststempel AEROPORTO SANTA MARIA vom Folgetag 29.8.1947. Als Entlastung für Lagens wurde Santa Maria unter der Deckung von Pan American Airlines als 2. Militärflugplatz gebaut, welcher den Betrieb im Mai 1945 aufnahm. Im September 1946 wurden dann Santa Maria für den Zivil- und Lagens für den Militärflugverkehr bestimmt.

Eigentlich sollte noch ein Brief der Etappe 15 ab Santa Maria nach Genf folgen, wo die HB-ILO am 29. August 1947 wieder eintraf. Dieser fehlt aber, sofern es ihn überhaupt gibt, und bekräftigt die Annahme, dass bei diesen Briefen kaum ein aerophilatelistischer Zweck vorlag. Oder doch? Der Zustand einiger Briefe deutet aber eher auf eine Bedarfsverwendung hin.

Beim Weitersuchen nach Informationen wurde per Zufall im Swissair Journal Nr. 2 vom Oktober 1947 ein eher witziger Reisebericht von René G. Nordmann, damals Propagandachef der Swissair, über den Survey-Flight gefunden – leider ohne grosse Details, ohne Datum, aber doch mit dem Hinweis, dass sie (= die Mitflieger) „vor allem die Betonpisten von 16 verschiedenen Flugplätzen“ gesehen haben. Und weiter: „Am meisten Betonpisten sahen wir in Goose Bay; es hat dort so viele, dass wir auf der falschen landeten. Die einen gehören den Amerikanern, die anderen den Canadiern. Wir landeten bei den Amerikanern; dort verlangte man von uns 50 Dollars für das Heranschieben einer Aussteigtreppe. Das war uns zu viel, und da haben sie halt die Treppe wieder weggenommen! Bei den Canadiern am anderen Ende des Platzes kamen wir dann billiger weg“. Da sieht man sofort, wozu solch ein Trainingsflug auch dienen konnte...

Von den von Nordmann erwähnten 16 Flugplätzen fehlt uns also eine Etappe, die wir beim Aufenthalt in Newark vermuten. Vermutlich wurde von dort aus ein weiterer Flugplatz angefliegen, der nicht dokumentiert ist.

Im selben Journal finden wir in der Rubrik der Flugmillionäre das hier abgedruckte Bild von Flugkapitän Otto Heitmanek (damals Doppel-millionär) mit einer sehr interessanten Quellen-angabe: Schnappschuss vom Survey-Flight der Swissair von T.F. Anker!



Somit ist die Verbindung zwischen Mr. T.F. Anker (Fotograf und/oder Reporter) und den Geschäftsumschlägen vom Ringier Press Service auch gefunden und die Liste der Mitflieger vom Survey-Flight USA um drei weitere Namen (Nordmann, Heitmanek, Anker) ergänzt.

Die abgebildeten Briefe sind aus aerophilatelistischer Sicht vielleicht die einzigen Belege in Zusammenhang mit diesem Flug, ohne eigentlich mit diesem befördert worden zu sein. Da dieser nicht kommerziell genutzt wurde, wurde im Gegensatz zu einem Versuchs- oder Sonderflug keine Flugpost mittransportiert. Und die angeflogenen Flugplätze? Viele davon waren „nur“ Ausweichflugplätze, welche danach beim Aufbau der nordatlantischen Fluglinien kaum mehr in Erscheinung treten sollten.

Am 25. März 1948 nahm die Swissair den 14tägigen Post- und Passagierdienst auf der Strecke Genf-Santa Maria-New York auf (eigentlich Sonderflüge, gemäss Hans W. Hautle). Ein Jahr später, am 29. April 1949 eröffnete sie den wöchentlichen Liniendienst ab Zürich über Genf, Shannon und Gander nach New York. Der kommerzielle Erfolg auf dieser Strecke setzte aber eigentlich erst ab dem 18. August 1951 ein, als die moderne Douglas DC-6B HB-IBA auf ihrem Erstflug von Zürich nach New York die Strecke auf dem Rückflug in der damaligen Rekordzeit von 14 h 18 min (inkl. Zwischenlandung nur in Shannon) zurücklegte.

Werner Liechti, Biel

Quellen: Bauzeitung, 65. Jg. Nr. 42 (Online-Archiv der ETH) | Online-Archiv von Le Temps: www.letempsarchives.ch, u.a. Gazette de Lausanne vom 13.9.1947 und Journal de Genève vom 8.5.1947 | www.zeitungsarchiv.nzz.ch (Online-Archiv der NZZ) | Schweizerisches Luftposthandbuch des SAV | Swissair, Entstehung und Werdegang unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, Hans W. Hautle vom Swissair Presse- und Public Relations Dienst, 1956 | Swissair im Kampf und Aufstieg, Robert Fretz, 1973 | Canadian Postal and Philatelic History, philcovex | www.heritage.nf.ca/articles/politics/stephenville-base.php | Die Flugzeuge der Swissair 1931 bis 2002, Hans Weder | A Short History of Lajes Field, Terceira Island, Azores, Portugal, 65th Air Base Wing History Office, 2007 | Wikipedia | Anmerkung: Leider blieb eine Anfrage bei Ringier AG, Zürich ohne Antwort.