Atlantic Ferry & Silver City Airways

Air Commodore ‚Taffy' Powell brachte Kampfflugzeuge über den grossen Teich
Teil 1

Er war begeisterter Pilot, wurde Instructor bei der R.A.F., flog für Imperial Airways durch Afrika und über den Atlantik. Er war deren Manager in Bermuda, als der Krieg ausbrach. Dann brachte er seine Fähigkeiten in den Aufbau des Ferry Command ein. Von Montreal aus organisierte ‚Taffy' Powell die Überführung tausender Kampfflugzeuge über den Atlantik. Mit Kriegsende war seine Energie bei Weitem nicht verbraucht: Zusammen mit Ex-R.A.F. Leuten stieg er ins Airline Business ein. Unter seiner Führung startete eine kleine Firma durch und besetzte für mehr als zehn Jahre eine Marktlücke: Silver City Airways flog Engländer mit ihren Autos über den Ärmelkanal nach Frankreich.

Die ultimative Autofähre über den Ärmelkanal: Mit dem Bristol Superfreighter der Silver City Airways nach Le Touquet
meccano.magazines.free.fr

Calais – Dover, 1990er-Jahre

Wer heute mit seinem Auto nach England will, muss in einen dunklen Tunnel runter oder sich einer langen, trostlosen, schwankenden Fährfahrt aussetzen. Als ich in den 1990er-Jahren jeden Sommer mit meiner Familie nach Südengland gereist bin, war das dagegen noch Reisen „in Style": Wir flogen in Flugfläche Null mit einer gigantischen Hoovercraft mit unserem Auto über den Ärmelkanal (Es war tatsächlich ein „Flug", auf dem Ticket stand die „Flight Number"). Im Cockpit der Hoovercraft saßen zwei Kapitäne der christlichen Seefahrt sowie ein Flugingenieur. Einmal flog ich im Cockpit mit, man kletterte vom Autodeck über eine Lei-

ter auf das Dach des Ungetüms. Dort arbeitete die Drei-Mann-Crew. Der Kapitän flog das Ding – mit Steuerhorn und Ruderpedalen – der andere Kapitän saß hinter schwarzen Vorhängen an zwei Radarschirmen und war der Navigator. Rechts vorne saß der Flight Engineer, der tatsächlich aus der Luftfahrt kam. Er hatte alle Hände voll zu tun, die vier gewaltigen Propellerturbinen zu bändigen, die dem Gefährt Auf- und Vortrieb gaben. Damals glaubte ich, noch „britischer" könne eine Kanalüberquerung nicht sein. Ich hatte mich geirrt:

Es ging noch viel britischer! Von 1948 bis in die 1960er-Jahre gab es eine Airline, die Autos mit ihren Insassen mit Flugzeugen auf dem Luftweg über den Kanal brachte. Das war die Silver City Airways, eine Gesellschaft, die sich auf dieses einmalige Nischenprodukt spezialisiert hatte. Motor und Direktor des Unternehmens war der unermüdliche Air Commodore Griffith Powell, genannt ‚Taffy' Powell. Wie kein anderer hatte er in seiner langen Karriere als Pilot und Manager in ganz großem Stil Ferry-Flüge organisiert, erst die Überführung von Kampflugzeuge im Krieg über den Atlantik und nun die Verbringung links fahrender britischer Karossen von England nach Frankreich und zurück. Air Commodore ‚Taffy' Powell war der „Ferryman" schlechthin, bestens geeignet für diesen Job …

‚Taffy' Powell wird flügge bei der Royal Air Force

Powell kam 1907 in Cardiff zur Welt, ein Küstenjunge also. Zeit seines Lebens zog es ihn hinaus über das Meer und er flog später in vielen Kontinenten.

1925 begann Powell ein Ingenieur-Studium. Im Mai 1926 wurde England vom bis heute größten Streik erschüttert, dem „General Strike", der nahezu die gesamte Wirtschaft lahmlegte. Studenten wurden verzweifelt für Jobs gesucht, hauptsächlich in der Lebensmittelverteilung. Powell arbeitete in einer solchen Gruppe beim Officers Training Corps. Im Gespräch mit dem zuständigen Army Offizier kam das Thema auch auf die Royal Air Force. Schnell war das Studium vergessen. Im Juli 1926 reiste Powell zu den erforderlichen Interviews und zur medizinischen Untersuchung nach London, im September begann er ein „ab initio" Training bei der Royal Air Force. Das war mehr oder weniger ein „on-the-job-training" bei einer Nacht-Bomber-Staffel. Powell meinte später, das habe ihn zwei Jahre in seiner Karriere nach vorne gebracht, verglichen mit der traditionellen Ausbildung in der Flying Training School.

Bereits im Dezember 1926 machte Powell seinen ersten Solo-Flug. Sein Trainingsflugzeug war ein Avro 504 Doppeldecker, ein Trainer/Bomber, der schon im Ersten Weltkrieg eingesetzt worden war. Powells Squadron- und späterer Wing Commander war kein geringerer als jener A.T. Harris, der später im Zweiten Weltkrieg als „Bomber-Harris" die Bombenangriffe auf Deutschland organisieren würde. 1927 flog Powell oft als zweiter Pilot mit Arthur Harris zusammen. Weniger als ein Jahr nach dem Beginn seines Trainings war Powell fertig mit der Ausbildung. Ihm wurden ein eigenes Flugzeug und eine eigene Crew zugeteilt. ‚Taffy' Powell muss als Pilot einen ganz guten Job gemacht haben, denn nur ein Jahr später – im Frühjahr 1929 – verließ er Harris Nacht-Bomber Einheit. Powell wurde zur Central Flying

Croydon 1925 aus der Luft. Der internationale Flughafen von London war ein Grasplatz. Von 1924 bis 1939 war Croydon die Basis der Imperial Airways. www.historiccroydonairport.org.uk

School versetzt und wurde dort dem 28. Flight Instructor Course zugeteilt.

Powell war eher unzufrieden mit seinem Assignment als Fluglehrer. Lieber wäre er in einer operativen Einheit geblieben. Aber ebenso, wie er ohne sein kurzes, abgebrochenes Studium nicht zur RAF gekommen wäre, hätte er ohne die intensiven Flugeinsätze im Training nicht seinen nächsten Karriere-Schritt machen können. Im Juli 1930 las er in der Offiziersmesse einen Aushang des Air Ministry[1]: Imperial Airways stellte Piloten für den Aufbau ihrer Afrika-Route ein. Mindestens 1.000 Flugstunden als Pilot in Command auf schweren zweimotorigen Flugzeugen waren erforderlich. Bewerber aus der Wessex Bomber Area sollten sich in Croydon[2] melden.

Imperial Airways

Alle Gespräche mit Imperial Airways und dem Air Ministry verliefen erfolgreich. Genau vier Jahre nach seinem Eintritt in die Royal Air Force wurde ‚Taffy' Powell am 1. September 1930 in den Reservisten-Status entlassen und begann in Croydon bei Imperial. Das Datum würde später noch von Bedeutung für Powell sein. Sein Reservistenstatus

1) Das Air Ministry war das britische Ministerium, das von 1918 bis 1964 für die Royal Air Force zuständig war.

2) Croydon Airport, eröffnet 1920, war zwischen den Weltkriegen Englands einziger internationaler Flughafen (ein Grasplatz). In Croydon entstanden der weltweit erste Control Tower und das erste Terminal-Gebäude. Ab 1924 wurde Croydon die Basis der Imperial Airways, die England mit den Kolonien verbinden sollte.

Dreimotorige Argosy (Armstrong Whitworth A.W.154). Zwei dieser Flugzeuge wurden anfangs auf der Afrika-Strecke zwischen Cairo und Khartoum eingesetzt. Man beachte das offene Cockpit. Wikipedia

endete genau neun Jahre später, also zwei Tage vor dem Eintritt Englands in den Zweiten Weltkrieg.

So eilig Imperial Airways nach Piloten für die Afrika-Operation gesucht hatte, so schnell blieb der Start der Route im Wüstensand stecken. Die Eröffnung der Route südlich von Cairo verzögerte sich ein halbes Jahr. Solange flog Powell die europäischen Kontinental-Strecken. Seine sofortige Bewerbung jedoch brachte ihm einen Vorteil: Er war der letzte Pilot bei Imperial Airways, der direkt als Kapitän eingestellt wurde. Spätere Bewerber wurden auf den Langstrecken erst mal als First Officer eingesetzt.

1931 verließ Powell Croydon und flog mit einer dreimotorigen Argosy der Imperial Airways zu seinem neuen Stationierungsort Cairo. Von hier flog er anfangs die Zwei-Tages-Tour Cairo-Khartoum. Ab Khartoum

Dieses Flugzeug hätte ich gerne mal geflogen: Eine Handley Page H.P. 42 der Imperial Airways. Innen luxuriös wie ein Zeppelin, außen langsam wie eine Schildkröte: mit 87 Knoten über 40 Knoten langsamer als meine Piper Arrow. Wikipedia

im Sudan setzte Imperial anfangs noch Flugboote ein, die weiter nach Süden flogen. Die erwiesen sich aber als zu schwach, besonders bei den hohen Dichtehöhen in über 5.000 Fuß am Victoria See. Daher wurden die Flugboote bald durch Landflugzeuge ersetzt.

1932 flog Powell abwechselnd die Routen Cairo- Nairobi und Cairo Karachi. Dann war ‚Taffy' Powell wieder bereit für was Neues. Im Januar 1933 flogen der Chairman und der Managing Director der Imperial Airways auf einer Inspektionsreise ans Cape. Ihr Flugzeug: die „Helena", ein neuer viermotoriger Handley Page 42 Doppeldecker. Powell war der ausgewählte Kapitän für diesen Trip. Er nutzte die Reise, um bei der Führungsetage weiter an seiner Zukunft zu arbeiten. In Folge erhielt er (damals musste man nicht nur die Mama fragen) vom Managing Director die Erlaubnis, zu heiraten! Am 25. Mai 1933 wurden Powell und seine Braut in Cairo vom Bischof von Ägypten und dem Sudan getraut.

Powell flog mehr als 3.000 Flugstunden als Kommandant des Handley Page H.P. 42 „Hadrian"[3] von Cairo aus, dazu kamen noch ein paar hundert Stunden auf Flugbooten von Alexandria aus, bis Powell 1936 nach England zurückreiste. Dort studierte er – in Vorbereitung auf die Nordatlantik-Strecken – für die Navigatoren-Lizenz, wurde „Senior Master"[4] und erwarb in Rochester, Kent, das Typerating für die neue C-Klasse der viermotorigen Short-Empire-Flugboote.
Mit seiner Erfahrung und seinen Ratings stand Powell nun in den Startlöchern für eine neue Strecke: Er wurde der Atlantic-Division zugeteilt und übernahm das Langstrecken-Flugboot „Cambria". Mit dieser Maschine flog er die Route-Proving-Flights über den Nordatlantik. Im Juli 1936 flog Powell das erste Mal über den Nordatlantik. Es ging über Neufundland nach Montreal und dann weiter nach New York.

1937 wurde Powell zum Operations Manager in Bermuda ernannt. Von dort aus organisierte er die neue Imperial Airways Strecke Bermuda – New York, die Imperial im Wechsel mit Pan Am bediente. Imperial flog mit dem Short Empire Flugboot „Cavalier", Pan Am mit einem Sikorsky Flugboot. Powell lebte mit seiner jungen Familie in Hamilton, der Hauptstadt von Bermuda. Sein Leben würde sich erst 1939 drastisch verändern – wie das Millionen anderer Menschen auch.

1939 – das Jahr, in dem sich alles änderte

Das Jahr 1939 begann mit einem schweren Flugunfall: Am 21. Januar 1939 kamen etwa von der Hälfte der Strecke zwischen New York und Bermuda Notrufe von Kapitän Anderson. Es gab einen Leistungsverlust in schlechtem Wetter (vermutlich Vergaservereisung). Das Empire Flugboot Cavalier musste auf hoher See notwassern. In schwerer See wurde das Flugboot bei der Notlandung leckgeschlagen und sank in Minuten. Über zehn Stunden später – mitten in der Nacht – konnte der Tanker Esso Baytown zehn Überlebende retten, darunter den Kapi-

3) Alle Handley Page H.P. 42 der Imperial Airways erhielten Namen mit „H": Hannibal, Hanno, Hadrian, etc. Die Short Empire Flugboote der „C" Klasse erhielten Namen mit „C": Canopus, Centaurus, Cygnus etc.

4) Senior Master war die höchste Einstufung unter den Imperial Airways Piloten.

Das Short Empire Flugboot Cavalier an der Boje in Bermuda, ca. 1938 aus dem Buch „Ferryman" von 'Taffy' Powell, 1982

tän. Drei Insassen des Fluges überlebten nicht.

Powell war danach gut beschäftigt. Die technische Unfalluntersuchung und die juristischen Fragen waren erst nach Monaten geklärt. Zudem musste ein Ersatz für die verloren gegangene Maschine über den Atlantik geflogen werden. Dazu wurde in England die „Champion" klar gemacht. ‚Taffy' Powell sollte sie auf der Südatlantik-Route über den Ozean fliegen. Dazu musste er zuerst einmal nach Brasilien, um Ankerplätze für die Maschine einzurichten und die Treibstoffversorgung zu organisieren. Im August 1939 erhielt er dann die Order, nach England zu reisen, um das Flugboot abzuholen. Powell verzögerte seine Abreise, um noch bei der Geburt seines zweiten Sohnes dabei zu sein. Es war das denkbar schlechteste Timing. Powell kam am 3. September 1939 in Southampton an. Gerade rechtzeitig, um die Kriegserklärung des Prime Ministers im Radio zu hören …

Abschied von Imperial Airways

Nahezu neun Jahre war ‚Taffy' Powell in Übersee gewesen. In Afrika, Asien, in Amerika und in der Karibik. Nun stand er Anfang September 1939 ratlos mit seinen Kollegen der Imperial Airways in Bristol zusammen. Dorthin musste Imperial Airways seinen Flugbetrieb evakuieren. Von seiner Route Bermuda – New York wollte nun natürlich niemand etwas wissen. Der Plan, das Flug-

boot „Champion“ nach Bermuda zu überführen, war mit der Kriegserklärung gestorben. Powell war besorgt um seine Familie, die nun womöglich mit dem Schiff nach Europa zurückkehren sollte. Das erste englische Schiff war bereits am 3. September torpediert worden, gefolgt von drei weiteren in den folgenden 24 Stunden.

Die ehemaligen Imperial Airways Short Empire Flugboote der C-Klasse flogen ab 1940 in Kriegsbemalung bei BOAC – ausschließlich im Auftrag der Regierung für die RAF.

Wo sollte die Reise für ‚Taffy‘ Powell nun hingehen? Viele seiner alten Freunde gingen umgehend zurück zur RAF, darunter sein früherer Vorgesetzter Major Brackley, der ihn 1930 bei Imperial eingestellt hatte. Außer Brackley hatte Powell nach einer Restrukturierung im Management der Imperial Airways viele andere gute Drähte nach oben verloren. Er entschied sich, ebenfalls zur RAF zurückzukehren. Aber das klappte nicht: Powell war seit 1. September 1939 kein Reservist mehr. Das Air Ministry war mehr als busy, alle Reservisten einzuberufen. Und zu dieser Gruppe gehörte er nun nicht mehr. Er würde sich „hinten anstellen“ müssen – was immer das bedeuten würde.

Um die Sache noch komplizierter zu machen, eröffnete ihm der neue Imperial Operations Manager, dass Überlegungen zu Personalreduzierungen anstünden und er nicht mehr als unentbehrlich gelte. Er solle also entsprechend planen. Immerhin erhielt er den Auftrag, nach Bermuda zurückzureisen und die Station der Imperial Airways aufzulösen.
Eine neue Chance tat sich für Powell auf, als er einen Senior RAF Mann traf, den er aus seiner aktiven Zeit her kannte. Der Offizier riet ihm, mit seinem Boss Sir Arthur Longmore[5] zu reden. Der würde bald nach Canada reisen und dort Gespräche über eine neue gewaltige Trainings-Organisation führen. Der Boss war aber schon mit dem Schiff unterwegs nach Ottawa.

‚Taffy‘ Powell änderte kurzerhand seine Reisepläne nach Bermuda und machte einen Schlenker über Canada. Mit Hilfe seiner Kontakte von den ersten Atlantik-Flügen fand er Longmore im Büro des Oberbefehlshabers der kanadischen Luftwaffe in Ottawa. Longmore konnte Powell aber keinen Posten

5) Air Chief Marshal Sir Arthur Murray Longmore (1885–1970) war von 1940 bis 1941 Oberbefehlshaber der RAF im Mittleren Osten. 1939 war Longmore verantwortlich für das RAF Training Command.

anbieten, die Pläne für die neue Trainingsorganisation seien noch nicht vorangekommen.
Aber der Chef der RCAF[6], Air Marshal Croil, war auf den dynamischen, hartnäckigen Flieger und Manager Powell aufmerksam geworden. Er bot Powell auf der Stelle einen Job bei der kanadischen Air Force an. Entweder als Kommandant einer Flugboot-Station oder als Navigator Spezialist im Eastern Air Command in Halifax, wo die Küstenverteidigung und U-Boot-Abwehr organisiert wurde. Powell bedankte sich für das Angebot. Er versprach, sich zu melden, nachdem er seine Familie gesehen habe und der Abschied von Imperial Airways geklärt sei.

In Bermuda fand Powell seine Familie wohlauf vor. Sofort kabelte er nach Bristol und bat um seine Freistellung zum Militär zu denselben Rückkehr-Konditionen, die seinen anderen Reservisten-Kollegen gewährt worden waren. Noch in seiner Autobiographie von 1982 empörte sich Powell über das schroffe und unhöfliche Telegramm, das daraufhin von Imperial Airways kam: „Wenn es denn unbedingt sein müsste“ könne er gerne zur Air Force gehen. Für seine Rückkehr jedoch gebe es keinerlei Sonderkonditionen. Er solle sich dann einfach neu bewerben.[7] Powell schäumte. Er meldete umgehend der RCAF, er stehe sofort zur Verfügung. Am 5. Dezember 1939 trat er seinen Dienst im Eastern Air Command in Halifax an. Seine Familie kam erst einmal in einem Hotel unter.

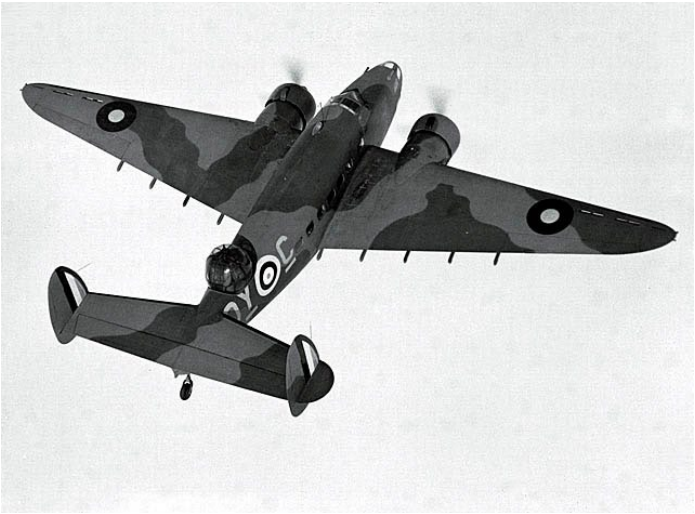
6) RCAF – Royal Canadian Air Force

7) Erst fünf Jahre später rückte das Management das rüde Abschiedstelegramm von 1939 zurecht. 1944 bot man Powell einen leitenden Posten in der BOAC an.

Zuhause in England endete Ende 1939 auch das Zeitalter der (vom Staat subventionierten) Imperial Airways. Schon länger rumorte es im Unternehmen. Es gab Streit mit den Piloten, und das Management stand unter Beschuss von allen Seiten. Es gab eine amtliche Untersuchung und einen Kommissionsbericht. Das gesamte Top-Management wurde ausgetauscht. In Folge wurde 1938 Sir John Reith als Chairman bei Imperial installiert, der vorher 16 Jahre lang die BBC geleitet hatte. Reith arbeitet hart daran, dass die Imperial Airways vollständig verstaatlicht wurde. Im Juni 1939 wurde das BOAC Gesetz im Parlament eingebracht, im August vom König unterzeichnet: Die BOAC, die British Overseas Airways Corporation, wurde aus der Taufe gehoben. Alle Gesellschaftsanteile der BOAC wurden vom Staat gezeichnet. Mit dem Geld wurden die Anteilseigner von Imperial Airways und British Airways entschädigt, die zwangsweise in der BOAC aufgingen. Am 1. April 1940 startete die BOAC. Imperial Airways und British Airways waren Geschichte.

‚Taffy‘ Powell in Kanada

Powell nahm seine neue Arbeit im Eastern Air Command der RCAF mit großer Energie auf. Als Command Navigation Officer war er verantwortlich für die Umsetzung der Befehle für die Patrouillenflüge vor der Küste und für das Training der Flugbesatzungen. Er blieb nie lange im Büro hocken und flog viele Einsätze selbst. Manche Wale, so meinte er später in seiner Autobiographie, hätten ihr Leben lassen müssen, weil sie von den in 650 Fuß tief fliegenden Hudson Bombern für U-Boote gehalten wurden. Die Hudson Bomber waren nur mäßig für die Aufgaben im



Lockheed Hudson der No. 11 Squadron RCAF. Die Hudson-Bomber wurden ab 1939 in der kanadischen Küstenverteidigung und für Aufklärungsflüge eingesetzt.
Wikipedia

Atlantik geeignet. Powell berichtete, dass Geleitzüge damit nur bis 300 Meilen vor der Küste geschützt werden konnten.

Lange blieb Powell nicht auf diesem Posten beim Eastern Air Command: Im Sommer 1940 wurde er für kurze Zeit einer Drei-Mann-Gruppe der kanadischen Regierung zugewiesen, die Flugplätze und Flugboot-Basen im ganzen Nordosten Kanadas überprüfen und bewerten sollten. Die anderen beiden der Gruppe waren ein Landvermesser und ein Beamter aus dem Zivil-Luftfahrt-Ministerium. Also war wieder viel Fliegen angesagt. So lernte Powell jeden Winkel dieser rauen Landschaft kennen. Fast alle überprüften Flugplätze wurden anschließend für das Training von neuen Militärpiloten genutzt. Bis Kriegsende wurden allein auf diesen kanadischen Flugplätzen 130.000 Besatzungsmitglieder für Kampfflugzeuge ausgebildet.

Der nächste Auftrag: Powell solle doch mal Mr. Woods-Humphrey anrufen. Woods-Humphrey war Powells alter Boss, der frühere Imperial Airways Managing Director bis zur Reorganisation von 1938. Jetzt lebte er in den USA, hatte aber in Kanada eine neue Aufgabe übernommen – vorausgesetzt, er könne seine alte Nord-Atlantik-Gang aus den Zeiten der Route-Proving-Flights zusammentrommeln. In England hatte die BOAC schon fünf ehemalige Imperial Piloten in Marsch gesetzt, Powell sollte zu der Gruppe hinzustoßen, wenn ihn die RCAF gehen ließe. Derselbe Job wie damals bei Imperial: Flugzeuge über den Atlantik fliegen. Aber nicht eines pro Woche. Die ersten 60 Hudson Bomber am liebsten sofort! Die Verluste bei den Geleitzügen über den Atlantik waren so groß geworden, dass jemand den Luftweg für die Überführung vorgeschlagen hatte.

Woods-Humphrey schlug Montreal als Standort der neuen Gruppe vor. Dort hatte er Geschäftsinteressen und er wollte die Organisation der Überführungsflüge verwaltungsseitig einer großen Logistik-Organisation anschließen. Powell wurde von der RCAF ausgeliehen und fand sich in den Büros der Canadian Pacific Railways wieder. Die Gruppe hielt sich nicht lange mit Kleinkram auf. Zwei Kapitäne flogen sofort zu Lockheed, um dort den Betrieb aufzumischen. Man wollte schnell Fortschritte bei der Ausrüstung für die Langstrecken sehen und Performance-Daten erfliegen. Die zwei

kehrten mit zwei Lockheed Hudson nach Montreal zurück, die umgehend für das Training der Überführungs-Crews genutzt wurden. Woher aber die Crews für spätere Flüge nehmen? Weder die RAF noch die RCAF konnten Leute entbehren, die voll im militärischen Training und in der Küstenverteidigung eingebunden waren. Die USA war noch nicht im Krieg, also konnte man keine Anzeigen schalten. Aber die stille Post verbreitete sich rasend schnell auf dem amerikanischen Kontinent: In Montreal gab es reichlich Jobs für Piloten, Mechaniker, Funker, Navigatoren. Vor allem die Piloten kamen in Scharen. Airline-Piloten, Fluglehrer, Buschflieger. Piloten aus den USA erhielten 1.000 US Dollar im Monat, die aus Kanada 1.000 kanadische Dollar. Später im Krieg kamen noch Leute der RAF und der CRAF hinzu. Es war deutlich schwerer, geeignete Funker zu bekommen. Powell konnte ein paar Ex-Imperial-Flugboot-Funker von der BOAC loseisen. Der Engpass war erst beseitigt, als das Canadian Department of Transportation Freiwillige aus seinem Netz von Funkstationen aus ganz Kanada beisteuerte. Gute Piloten/Navigatoren kamen zuerst nur von der BOAC, die anderen Piloten mussten erst noch zu Navigatoren ausgebildet werden.

Man kann sich das Arbeitstempo heute kaum noch vorstellen: Powell begann am 20. September 1940 in Montreal. Ende September saß er bereits in einem Schiff auf dem Weg nach Gander, um dort alles für die ersten Flüge vorzubereiten. Schon am 10. November 1940 war es soweit. Ein historischer Tag, der Beginn der Überführung von Kampfflugzeugen über den Atlantik: Powell organisierte persönlich das Klarmachen der Maschinen. Um die Formation spritsparend in kürzester Zeit in die Luft bringen zu können, wurden sieben Hudson nebeneinander auf der breiten eisigen Startbahn von Gander aufgestellt. Mit Hilfe zweier Mechaniker und einiger lokaler Arbeiter ließ Powell nach und nach alle 14 Sternmotoren an und ließ sie warmlaufen. Alles wurde gecheckt und die Tanks noch mal nachgefüllt. Dann kamen die Crews vom Wetter-Briefing: Um 8 Uhr abends startete eine Formation von sieben Lockheed Hudson Bombern in Gander hinaus in die eisige Nacht, Richtung Nordatlantik. Kommandiert wurde die Formation von D.C.T. Bennett – wie Powell „Gründungsmitglied“ der Montreal-Gruppe und erfahrener Nordatlantik-Kapitän und Navigator der Imperial Airways. Die Formation geriet in sehr schlechtes Wetter, hatte mit schwerer Vereisung zu kämpfen und landete nach zehn Stunden und 17 Minuten auf der britischen Airbase Aldergrove, bei Belfast in Nordirland.
Es war ein kleiner, schneller Anfang für Powells neue Aufgabe als „Fährmann“ am großen Teich. Niemals hätte er sich träumen lassen, dass aus der kleinen Gruppe in Montreal einmal eine gigantische Organisation werden würde. Bis Kriegsende würden zehntausende Kampflugzeuge auf dem Luftweg den Nordatlantik überqueren …

Powell blieb bis Ende November in Gander und organisierte die Abflüge der nächsten zwei Formationen. Dann wurde er nach Montreal zurückgerufen. Seine nächste Aufgabe – Ironie des Schicksals für den Ex-Imperial Airways Bermuda Stations-Manager: Er solle sofort nach Bermuda reisen und dort eine Station aufbauen. Catalina Flugboote sollten so schnell wie möglich über Bermuda nach Schottland für die U-Boot Abwehr überführt

werden. In drei Tagen ging das Schiff aus Halifax. Powell informierte seine Frau über die bevorstehende Abreise der ganzen Familie (er vergaß in der Eile, das Ziel zu nennen!), dann beschäftigte er sich mit der Planung von Personal und den Finanzen für das Vorhaben. Drei Tage später verließ Powell mit seiner Familie Halifax per Schiff. In Bermuda angekommen requirierte Powell in Absprache mit der Regierung sofort die ehemalige Imperial Airways Basis, organisierte Mechaniker, Werkstätten, Büros, Unterkünfte für die Crews sowie Motorboote, Bojen und Liegeplätze für die Flugboote. Dann kamen die ersten Catalinas. Schwer beladen pflügten sie über drei Minuten mit full power über das Wasser, alleine um überhaupt auf die Stufe zu kommen. Die Flüge – in den letzten Stunden innerhalb der Reichweite deutscher Focke-Wulf FW 200 Condor – dauerten über 20 Stunden (der erste Flug 28 Stunden!) bis zur Wasserung im Firth of Clyde, nordwestlich von Glasgow. Noch viel länger dauerte es, bis die Crews auf dem Seeweg zurück waren. Je Maschine waren das zwei Piloten, zwei Funker und zwei Mechaniker. Powell blieb bis zum Mai 1941 in Bermuda. Bis dahin waren 51 Catalina sicher in Schottland angekommen.

Powell erhielt bis Ende 1940 immer noch seinen Sold von der RCAF, obwohl er schon länger für die „zivile“ Ferry Organisation arbeitete. Daher verhandelte er mit der RCAF und man kam zu dem Schluss, dass es besser sei, wenn er als Zivilist in Bermuda wäre. So wurde er schnell noch zum Wing Commander befördert und erhielt unbezahlten Urlaub für die Arbeit in Bermuda.
Im Mai 1941 wurde Powell nach Montreal zurückgerufen. Dort hatte sich einiges verändert. Die Organisation war viel größer geworden. Aus der kleinen Gruppe von Imperial-Airways-Kapitänen und -Managern war mit den ersten Ferry-Flügen im November 1940 die zivile „Atlantic Ferry Organisation“ (ATFERO) geworden. Das ursprüngliche fliegerische Management aus BOAC Leuten war weg und in anderen Positionen. Die übrigen Verantwortlichen fragten an, ob Powell die fliegerische Leitung der Ferry Organisation in Montreal übernehmen wolle. Er sagte zu. Die RCAF beförderte ihn zum Group Captain, obwohl er weiterhin zivil arbeitete. Powells neuer Arbeitsplatz war in Dorval, etwa eine halbe Stunde westlich von Downtown Montreal. Die Büros dort waren noch nicht ganz fertig, als er anfing. Die kanadische Regierung ließ mit Hochdruck den Flugplatz Montreal-Dorval bauen, auf dem bald tausende Nordatlantik Ferry-Flüge durchreisen würden.
Von November 1940 bis Mitte 1941 wurden von der Atlantic Ferry Organisation von Montreal aus 278 Kampfflugzeuge über Gander nach England geschickt. Dazu kamen die 57 Catalinas, die Powell in Bermuda abgefertigt hatte. Das Personal der ATFERO war auf 900 Personen angewachsen, davon waren 500 „air crew“. Niemand konnte ahnen, dass das nur ein kleiner Anfang war.

Der Beginn des RAF Ferry Command

Bis 1941 bekamen die Briten Kriegsausrüstung und damit auch Flugzeuge von den USA nur gegen „Bargeld“ nach dem Neutralitätsgesetz von 1939, und nur, wenn sie die „Ware“ selber abholten (cash & carry). Daher die ATFERO, die die Flugzeuge selbst in den USA abholen musste. Bezahlt wurden die Flugzeuge mit Gold aus den Reserven des

Britischen Empire. 1941 war England finanziell am Ende. Das britische Expeditionscorps verlor 68.000 Soldaten in Frankreich und musste einen Großteil der militärischen Ausrüstung bei der Evakuierung von Dünkirchen zurücklassen. England war dringender denn je auf Hilfe von außen angewiesen. Die amerikanische Regierung sah zudem eine zunehmende Bedrohung durch das Deutsche Reich. Daher brachte sie ein neues Gesetz ein. Am 11. März 1941 unterschrieb der amerikanische Präsident Roosevelt das Lend-Lease Gesetz[8], das dem Präsidenten der USA den Verkauf, das Ausleihen und das Verschenken von Waren und Waffen erlaubte. Bis Ende des Krieges gingen Waren (neben Fahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen, Waffen und Munition auch Lebensmittel für die Zivilbevölkerung) im Wert von 31.4 Milliarden Dollar (etwa 300 Milliarden Euro nach heutigem Wert) nach England.
Obwohl das Gesetz heute generell als „Lend-Lease Gesetz“ bezeichnet wird, so war doch der tatsächliche Titel „An Act to Promote the Defense of the United States“[9]. Mit dem Gesetz steckte die USA ihre Verteidigungszone im Osten ab. Die USA würde alles westlich von 26° West mit Schiffen und Flugzeugen überwachen: Von Grönland, Neufundland, Nova Scotia bis hinunter zu den Bahamas und den Westindischen Inseln. Das Gesetz bildete so auch die Grundlage für die später errichteten US-Luftwaffenstützpunkte z.B. in Grönland.

Auch für die Ferry-Flieger in Dorval war das Lend-Lease Gesetz ein Dammbruch. Sie wurden mit Aufträgen für Flugzeug-Auslieferungen überflutet. Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, wurde am 20. Juli 1941 in aller Geheimhaltung das RAF Ferry Command gegründet. Das RAF Ferry Command führte die Arbeit der Atlantic Ferry Organisation fort, stellte aber viel mehr Ressourcen zur Verfügung. In Dorval wurde nun Uniform getragen, Powell erschien in der RCAF Uniform eines Group Captain, zu dem ihn die RCAF zu seinem Dienstbeginn befördert hatte. Powell selbst hatte keine Zeit für Kleinigkeiten, aber sein Vorgesetzter fand ein Schild an seiner Tür erforderlich:
„Senior Air Staff Officer of the RAF Ferry Command“

Ausbau der Atlantik Ferry-Routen

Innerhalb eines Jahres hatte das RAF Ferry Command sein Streckennetz erweitert. Zusätzlich zu den Flügen über Gander und Bermudas wurde eine weitere Ferry-Route über den Südatlantik eingerichtet, um die Truppen in Afrika zu beliefern. Catalinas wurden nun auch über Gander nach Europa geschickt. Auf dem am Flugplatz gelegenen Gander Lake entstand eine Flugboot-Basis. Wegen der kürzeren Flugzeit nach England konnten die Catalinas von Gander aus zudem dringende Fracht mitnehmen.
Bald stellte sich heraus, dass Gander zu einem Flaschenhals des ganzen Flugbetriebs werden würde. Vor allem im Winterhalbjahr war Gander oft tagelang wegen Wetter unbenutzbar. Und mit der zusätzlichen Catalina Operation gab es Personal-Probleme und „air crew congestion“ am Platz.
Es musste ein weiterer Gateway zum Nordatlantik her. Bei der Suche nach einer geeig-

8) Lend-Lease bill – Leih und Pacht Gesetz

9) An Act to Promote the Defense of the United States – Ein Gesetz, um die Verteidigung der Vereinigten Staaten zu fördern

neten Location half auch die USAAF. Ein Survey Team unter der Leitung von Captain Elliott Roosevelt, einem Sohn des US-Präsidenten, war im Sommer 1941 in Gander. Roosevelt erkundete Gelände für neue Flugplätze in Labrador, Grönland und Island. In Labrador jedoch waren die Kanadier schneller: Eric Fry vom „Dominion Geodetic Survey“ erkundete ein vielversprechendes Gelände nahe der Mündung des Churchill Rivers in die Goose Bay – drei Tage bevor die Amerikaner dort auftauchten. Man hatte den idealen Platz für einen Flugplatz gefunden: größtenteils nebelfrei, flaches Gelände auf einem Plateau ohne Hindernisse, per Schiff zu erreichen und ungefähr auf dem Großkreis zwischen Detroit, Michigan und Prestwick in Schottland, dem „Endbahnhof“ der Atlantik-Route. Eric Fry war es auch, der den Namen für den Flugplatz vorschlug: „Goose Bay“. Wie alle Atlantik-Flieger heute wissen, wurde der Vorschlag angenommen. Sowohl die RAF als auch die Amerikaner machten Druck auf die Kanadier. Die Bauteams rückten mit Schiffen an. Schneller als die Polizei erlaubt entstanden drei Gravel-Runways von je 2.100 Metern Länge. Man muss sich das Tempo mal mit den Augen eines deutschen BER Managers ansehen:

- Erste Besichtigung des Geländes: 1. Juli 1941
- Fertigstellung der Runways: November 1941
- Erste operationelle Flugbewegung: 9. Dezember 1941

Im Frühjahr 1942 brummte der Ferry-Betrieb in Goose Bay mit Vollgas. Im Norden des Platzes hatte sich die RCAF eingerichtet, im Süden war die Basis der USAAF entstanden. Der Codename des Flugplatzes war während dem Krieg „Alkali“.

Die USA hatten im Mai 1941 ebenfalls eine Ferry-Organisation eingerichtet, das Air Corps Ferrying Command, das die Lend-Lease-Flugzeuge für den Weitertransport zu den RAF-Einheiten in Kanada bringen sollte. Mit Kriegseintritt der USA am 11. Dezember 1941 – vier Tage nach dem Überfall auf Pearl Harbour – flog das „Air Corps Ferrying Command“ ebenfalls über den Atlantik.

Die Route Gander – Prestwick war natürlich für einmotorige Kampfflugzeuge zu lang. Die USA hatte sich mit dem dänischen Botschafter in Washington auf die Nutzung Grönlands für Luftwaffenstützpunkte geeinigt. Im selben Tempo wie die Kanadier errichteten die Amerikaner etwa neun Funk- und Wetterstationen sowie einige Flugplätze auf Grönland. Alle Stationen trugen das Callsign „Bluie“, der US-Codename für Grönland. Die wichtigsten Flugplätze in Grönland waren:

- Bluie West-Eight (BW-8) am Ende des Søndre Strømfjord im Westen Grönlands. Erkundung aus der Luft: Oktober 1940. Erkundung vom Boden aus: 6. bis 11. Mai 1941. Baubeginn 7. Oktober 1941. Operational: Frühjahr 1942. BW-8 lag auf dem Großkreis der nördlichen Crimson-Route[10] von den Großen Seen über Goose Bay, die später im Krieg kaum geflogen wurde. BW-8 wurde im Krieg hauptsächlich als Alternate für BW-1 (Narsassuaq) sowie für Such-und Rettungseinsätze über Grönland genutzt. Später hieß der Platz Sondrestromfjord, heute heißt er Kangerlussuaq.

10) Crimson war im Zweiten Weltkrieg der Codename für Canada.

Mehrere Hawker Hurricane bei der Zwischenlandung auf RAF Reykjavik, Island. Viele britische Kampfflugzeuge wurden im Krieg in Kanada gebaut. Damit wurde auch der Grundstein für die kanadische Luftfahrtindustrie gelegt. Wikipedia

- Bluie West-One (BW-1) an der Südspitze Grönlands (heute: Narsarsuaq Airport). Baubeginn: Juni 1941. Erste Landung eines Flugzeugs: Januar 1942. Etwa 10.000 Kampfflugzeuge machten im Zweiten Weltkrieg eine Zwischenlandung in Bluie West-One.

- Die RAF baute als weiteren Zwischenstopp auf dem Atlantik eine Airbase in Reykjavik auf Island. Mit diesen Plätzen war die Überquerung des Atlantiks auch mit einmotorigen Flugzeugen kürzerer Reichweite möglich. Auch das amerikanische Militär baute auf Island. Der heutige Flughafen Keflavík entstand aus der US Basis, die am 23. März 1943 eröffnet wurde.

Man kann sich heute die Flugbedingungen der oft nur hastig, minimal geschulten Ferry Crews von damals kaum vorstellen. Einblicke in deren gefährlichen Alltag hat uns der amerikanische Pilot und Autor Ernest K. Gann (1910–1991) in seinem berühmten Buch „Fate is the Hunter“ hinterlassen. Gann war Pilot bei American Airlines gewesen und flog im Krieg im Auftrag des Air Transport Command der USAAF Versorgungs- und Ferry-Flüge nach Europa, Afrika, Südamerika und Asien. Gann flog hauptsächlich mit DC-3, ausgestattet mit Zusatztanks in der Kabine. In seinem Buch ist auch ein abenteuerlicher Versorgungsflug von Presque Isle über die noch nicht ganz fertig gestellten Flugplätze Goose Bay, Bluie West-One nach Reykjavik beschrieben. Der Auftrag lautete: Die zerlegte Stahl-Antennenanlage für die neue Funkstation nach Bluie West-One auf Grönland bringen. Die Kapitel-Überschrift lautete: „Rule books are paper“ (Vorschriften sind nur Papier). Unbedingt lesenswert.

‚Taffy' Powell saß also in den 1940er-Jahren in Montreal in der Zentrale einer gigantischen Kriegsmaschinerie. Powell musste die Crews heranschaffen. Täglich kamen neue in Dorval an. Das Training dieser Neulinge für den Atlantik gehörte auch zu den Aufgaben Powells. Manche der Piloten kamen mit 250 Flugstunden direkt von der Flugschule und sollten für den One-Way-Trip über den Atlantik fit gemacht werden. 2.500 Flugstunden Training musste Powell im April 1941 für die Neulinge organisieren. Später wurden es über 5.000 Stunden im Monat. Dorval war überschwemmt mit Flugzeugen. Flugzeuge fürs Training, fabrikneue Maschinen für die Überführung, Flugzeuge in der Wartung. Am manchen Tagen standen über 100 Militärflugzeuge auf dem Vorfeld von Montreal-Dorval.
Powell musste für das Training teilweise auf die RAF Basis North Bay ausweichen. Allein dort wurden monatlich 18 neue Zwei-Mann-Crews „produziert". Auch auf den Bahamas wurden Crews trainiert.
Training und Überführungsflüge des RAF Ferry Command summierten sich später (Süd-Atlantik Flüge mitgerechnet) auf 66.000 Flugstunden – in einem Monat (Februar 1943)!

‚Taffy' Powell saß – wie schon gesagt – nicht nur in seinem Büro, sondern war ständig unterwegs. Zur Organisation der Süd-Atlantik Ferry-Flüge nach Nordafrika flog er öfter nach Bermuda, aber immer nur für kurze dienstliche Besuche. Erst 1958 würde er mit seiner Familie dorthin zurückkehren und sich endgültig dort niederlassen.
An einen besonderen Flug erinnert sich Powell in seiner Autobiographie: Portugal war im Zweiten Weltkrieg neutral, erlaubte aber ab 1943 die Nutzung der Azoren für Ferry- und Aufklärungsflüge der Alliierten. Zwei ehemalige Imperial Airways Kapitäne waren die ersten, die die Inselgruppe für die RAF „besetzten". Es wurde mal wieder jemand gebraucht, um eine Basis einzurichten. Powell flog eine Catalina von Gander aus nach Lagens auf Terceira (heute Lajes Field). Von Europa aus flog sein ehemaliger Boss Air Commodore Brackley, der ihn 1930 bei Imperial Airways eingestellt hatte, auf die Insel. Die beiden brachten eine kleine Gruppe auf die Azoren, die die nun kommenden Ferry-Flüge abfertigen würden. In Lagens wurden danach 70 RAF und 130 USAAF Ferry-Flüge im Monat durchgeschleust. Auf den anderen Inseln der Azoren wurden weitere Flugplätze eingerichtet.

Obwohl ‚Taffy' Powell in Montreal offiziell auch für den North Atlantic Return Ferry Service zuständig war, so wurde der in der Praxis von der BOAC in England organisiert. Ein Rückholen der Ferry Crews mit dem Schiff wie zu Anfang war gar nicht mehr möglich. Das hatte – inklusive der Wartezeit auf ein Schiff – bis zu sechs Wochen gedauert. Außerdem war der Atlantik U-Boot-verseucht. Man erreichte, dass insgesamt sechs Liberator Bomber für den Crewtransport umgebaut wurden: Die Waffen und sämtliche Einbauten wurden rausgerissen, die Bombenschächte zugenietet. Holzböden wurden eingezogen und eine primitive Sauerstoffanlage für 20 Personen installiert. Die Crews wurden, so schnell es ging, von England aus auf dem Luftweg zurück nach Kanada gebracht. Alle in voller Flugmontur, mit dicken Flieger-Overalls, Over-Boots, Lederhauben, Handschuhen und Schlafsä-

cken. Heizung und Wirlpools gab es nicht an Bord …

Später kamen weitere neun Bomber dazu. Die Inneneinrichtung war da schon etwas besser geworden. Die Return-Ferry Flüge waren – wenn man so will – die ersten regelmäßigen Passagierflüge über den Atlantik. Im Laufe des Krieges wurden etwa 2.000 Return-Ferry-Flüge über den Atlantik geflogen. Es waren Passagierflüge in Bombern – nur die hatten die nötige Reichweite für Direktflüge Prestwick – Gander, aber die RAF-Leute nannten ihre Fracht aus Ferry-Piloten nicht Passagiere, sondern „bodies". Nur weil die Return-Flüge in die andere Richtung gingen, waren sie nicht weniger gefährlich: So verunglückten allein im August 1941 drei Liberator Bomber auf Return-Ferry-Flügen: Einer flog nach dem Start in Prestwick in den Mull of Kintyre ein und zerschellte 40 Meilen vom Airport entfernt an einem Hügel. Ein zweiter verunglückte beim Start, die dritte Maschine beim Versuch, bei schlechtestem Wetter in Gander zu landen. Neben den Crews der Flugzeuge kamen einige VIPs an Bord ums Leben sowie 47 Ferry Piloten. In nur einem Monat hatte damals das RAF Ferry Command ein Viertel seiner zivilen Contractor Pilots verloren.

Man kann die damalige Ferry-Fliegerei nicht mit dem heutigen Airline-Flugbetrieb über dem Atlantik vergleichen. Die Flüge waren gefährlich. Nebel, Vereisung, Navigationsprobleme, Engine Failure – es gab viele Möglichkeiten, auf dieser Route ums Leben zu kommen.
Im Resümee über seine Arbeit in Montreal schätzt Powell, dass mit den Ferry-Flügen der RAF etwa 42.850 Besatzungsmitglieder[11] beschäftigt waren. Davon kamen 162 zivile Besatzungsmitglieder ums Leben (die meisten davon bei den drei Return-Ferry-Unfällen 1941). Von den RAF Crews starben bis Kriegsende 158.
Das RAF Ferry Command unter seinen verschiedenen Namen brachte 9.442 Flugzeuge sicher über den Großen Teich. 74 Flugzeuge gingen verloren.

Der Krieg geht zu Ende

Mit Kriegsende beendete Powell seine Arbeit in Kanada. Bis zum Schluss war er noch selbst am Steuer vieler Flüge gewesen. Er war 1944 in England, um einige kanadische Minister zu fliegen, er war in Südamerika, in Kuba, auf den Bahamas und in Australien. Dann flog er eine Lancaster nach Cairo. Zum Schluss war er in New York: Die RAF-Delegation in Washington D.C. hatte einen Hubschrauber-Kurs für Powell am Floyd Bennett Airport auf Long Island arrangiert. Während seiner Tätigkeit in Kanada hatte Powell 38 Ozean-Überquerungen selbst geflogen, auf allen drei Nord-Atlantik-Routen und über den Pazifik.

Als Powell seinen Job in Kanada beendet hatte, ging es mit Familie, 63 Tagen Resturlaub und unbenutzten Bekleidungsmarken für sechs Jahre im Gepäck zurück nach England. Am 19. Juli 1945 stieg die Familie Powell in ein Flugboot der BOAC. Man hatte extra einen Transfer in Neufundland für die Powells organisiert, damit sie mit einem gro-

11) Etliche dieser Besatzungsmitglieder waren sogenannte „one-tripper", die aus den unterschiedlichsten Gründen nur einen einzigen Überführungsflug machten.

ßen Boeing-Flugboot der BOAC bequem nach Poole fliegen konnten. Etwas ganz Neues für ‚Taffy' Powell: der Organisator tausender Atlantikflüge war noch niemals als Passagier über den Atlantik geflogen …

Wie sahen Powells Nachkriegspläne aus? Er arbeitet schon seit 1944 an seiner beruflichen Weiterentwicklung. In jenem Jahr sah es so aus, als ob das Kriegsende in Europa unmittelbar bevorstehe. Man hätte es sich in Kanada nicht träumen lassen, dass die Kämpfe noch bis Mai 1945 weitergehen würden. Für Powell war klar: Er würde nach Kriegsende so schnell wie möglich ins Zivilleben und mit seiner Familie nach England zurückkehren – nach mehr als sieben Jahren auf der Westseite des Atlantiks.
Powell war durch seine Arbeit und auch durch seine vielen Flüge kreuz und quer durch die Welt bestens vernetzt. Er kannte Winston Churchill persönlich (u.a. von einigen VIP-Flügen und Besuchen in London) und organisierte Churchills geheime Langstreckenflüge zu Kriegszeiten. Auf seinen Ferry- und VIP Flügen war er mitten im Krieg oft in London gewesen und hatte dort mit hochrangigen Persönlichkeiten zu tun.

Auf einem seiner VIP-Flüge, die Powell im Krieg selber machte, flog er einen W.S. Robinson nach Australien. Robinson war ein australischer Investor und Bergbau-Industrieller. Seit 1926 war Robinson Managing Director der Zinc Corporation, wie der Name schon vermuten lässt ein Bergbau-Unternehmen. Später hatte Robinson sich auch als Diplomat einen Namen gemacht. Robinson war Vertrauter sowohl des australischen Premierministers als auch von Winston Churchill. Bei seinem Kriegs-Flug nach Australien setzte Powell seinen VIP Robinson in Sydney ab, wo dieser gleich in eine private Lockheed der Zinc Corporation umstieg, die ihn in den Bergbauort Broken Hill flog. Powell hatte noch keine Ahnung, dass dieser Mann und dieser Ort für ihn persönlich noch von Bedeutung werden würde.

„No smiles" von der Familie Powell beim Abschied von Montreal 1945 auf dem Weg nach England, das die Kinder noch nie gesehen hatten. aus dem Buch „Ferryman", 1982

In zwei Treffen entschied sich Powells weitere Karriere:

Am 7. September 1944 saß Powell im Büro des Direktors der staatlichen BOAC, der ihm – im krassen Gegensatz zu der feindlichen Abfertigung bei seinem Abschied von Imperial Airways – ein verlockendes Angebot machte: Powell könne nach Kriegsende bei BOAC als Chief Technical Manager einsteigen, unter Wiederherstellung seiner Pension und Anerkennung seiner Zeit bei der RAF als ununterbrochene Beschäftigung. Natürlich könne er zusätzlich auch wieder selber fliegen. Powell fühlte sich geehrt … und saß gleich nach dem Meeting in einem RAF-Fahrzeug, das ihn zur RAF Station Nordholt brachte. Von dort, nur wenige Meilen westlich von London, flog er eine Gruppe kana-

AV-30

Ersetzt bisherige Künstliche Horizonte

EUR 2.200,– incl. MwSt

und
8130-Dokument

uAvioni

Digitaler Directional Gyro

Mit Kursablage und weiteren Flug-Informationen

EUR 2.200,– incl. MwSt

und
8130-Dokument

uAvioni

B.A.C. Digital Avionics

hat den Vertrieb
der Firma uAvioni übernommen.

Wir beraten Sie gerne, um die passende Konfiguration für Flugzeug zu finden.

Inzahlungnahme des bisherigen Horizonts bei ausreichender Funktion möglich!

B.A.C. Digital Avionics

Skype: BACDIGITAL
E-Mail: bac-components@freenet.de

Tel: 0 81 22-96 12 26
Fax: 0 81 22-55 92 05

discher Minister noch am selben Abend nach Kanada zurück. Weil in Dorval bei Ankunft (nach 19 Stunden und 9 Minuten Flugzeit) dichter Nebel vorherrschte, musste Powell nach Ottawa ausweichen. Und als er nach Nebelauflösung endlich in Dorval ankam, waren seit dem Start in London exakt 24 Stunden vergangen. Powell schrieb in seiner Autobiographie, dass dies nicht sein längster Flugdienst gewesen sei.

Ein anderes Mal, schon vor dem Besuch bei der BOAC, war Powell in London zu einer Aufsichtsratssitzung eingeladen worden. Seit fast einem Jahr traf Powell bei seinen Besuchen im Hauptquartier des Transport Command regelmäßig Captain A.G. Lamplugh. Dieser Mann war im zivilen Leben Chef der British Aviation Insurance Group. Das war ein Zusammenschluss der wichtigsten britischen Versicherungsunternehmen, die in der Group ihr Luftfahrtgeschäft bündelten. Diese Gesellschaft war vor dem Krieg der dominante Luftfahrtversicherer in England gewesen und managte auch Verträge in ganz Europa. Mit Kriegsbeginn war das Geschäft zusammengebrochen, weil alle Verträge ausgelaufen waren. Nun hoffte die Firma auf einen fulminanten Neuanfang nach dem Krieg. Und dazu wollte Lampugh den dynamischen ‚Taffy' Powell an Bord holen. Powell sollte als Chief Technical Officer anfangen, eingearbeitet und zum Nachfolger von Lamplugh aufgebaut werden.
Die Aufsichtsratssitzung fand mitten im Krieg in einem Büro in der City of London statt. Nach den Beratungen wurde Powell der Job angeboten. In seinem Buch „Ferryman" beschrieb Powell die Sitzung als unwirkliche Angelegenheit: Zwei Topmanager in RAF-Uniform in der Sitzung mit Blick auf die Trümmer des zerstörten London, die gleich nach der Sitzung zu ihren Kriegstätigkeiten zurückkehrten.

peter.klant@pilotundflugzeug.de

Lesen Sie im zweiten Teil der Geschichte in der Aprilausgabe von *Pilot und Flugzeug* wie aus einer Luftbrücke in Indien eine neue Branche in Europa wurde und wie die Airline, die Autos über den Kanal flog einem Flugplatz und der Radartechnik auf die Sprünge half.