

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1938)

Heft: 845

Rubrik: Football

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BRIEFE FLIEGEN DURCH DIE NACHT.

Es ist 11 Uhr nachts. Gegen Abend hatten wir ein Gewitter gehabt, aber jetzt wölbt sich der klare Sternenhimmel einer wunderbaren Mainacht über dem Basler Flugplatz. Aus irgend einem Garten im nahen Birsfelden bringt der Nachtwind eine ganze Wolke von Pflederduft über das Flugfeld. Aber die Leute, die da im Scheine der blendungsfreien Flugplatzbeleuchtung geschäftig hin- und hereilen, kümmern sich nicht darum. Sie würden sich auch nicht darum kümmern, wenn es aus Kübeln vom Himmel herunter gösse, denn sie hätten gar keine Zeit dazu. Es sind Postbeamte und Flugplatzpersonal, die um diese späte Nachtstunde, wenn auf den anderen Schweizer Flugplätzen gewöhnlich längst die Ruhe eingekehrt ist, das Nachtflugzeug der Swissair zum Start fertig machen. Die Leute von der Post brauchen sich auch gar nicht um das Wetter zu kümmern. Sie haben ihre Pflicht getan, wenn sie ihre Postsäcke im Flugzeug verstaat haben. Alles andere ist dann Sache des Piloten. Unter seiner Obhut fliegen die Briefe sicher durch die Nacht und erreichen pünktlich ihren Bestimmungsort, mag nun der Vollmond vom wolkenlosen Himmel glänzen oder der Sturm ganze Regenfluten gegen den Metallvogel peitschen. Denn die Zeiten sind vorbei, da die Verkehrsluftfahrt eine Schönwetterfliegerei war.

Und auch die Zeiten sind vorbei, da ich (in welchem Land und auf welchem Flugplatz, das verrate ich nicht) ein Verkehrsluftfahrt starten sah, besetzt mit Pilot, Bordmonteur und zwei Luftpostbriefen! Aber ich darf wohl, ohne das Postgeheimnis zu verletzen, ausplaudern, dass der Postbeamte des Flugplatzes mir lachend sagte, bei diesen beiden Briefen handle es sich offensichtlich um — leere Couverts, adressiert an einen Sammler, der die schön sauber abgestempelten „echt geflogenen Luftpost-Ganzsachen“ seinem Album einverleiben werde. Heute Abend, hier auf dem Basler Flugplatz, scheint es sich um ein wenig mehr als nur zwei Luftpostbriefe zu handeln, denn ein Sack nach dem andern wird herbeigeschleppt. Fast 75 Kilogramm sind es diesmal, das bedeutet schätzungsweise etwa 5000 Briefe, denn im vergangenen Sommer betrug das Durchschnittsgewicht eines Luftpostbriefes im schweizerischen Flugdienst ca. 15 Gramm. Leere Couverts waren es also bestimmt nicht, vielmehr zum grössten Teil sicher gewichtige und wichtige Geschäftsbriefe.

Nach Berlin, nach Kopenhagen, nach Stockholm, nach Amsterdam, nach London sind die einzelnen Postsäcke und Kartenschlüsse bestimmt. Ich weiss, im letzteren ist auch ein Brief, den ich selbst vor einigen Stunden geschrieben habe. Mein Bekannter in der englischen Hauptstadt wird ihn morgen früh auf seinem Frühstückstisch finden — hätte ich den Brief mit der gewöhnlichen Post gesandt, so würde er den Adressaten erst übermorgen erreichen. Diese Zeiterparnis ist schon den Luftpostzuschlag von ganzen zehn Rappen wert.

Inzwischen ist die Startzeit herangerückt. Die Motoren des Flugzeugs laufen auf Stand. Jetzt gibt der Flugleiter das Startzeichen. Die Motoren brüllen los, langsam rollt die schwere Maschine ab, immer schneller, dann hebt sie sich vom Boden und entschwindet in eleganter Kurve in der Mondnacht. Die Fabrikamine in Birsfelden und drüber in Grenzach, auf dem deutschen Ufer des Rheins tragen rote Hindernislichter und eine Kette von Flugfeuern weist Piloten den Weg nordwärts. Wer drüber in den Städten und Dörfern im badischen „Muschterland“ so später Stunde noch wacht und das Motorengeräusch hört, der sagt sich: „Aha, das Schweizer Nachtflugzeug.“ Pünktlich, wie immer.“ 40 Minuten vor Mitternacht war es, als die metallene Brieftaube Abschied nahm von den Bergen des Jura, die den Basler Flugplatz beherrschen — 40 Minuten nach Mitternacht wird sie 300 Kilometer weiter im Norden die Gipfel des Taunus begrüssen, die sich im Hintergrunde des Frankfurter Lufthafens erheben. Inzwischen aber ist auf dem Flugkabel die Startmeldung von Basel nach Frankfurt geläufen, und in diesen beiden Orten, sowie in Stuttgart sitzen auf den Flugplätzen die „Radioten“ mit dem Kopfhörer auf den Ohren und warten auf etwaige Funkmeldungen der Maschine, bereit, ihr jederzeit die neuesten Wettermeldungen zu übermitteln oder sie anzupfeilen und ihr in 1-2 Minuten ihren genauen Standort mitzuteilen, falls sie ohne Erdsicht in oder über den Wolken fliegen muss. Das Swissair Nachtflugzeug fliegt also von Basel in 80 Minuten nach Frankfurt, wo es um 0.40 eintrifft. Von hier aus verzweigt sich das Postflugnetz nach Köln-London, Köln-Brüssel-Paris, Köln-Rotterdam-Amsterdam, Hannover-Berlin-Breslau und Leipzig, Hannover-Kopenhagen-Malmö-Stockholm und Copenhagen-Göteborg-Oslo, sowie Frankfurt-Nürnberg-München und Frankfurt-Stuttgart. In diesen Bestimmungsorten können somit die Briefe mit der ersten Morgenpost und in Skandinavien im Laufe des Vormittags dem Empfänger zugestellt werden. Auf allen diesen Linien finden natürlich auch Flüge in der entgegengesetzten Richtung statt; so sammelt Frankfurt die von überallher

in den frühen Morgenstunden ankommenen Flugpostsendungen für die Schweiz und übergibt sie dem Swissair-Flugzeug, das um 4.05 Uhr startet und um 5.30 Uhr wieder in Basel eintrifft.

Auf allen diesen Linien werden nur Post und Fracht, aber keine Passagiere befördert. Wir in Europa können also noch lange nicht mit den Vereinigten Staaten rivalisieren, wo der „fliegende Schlafwagen“ längst etwas Gewohntes ist. Wir haben allerdings auch keine so riesigen Entfernung zwischen wichtigen Wirtschaftszentren wie die Leute über grossen Teich, denn der wirtschaftlich wichtigste Raum Europas, der etwa durch eine von London über Paris, Marseille-Mailand, Wien, Berlin, Hamburg und Amsterdam zurück nach London laufende Linie begrenzt wird, ist eigentlich zu klein, um einen lohnenden Nachtflugverkehr für Passagiere zu rechtfertigen, vor allem auch wegen der vielen Landesgrenzen und den Pass- und Devisenschwierigkeiten.

Für die Post ist das natürlich eine andere Sache. Man darf auch nicht vergessen, dass sich an die Nachtfluglinien günstige Tagesverbindungen über unseren ganzen Erde teil anschliessen. Zum Beispiel hat das in Stockholm, wie oben erwähnt, zum 8.30 Uhr eintreffende Nachtflugzeug direkten Anschluss nach Helsingfors (Ankunft 12.45 Uhr), und im Sommer wird es möglich sein, dass ein in Kairo, der Hauptstadt Aegyptens, spät abends aufgegebener Brief um 4.40 Uhr am nächsten Morgen abfliegt und am darauf folgenden Morgen mit dem Swissair-Nachtflugzeug in Basel eintrifft.

Natürlich hat das Schweizer Luftpostnetz auch Anschluss an die grossen interkontinentalen Flugverbindungen. In der Statistik der Eidgenössischen PTT-Verwaltung finden sich die englische Fluglinie nach Australien ebenso wie die deutsche und französische Flugverbindung mit Südamerika, die Flugdienste in der Südafrikanischen Union ebenso wie die in Sibirien. Im Weltverkehr hat sich ja der Luftpostbrief, der im Höchstfalle ein paar Franken kostet, sehr gut eingebürgert als Zwischenlager zwischen dem gewöhnlichen Brief, der zwar nur 30 Rappen kostet, aber Wochen oder gar Monate nach entfernten Gegenden unterwegs ist, und dem Kabelgramm, das zwar in einem Tage die Enden der Erde erreicht, aber, selbst wenn es im abkürzenden Code abgefasst ist, leicht in die Hunderte von Franken läuft. Der Luftpostbrief aber gelangt in höchstens acht bis vierzehn Tagen nach allen wichtigeren Ländern der Erde. Daher wurden denn von der Schweiz aus im vergangenen Jahr nicht weniger als 6.527.313 Luftpostbriefe versandt, denen andererseits ein Empfang von 1.059.426 Briefsendungen gegenüber stand. Dazu kamen noch 2756 Luftpostpakete im Versand und 1261 im Empfang. Der Versand von der Schweiz aus ist also erheblich grösser als der Empfang. Von 1935 auf 1936 hat der Luftpostbriefverkehr um 34 Prozent zugenommen, und auch in diesem Jahre lässt sich die Entwicklung sehr erfreulich an. Im April 1937 wurde nämlich schon so viel Luftpost befördert wie im vergangenen Jahre zur Zeit der Hochsaison des Flugverkehrs, d.h. im Juli oder August.

Die Nachtfluglinien in Europa werden in den Nächten von Samstag auf Sonntag und vom Sonntag auf Montag nicht beflogen. Das ist auch ein Beweis, dass die Flugpost heute ganz auf die Beförderung von geschäftlicher Korrespondenz eingestellt ist. Denn am Sonntag wird ja nicht gearbeitet, und die am Samstag aufgegebenen Briefe erreichen bis Montag auch mit der Bahn ihr Ziel; es hätte keinen Sinn, sie mit dem Flugzeug zu befördern, nur damit sie am Bestimmungsort 24 Stunden liegen bleiben.

Briefe fliegen durch die Nacht — auch Deine Briefe, lieber Leser?

Dr. C.H.P.

FOOTBALL.

By the end of December the National League (with the exception of one match Lausanne v. Bern) and the First League had completed the first half of their respective programmes.

In the *National League* chief interest lay in the fact that Grasshoppers, after winning their first 7 matches off the reel, should stumble in the 8th, at home against the Young Boys, and draw 3 all, lose the next game against Young Fellows 2:1, then could again only draw one all at home against lowly Biel and next failed at Lausanne by the only goal scored. 14 points from the first 7 and but 2 points from the next 4 matches, a startling change of fortune, almost as bad as the boys in blue at Stamford Bridge! In contrast, Lugano, with only 10 points from 7 games, secured 6 in their next 4 and thus equalled Grasshoppers with 16 points from 11 games at the half way stage, taking precedence thanks to a fractionally better goal average, 22 for, 11 against, to Grasshoppers 22:12. The third place occupied Nordstern with 14 points. At the other end of the table we find Bern last with 4 points from 4 drawn games, Grenchen, the promoted club, having one point more in the locker, also without a win to their credit.

Since then the following games have been played:—

9th January, 1938.

Lugano	2	Bern	0
Lausanne	3	Grenchen	1
Young Boys	1	Luzern	1
3 matches postponed, grounds unplayable.			

16th January, 1938.

Grasshoppers	2	Bern	0
Basel	2	Biel	0
Luzern	1	Young Fellows	2
Grenchen	2	Nordstern	1
Servette	2	Lausanne	0

Young Boys v. Lugano postponed.

All the clubs have now played 12 games, Luzern and Grenchen 13 each, and the head of the table still shows Lugano leading with 18 points on goal average from Grasshoppers; Lausanne is third with 15 points, Basel, Servette and Nordstern next with 14 points each. Bern remain last, but Grenchen have registered their first win at the expense of Nordstern and are now 3 points better off than Bern. A word of praise for the *Young Fellows* (Zurich). Nothing would go right for them at the start of the season. They lost the first 4 games, scoring 2 and conceding 11 goals, drew the next 2, but once more lost the 7th to Nordstern. From then onwards they beat Bern away 7:1, Grasshoppers at home 2:1, Grenchen away 5:2, drew with Servette at home 0:0 and defeated Luzern away 2:1, climbing from 12th and last to 8th place.

In the *First League* „East“, St. Gallen headed the table at the half way stage with 16 points from 11 games, hotly pursued by a group of three with 15 points each, Blue Stars, Juventus, and Concordia-Basel. In group „West“ Chaux-de-Fonds had a similar experience to Grasshoppers in being superseded as leaders by Vevey-Sports on goal average on the last day, both clubs having 17 points from 11 games. Thereby they have outdistanced all other rivals, Forward-Morges 3rd and Aarau 4th having amassed but 14 points each.

M.G.

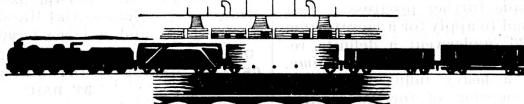
ACME - GOTH SERVICES FOR SPEED AND RELIABILITY

TRAIN

DOVER

FERRY

DUNKIRK



OFFICIAL AGENTS

ACME TRANSPORT Co. Ltd.

Head Office: 20, WHITECROSS STREET, LONDON, E.C.1

Also at : BRADFORD - DOVER - PARIS.

GOTH & Co. BALE - ZURICH - ST. GALL - GENEVA.

FASTEAST DAILY EXPRESS, G.V. & GROUPAGE SERVICES
TO & FROM SWITZERLAND.