



**Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein**  
[www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch)

# 100

Jahre

## Flugpost Schweiz

**Samstag, 27. April 2019, 10:00 - 17:00 Uhr**

**Sonntag, 28. April 2019, 09:00 - 15:00 Uhr**

**Mehrzweckhalle Theodor-Real-Kaserne**  
**8600 Dübendorf**



## IHRE VORTEILE:

### GROSSE AUSWAHL

- Jede Woche viele neue Lose im Shop
- Mehr als 35.000 Lose aus allen Sammelgebieten der Aerophilatelie mit allen Spezialteilen im Angebot

### EINFACHE SUCHFUNKTIONEN

- Schnelle Stichwortsuche (Begriff eingeben)
- Erweiterte Suche mit speziellen Filtern
- Logische Gliederung und Struktur der Angebote

### OPTIMALE DARSTELLUNG

- Jedes Los ist abgebildet (Vorschau- und Großbild)
- Aussagekräftige Beschreibungen
- Anwenderfreundliches Blättern und Bestellen

Spezialauktionen mit gedruckten Katalogen finden weiterhin für ausgefallene Einzelstücke und hochwertige Sammlungen der Aerophilatelie statt. Fordern Sie Ihr persönliches Katalogexemplar kostenlos an.

## FREUDE AM SAMMELN MIT NIVEAU!



**AEROPHILATELIE  
JOHANNES E. PALMER**

Falkenweg 3  
D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg  
Tel. +49 (0)7302 92 38 56 · Fax +49 (0)7302 92 38 57  
Mobil: +49 (0)177 73 56 289  
www.aerophil.de · Mail mail@aerophil.de

## Grusswort des Vereinspräsidenten

Geschätzte Gäste und Aerophilatelisten

Der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein feiert 100 Jahre Flugpost und die Tage der Aerophilatelie 2019 in Dübendorf.



Vor 100 Jahren wurde ein Kurierdienst zwischen Zürich/Dübendorf und Bern/Beundenfeld eingerichtet, später verlängert bis Lausanne und Genf. Ab Ende April wurden auch Postsäcke mitgeführt und ab Juni konnten zahlende Passagiere auf dem Beobachtersitz der eingesetzten Häfeli DH-3 Platz nehmen.

Aus Anlass des Jubiläums gibt es an diesem Festanlass eine Ausstellung mit 200 Rahmen über ein breites Spektrum der Aerophilatelie. Eine Händlerbörse bietet verschiedenste aerophilatelistische Belege an. Ein Sonderflug der Luftwaffe der Schweizer Armee wiederholt den 1. Kurierflug der Fliegerabteilung und der Post vor 100 Jahren mit einem Pilatus-Porter auf der ursprünglichen Flugroute Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf und zurück. Die mitgeführten Flugpostbelege werden den interessierten Sammlern zum Kauf angeboten. Die Post ist mit einem Sonderpostbüro präsent. Sie bietet die Pro Aero Sondermarke auf einem Ersttagkuvert und einer Bildpostkarte an. Zudem kann persönliche Post mit den beiden Sonderstempeln „Tage der Aerophilatelie Dübendorf 2019“ und „100 Jahre Flugpost“ aufgegeben werden. Auf der Homepage des SAV sind weitere Informationen aufgeschaltet. Für den Nachwuchs gibt es eine Jugendecke, die speziell betreut wird.

Ich danke allen Gästen, Mitgliedern des SAV und allen philatelistisch interessierten Schlachtenbummlern für ihr Kommen. Ein spezieller Dank geht an Divisionär Bernhard Müller, dem Kommandanten der Luftwaffe, und Jacqueline Hofer, Stadträtin Dübendorf und Kantonsrätin, für ihre Festansprachen.

Der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein freut sich auf viele Besucher.

*Rolf Rötheli, Präsident SAV*



## 100 Jahre Flugpost und Tage der Aerophilatelie 2019

Im Jahr 2019 feiert der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein das Jubiläum 100 Jahre Flugpost und die Tage der Aerophilatelie in Dübendorf.

Der Jubiläumsanlass findet in der Mehrzweckhalle Theodor Real Kaserne, Dübendorf (Dietikonstr. 19) statt:

**Samstag, 27. April 2019, 10:00-17:00 Uhr**

**Sonntag, 28. April 2019, 09:00-15:00 Uhr**

Das Rahmenprogramm beinhaltet eine Ausstellung aerophilatelistischer Sammlungen (200 Rahmen). Am ersten Tag um 11:00 Uhr findet ein Begrüssungs-Apéro für die eingeladenen Gäste und die Mitglieder SAV statt. Am Samstagmorgen findet ein Sonderflug der Luftwaffe mit einem Pilatus-Porter statt, und zwar auf der Flugroute Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf und zurück. Er wiederholt den 1. Kurierflug der Fliegerabteilung und der Post, der vor genau 100 Jahren, nämlich am 30.04.1919, mit dem Flugapparat Häfeli DH-3 durchgeführt wurde.

Der offizielle Ausgabetag der Pro Aero Briefmarke und der Bildpostkarte war am **07. März 2019 in Bern**.

Die Pro Aero Briefmarke, die Bildpostkarte und der Sonderflugumschlag sind weiter hinten abgebildet.

Die Post CH AG ist mit einem Sonderpostbüro präsent. Nebst den üblichen Produkten der Post werden die Pro Aero Briefmarke und die Bildpostkarte erhältlich sein. Ebenso können Sonderumschläge mit den beiden Sonderstempeln „Tage der Aerophilatelie Dübendorf 2019“ und "100 Jahre Flugpost" gekauft und per Post aufgegeben werden.

Sieben Briefmarkenhändler bieten an einer Händlerbörse verschiedenste Sammlerbelege und Briefmarken an.

Ein auf Jugendausbildung spezialisiertes Team bringt den jungen Sammlern die Philatelie näher.

Es werden zwei Rundflug-Belege (Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf und retour) und alle Etappen einzeln, auch mit Originalunterschrift des Piloten und auch ein Ballonflug angeboten. Details sind auf dem Bestellformular beschrieben.





**Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein**

## **Schweizerisches Luftposthandbuch (LPH SAV 2018)** [www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch)

(neu erschienen am 7. März 2018)

### **Über den SAV**

Der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein wurde 1925 in Luzern gegründet und weist zurzeit einen Mitgliederbestand von rund 200 Mitgliedern auf. Der Verein vertritt die Interessen der Luftpostsammler. Dazu gehören die Flugpostbelege, Flugpostmarken, die aerophilatelistischen Dokumente unter Einbezug der Aviatik als Transportmittel. Der Verein fördert die philatelistischen und flugpostalischen Kenntnisse.

Zu diesem Zweck finden regelmässige Zusammenkünfte, aber auch Ausstellungen und Werbeschauen im Patronatssystem, in Zusammenarbeit mit anderen Vereinen organisiert, statt. Speziell sind die jährlich stattfindenden Tage der Aerophilatelie. Im Weiteren gibt es den Rundsende- und den Neuheitendienst. Interne Auktionen und die Beratung der Mitglieder über Kauf- und Verkaufsmöglichkeiten runden die Vereinstätigkeiten ab. Einen speziellen Stellenwert hat das mehrfach ausgezeichnete, sehr umfangreiche Nachschlagewerk „Schweizerisches Luftposthandbuch“ erlangt, das mit grossem Aufwand regelmässig aufdatiert und nachgeführt wird.

### **WAS bietet das neue LPH SAV 2018?**

- Umfassendes Nachschlagewerk
- Enzyklopädie mit 1190 Seiten
- Nach 5 Jahren wieder auf neuestem Stand
- Umfangreiche Überarbeitung
- Viele Neuerkenntnisse
- Konsequente Nachführung
- Erweiterungen, Ergänzungen
- Neu in 2 Bände aufgeteilt
- Gleicher Aufbau wie bis anhin
- Gleiche Nummerierung der Belege

### **BESONDERHEITEN im neuen LPH SAV 2018!**

- Vollständigkeit sämtlicher Themengebiete
- Erweitertes Kapitel Militärische Flüge (Mil)
- Klare Unterscheidung Kapitel SF vs. Mil
- Neugestaltung Kapitel Tage der Aerophilatelie
- Mehr, farbige Abbildungen
- Komplettierung Kapitel WV und BA
- Erweitertes Kapitel Historischer Teil (HT)
- Kapitel Flugmarken (FM) wieder vollständig
- Kapitel CV (Nachschlagverzeichnis)



Bestellung an: René Koller,  
Engelstrasse 3, 8004 Zürich,  
Tf 079 400 41 14, [r.koller@gmx.net](mailto:r.koller@gmx.net)

# Entstehungsgeschichte der Fliegertruppe und der Aerophilatelie

Rückblick von René Koller (zusammengestellt Januar 2019)

## **Nationalsammlung für Militäraviatik**

Auf Beschluss der Schweizerischen Offiziersgesellschaft (SOG) vom 1. Dezember 1912 wurde 1913 eine Nationalsammlung für die Schaffung einer Militäraviatik durchgeführt. Die Spende ergab 1'734'564 Franken aus einem Aufruf an die Bevölkerung sowie der Durchführung von Kollekten, Flugtagen, Sportveranstaltungen, Konzerten, Verkauf von Luftpostmarken, Postkarten.

Am 31. Juli 1914 kurz vor Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde der Kavallerie-Instruktor und Pilot Hptm. Theodor Real (1881-1971) mit der Aufstellung einer Fliegertruppe betraut. Er sammelte 10 Piloten um sich: Oskar Bider, den Guidenkorporal als Cheffluglehrer, Audemars, Burri, Parmelin, Cuedet, Comte, Durafour, Grandjean, Kramer und Lugrin. Die meisten dieser Piloten hatten sich durch wagemutige Flüge hervorgetan und damit internationales Ansehen errungen. Mit den vorhandenen paar gebrechlichen „Drahtkommoden“ und den in der Landesausstellung ausgestellten, ausländischen Flugzeugen,




*Fliegetag in Herisau 1913*



OSCAR BIDER

et son aéroplane Blériot avec lequel il fit le 13 mai 1913, de Berne à Sion, la traversée des Alpes Bernaises. Mr. Bider est le premier aviateur en Suisse qui mit son appareil à la disposition de la poste aérienne.  
Le bénéfice net réalisé sur cette carte est destiné à la souscription nationale en faveur de l'aviation.

*Oskar Bider vor seinem Aeroplan*



die er beschlagnahmte, gründete Real die Fliegertruppe. Mit 8 Flugzeugen, nämlich 2 Blériots-Eindecker, 1 Morane-Eindecker, 1 Grandjean-Eindecker, 2 Luftverkehrsgesellschaft (LVG)-Doppeldecker, 1 Farmann-Doppeldecker, 1 Aviatik-Doppeldecker und einem Reservemotor nahm die Geschichte unserer Fliegertruppe ihren Anfang. Die Ballonhalle in Bern war der erste Hangar für die Flugzeuge. Während der Kriegsjahre 1914-1918 trat die Fliegertruppe verständlicherweise taktisch noch nicht so stark in den Vordergrund.

Aus diesen Leuten und Flugzeugen formierte sich 1914 der Kern der Fliegertruppe. Er bestand aus einem Stab und zwei Geschwadern:

Kommandant des Stabes: Hptm. i. Gst. Real - Stellvertreter: Oblt. Santschi - Materialoffizier: Oblt. Wild - Meteorologe: Prof. de Quervin - Beobachter: Major Messner - sowie die Leutnants Endtner, Walter, Bordier, Möbus, Lüthy.

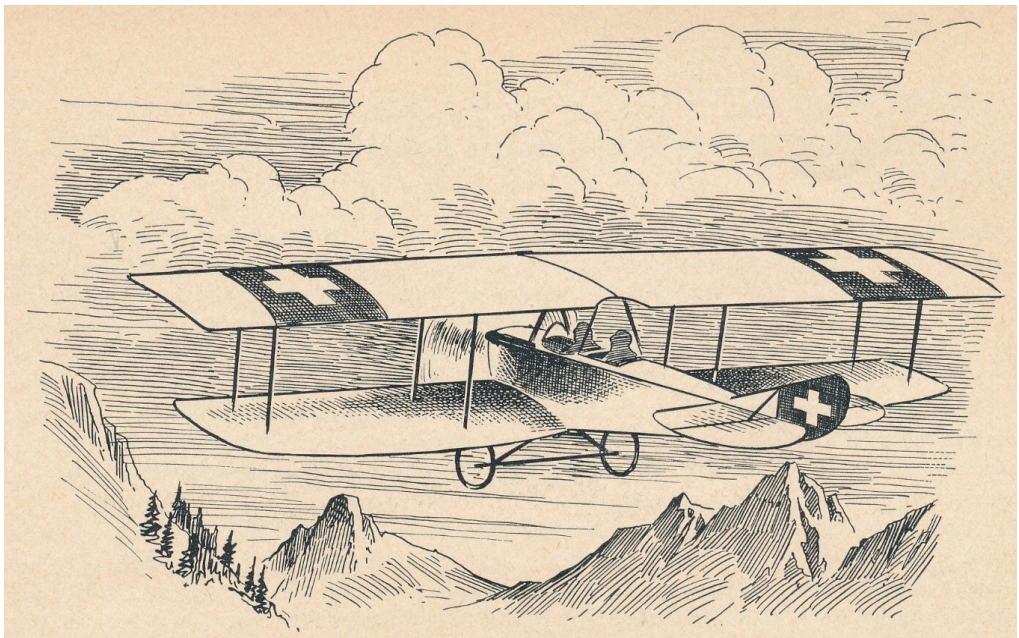
1. Geschwader (Zweidecker) - Piloten: Lugrin, Bider, Parmelin, Burri sowie Bedienungsmannschaften.

2. Geschwader (Eindecker) - Piloten: Grandjean, Audemars, Comte, Cuendet, Durafour sowie Bedienungsmannschaften.

Im Jahre 1916 wurde der Fliegertruppe die erste Eigenkonstruktion, ein Wild-Zweisitzer für die Ausbildung zur Verfügung gestellt. Ein Jahr darauf folgte eine weitere Schweizerkonstruktion von Ing. August Haefeli, der bekannte Häfeli DH-3. Auf dieser Maschine wurden viele Piloten und Bodenmannschaften ausgebildet.

### ***Post- und Passagierbeförderung***

Sobald Luftfahrzeuge (Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone) erfunden wurden, setzte man diese für die Postbeförderung und den Passagiertransport ein. In der Schweiz fand ein erster Luftpostflug mit einer Häfeli DH-3 am 8. Januar 1919 zwischen Dübendorf und Bern statt. Ab 1. Februar 1919 wurde die Strecke für die Probeflüge bis nach Lausanne verlängert.



**Flugzeug DH-3** mit Hispano-Motor von 120 PS und einer max. Geschwindigkeit von 130 km/h. Gipfelhöhe 4000 m. Reichweite 400 km. Steigezeit in 12 Min. auf 2000 m. Der Serienbau dieser Maschine erfolgte in der K+W Thun. Das Flugzeug stand bis 1938 im Dienste der Truppe.

#### *Häfeli DH-3*

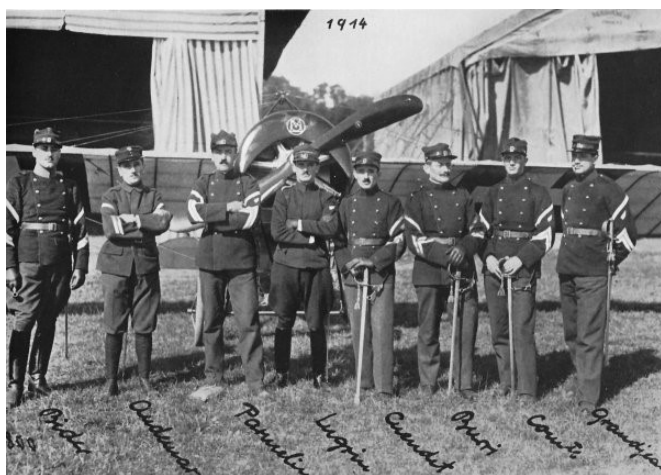
Für das Jahr 1919 wurde auf Initiative der Oberpostdirektion mit der Flugplatzdirektion Dübendorf ein Luftpostbetrieb zwischen Zürich (Dübendorf), Bern (Oberlindach) und Lausanne (Blécherette) eingeführt. Da dies in der Schweiz Neuland war, wurde von der Fliegerabteilung von Januar bis April ein Versuchsbetrieb zwischen Dübendorf und der Generalstabsabteilung in Bern eingeführt. Die Flüge wurden von „Monatsfliegern“ durchgeführt. Monatsflieger waren Piloten, welche monatlich ihr Flugtraining durchführen mussten. Daher war es naheliegend, solche Piloten einzusetzen. Da die Flüge betreffend Wetter und regelmässiger Verfügbarkeit grosse Ansprüche stellten, aber die Piloten die unterschiedlichsten Ausbildungsstufen besaßen, stellte sich heraus, dass diese Flüge von einer möglichst kleinen Gruppe geflogen werden mussten. Ab dem 28. März waren es vier Piloten, welche 94% der Postflüge durchführten. 40% aller Flüge wurden von Robert Ackermann ausgeführt, gefolgt von Ernst Frick, Marcel Weber und Max Cartier.



Die bei der Versuchsperiode verwendeten Umschläge waren in der Regel gewöhnliche, braune Briefumschläge in der Grösse vom heutigen Format B 5, links unten mit einem Aufdruck Schweizer Armee – Armeestab – Armée Suisse – Etat-major de l'armée.

Während dieser Zeitperiode gab es für den Transport mit dem Flugzeug noch keine Ankunftsstempel. Deshalb ist für solche Belege der Flug kaum zu beweisen. Als Abgangsstempel in Dübendorf wurde meistens der damals übliche, achteckige Flieger Abteilung Feldpoststempel verwendet.

Der Transport vom Landeort in die Stadt Bern erfolgte mit einem Motorradfahrer, welcher anfänglich sein privates Fahrzeug gegen Verrechnung benützte.



Fliegerteam 1914

Oskar Bider (1891-1919),  
Edmond Audemars (1882-1970),  
Agenor Parmelin (1884-1917),  
Marcel Lugin (1891-1915),  
Albert Cuendet (1883-1933),  
Ernest Burri (1887-1969),  
Alfred Comte (1895-1965) und  
Rene Grandjean (1884-1963),  
Francois Durafour (1888-1967)  
(fehlt auf dem Bild).



RF 19.1f Bern-Zürich

## Offizieller Flugpostdienst

Der offizielle Flugpostdienst hätte am 28.4.1919 beginnen sollen. Wegen schlechter Witterung erfolgte der Erstflug mit dem Doppeldecker Häfeli DH-3 erst zwei Tage später, nämlich am 30. 4.1919 auf der Route Zürich-Bern-Lausanne.

In Verbindung mit dem obligatorischen Monatsfliegertraining und dem Kurierdienst zwischen dem Flugplatz Dübendorf und der Generalstabsabteilung, jeweils um die Mittagszeit mit Häfeli DH-3, gab es die ersten Probeflüge mit militärischer Postbeförderung auf der Route Dübendorf-Bern (Kirchlindach)-Dübendorf an den Daten Januar: 8./9. (Rückkehr ohne Landung) / 11. / 13. / 14. / 15. / 18. / 19. / 20. / 21. / 22. / 24. (wegen Motordefekt kein Rückflug) / 25. / 27. (Flug witterungsbedingt abgebrochen) / 28. / 29. (Flug witterungsbedingt abgebrochen) / 30. / 31.



RF 19.1f Bern-Zürich (-St.Gallen)

Auf der verlängerten Flugroute Dübendorf-Bern-Lausanne-Bern-Dübendorf gab es weitere Probeflüge im Februar: 1. (nur bis Bern) / 2. (nur bis Bern) / 3. / 4. / 5. / 8. (Rückflug in Avenches) / 10. (nur bis Bern) / 11. (nur bis Bern) / 12. (im Hinflug dienstliche Zwischenlandung in Bière) / 13. / 14. / 15. / 18. (nur bis Bern) / 19. / 20. / 21. (nur bis Bern) / 23. (kein Rückflug witterungsbedingt) / 24. (Zwischenlandung in Aarau und Kestenholz witterungsbedingt) / 25. (Landung in Burgdorf witterungsbedingt, dann zurück) / 26. / 27. (bei Rückflug Landung in Avenches witterungsbedingt), 28. (nur bis Hallwilersee witterungsbedingt, dann zurück). Die März-Flüge sind leider nicht dokumentiert.

Im April gab es am 14., 15., 22. und 23. noch weitere Probeflüge mit Beförderung gewöhnlicher Postsendungen. Es sind aber nur wenige Dienstbriefe bekannt. Vom Probeflug am 26.4. sind R-Briefe Dübendorf-Bern (Est 26.IV.19) sowie Bern-Dübendorf (Est 25.IV.19) bekannt, die bereits mit der neuen Flugpostmarke zu 50 Rp Propelleraufdruck frankiert wurden.



Briefe vom 28. April 1919 bis Ende Flugbetrieb, die keinen Flugpost-Ankunftsstempel aufweisen, sind nicht geflogen.

Es gibt Flugbriefe vom 26.4.1919 ab Zürich, die nach Basel adressiert sind. Sie wurden auch mit einem Probeflug transportiert.

Ab 1.9.19 wurde die Flugroute weiter verlängert, nämlich Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf-Bern-Dübendorf.



RF 19.1f II Probeflug Dübendorf-Bern

Neben Dübendorf, Bern und Lausanne fertigten auch Genf und St. Gallen eigene Luftpost-Kartenschlüsse für diese Flüge ab. Die KS für St. Gallen wurden anfangs Juni 1919 wiedereingestellt.

1919 gab es als Flugpost-Bestätigung an den Landeorten in Zürich, Bern, Lausanne und den Städten mit Flugpostkartenschluss Genf und St. Gallen besondere Stempel. Diese Stempel gab es in deutscher und französischer Sprache. Sie durften nicht zur Entwertung der Marken verwendet werden.

Die deutschsprachigen Stempel lauteten: «Schweizer Flugpost» und dokumentierten das Datum und die Zeit des Empfanges des Beleges, aber ohne Bezeichnung des Ortes. Daher ist es manchmal schwierig, den Ort zu bestimmen. Nur anhand der Stundenzahl und zum Teil anhand der Adresse kann man den Ort bestimmen.

Die Ankunftszeiten der Flüge variierten bis zu einer Stunde, wenn starke Gegen- oder Rückenwinde herrschten.

Ausgerechnet am 1. Mai 1919 musste die Angabe der Stundenzahl in allen Poststempeln geändert werden. Von diesem Zeitpunkt an galt für die Stundenangabe nur noch 01 bis 24. Für die alten Stempel, die nicht umgestellt werden konnten, verwendete man am Vormittag 1 bis 12 und am Nachmittag römisch I bis XII, also gerade umgekehrt als vor dem 1. Mai.

Nur in Ausnahmefällen wurden die Stempel mit Inschrift «SCHWEIZER FLUGPOST» bzw. «LAUSANNE POST AERIENNE SUISSE» vor der Luftpostbeförderung angebracht und sehr selten zur Entwertung der Frankatur benutzt. Letzteres war verboten.



Die Postchefs in Lausanne und Genf verwendeten anfänglich noch den deutschsprachigen Stempel, wechselten aber sehr bald zu Stempeln in französischer Sprache. Diese lauteten «Lausanne Poste Aérienne Suisse» bzw. Genève, dann das Datum mit Stundenzahl des Empfanges. Lausanne verwendete am 30. April und anfangs Mai noch den deutschen Stempel, ebenso Genf bis ca. 8. Juni 1919. Die Post für Genf erhielt bis 8. Mai 1919 den Ankunftsstempel von Lausanne «Schweizer Flugpost» mit Stunde -18, ab 9. Mai den Stempel «POST AERIENNE SUISSE» von Genève (17 oder 18 Uhr oder VI). Die Post für St. Gallen erhielt bis 5. Juni 1919 den Ankunftsstempel «SCHWEIZER FLUGPOST» mit Uhrzeit X (2200).

Genf bekam Flugpost in separaten Kartenschlüssen von St. Gallen, Zürich und Bern, während St. Gallen bis anfangs Juni (genaues Datum unbekannt) Flugpostbriefe in eigenen Luftpost-Kartenschlüssen von Genf, Lausanne und Bern erhielt. Ab 1. September 1919 erfolgte die Verlängerung dieser Strecke bis Genf. Es wurde bis zum 31. Oktober 1919 geflogen. Täglich starteten zwei Flugzeuge, eines von Dübendorf und eines von Genf, und kreuzten sich in Lausanne. Es gab einen neuen Flugplan mit anderen Ankunftszeiten für den Rückflug.

Die Benutzung der Luftpost entsprach nicht den bescheidenen Erwartungen und nahm von Woche zu Woche ab. Die Zeitungsbeförderung mit dem Flugzeug wurde nur von der „Neuen Zürcher Zeitung“ während einem Monat benützt, da die geleisteten Entschädigungen an den Flugpostdienst keine Mehreinnahmen ergaben.

Infolge der geringen Einnahmen aus dem Flugpostverkehr erhoffte die Flugplatzdirektion mit der Beförderung von Passagieren ab anfangs Juni eine weitere Einnahmequelle zu generieren. Der Preis für eine Teilstrecke betrug Fr. 100.-

In einer kritischen Stellungnahme über die Luftpost 1919 wurde festgestellt, dass eine Mehrzahl der Flugpostsendungen aus Philateliekreisen stamme und nicht zur rascheren Beförderung benutzt wurde. Zahlreiche Postkarten wurden ohne Text oder Briefumschläge leer aufgegeben. Ein Extrembeispiel war am 17. Juni 1919 leere Flugpostbriefe an die gleiche Sammleradresse.

Der Versuch 1919 zeigte, dass im dichten, schweizerischen Bahnpostnetz die Flugpost keinem Bedürfnis entsprach. Dennoch gelang der Durchbruch für die Flugpost mit Regulären Flügen (RF) und Sonderflügen (SF) mit verschiedensten Flugzeugen. Das 100-jährige Zeitalter der Flugpost begann.



**Roland Herzog**  
Postfach 307  
CH-3422 Kirchberg BE  
philamondo@bluewin.ch  
[www.philamondo.ch](http://www.philamondo.ch)

## Ihr Spezialist für tolle Flugpostbelege

### ANKAUF & VERKAUF

Kaufe gerne Flugpostbelege aller Art, OAT + AV2-Briefe, Vorläufer, Raritäten sowie Einzelstücke + Sammlungen aus der ganzen Welt.

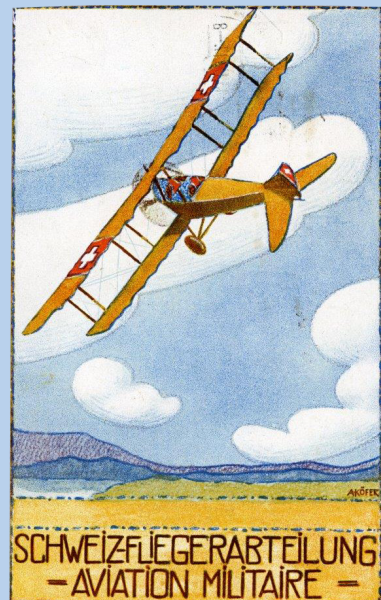


Schweizer Flugpostmarken sowie Briefe finden Sie online:

[www.flug-post.ch](http://www.flug-post.ch)



Nur Versand.  
**Johannes Müller** • PF 2764 • CH-3001 Bern  
[info@flug-post.ch](mailto:info@flug-post.ch)



## Erster Luftverkehr der Schweizerischen Fliegerabteilung, Dübendorf

Rückblick von Daniel Ruhier (veröffentlicht in SkyNews)

### **Militär startete Linienflüge**

Am 8. Januar 1919 hob in Dübendorf ein Doppeldecker Haefeli D.H.3 zum ersten Kurierflug nach Bern-Beundenfeld ab. Diese zuerst ausschliesslich für die Bedürfnisse der Generalstabsabteilung errichtete tägliche Flugverbindung in die Bundeshauptstadt gilt als Start des schweizerischen Linienflugverkehrs.



*Der D.H.3 Doppeldecker Nummer 519 der Fliegerabteilung am 8. Januar 1919 in Dübendorf vor dem ersten Kurierflug nach Bern.*

Die ersten in der Regel für militärische Zwecke benützten Postflugstrecken in Europa (England- Belgien 1915; Rom-Turin 1917; Berlin Köln Anfang 1918) überlebten nur kurze Zeit. Am 20. März 1918 jedoch startete ein Hansa Brandenburg C-1 Doppeldecker der österreichischen Heeresflieger in Wien-Aspern zum ersten Postflug ins 1200 Kilometer entfernte Kiew, mit Zwischenstopps in Krakau, Lemberg und Proskurow. Diese tägliche Verbindung funktionierte bis im Oktober 1918.

### **Neue Aufgabe für Fliegerabteilung**

Mit dem Hinweis auf diese Entwicklungen im Ausland schlug die Oberpostdirektion der Armeeleitung bereits im April 1918 die Einrichtung einer Flugpostlinie Zürich- Genf vor. Die Armee machte aber militärische Gründe gegen die Verwirklichung des Vorschlags geltend: Im Hinblick auf die Ausgaben der Landesverteidigung für das Flugwesen könne zurzeit nicht darauf eingetreten werden, zudem wären noch technische Fragen zu lösen. Immerhin behielt sich das Armeekommando vor, die Idee zu einem späteren Zeitpunkt wieder zu prüfen.

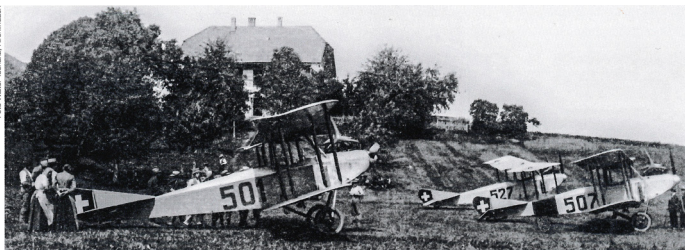


Als Antwort auf eine Eingabe der Kriegstechnischen Abteilung (K.T.A.) vom 16. Dezember 1918 ans Militärdepartement zur nutzbringenden Verwendung von Material und Personal der Fliegerabteilung, insbesondere durch die Einrichtung von Flugpostlinien, verlangte der Oberpostdirektor am 10. Januar 1919 die Ausarbeitung einer Kostenberechnung für den Betrieb täglicher Flüge. Als Strecken waren Genf-Basel retour vorgesehen, mit Zwischenlandungen in Lausanne und Bern, sowie Bern St. Gallen retour, mit einer Landung in Zürich.

### ***Täglicher Generalstabskurierflug***

Die schlechten Zugverbindungen veranlassten das Kommando Fliegerabteilung, am Mittwoch 8. Januar 1919 in Verbindung mit dem obligatorischen Monatsfliegertraining der Militärpiloten einen regelmässigen Kurierdienst von Dübendorf nach Bern einzuführen. Dies schaffte einerseits eine rasche Kommunikation zwischen der Generalstabsabteilung und der Fliegertruppe, andererseits aber auch die verlangten Grundlagen für die projektierte Flugpost. Als Kurierflugzeuge dienten Doppeldecker-Trainingsflugzeuge des Typs K+W D.H.3 mit einem 125 PS starken Argus-Motor. Sie landeten im Berner Beundenfeld, wo im August 1914 die Schweizer Fliegerabteilung gegründet worden war. Die Kriegsgewohnheiten sowie die wegen der Kohlerationierung eingestellten SBB-Bahnverbindungen bewogen das Militär, die Flüge täglich, insbesondere auch am Sonntag, durchzuführen.

Zwei Tage nach Aufnahme der Flüge Dübendorf- Bern erkundigte sich St. Gallen bei der Fliegerabteilung über die Möglichkeit zur Einrichtung eines Luftpostverkehrs. Schon am 15. Januar schickte



*Erst ab dem 14. April 1919 benützte die Flugpost der Fliegerabteilung den neuen Landeplatz Oberlindach, vorher flogen die Kurierflugzeuge jeweils das Berner Beundenfeld an.*

Major Arnold Isler die Oberleutnants Oskar Bider und Otto Glauser zum Studium der Angelegenheit nach St. Gallen. Eine Herrichtung des Stützpunkts Breitfeld in Winkeln schien jedoch zu zeitintensiv, weshalb St. Gallen empfohlen wurde, die Post per Bahn nach Wallisellen zu schicken, von wo sie die Flugpost ab Dübendorf erreichen könnte.



## ***Neuer Flugplatz für Bern***

Nach den Kontakten mit interessierten privaten Kreisen wandte sich die Oberpostdirektion im März auch an die «Flugplatzdirektion Dübendorf», um einen offiziellen Luftpostdienst zu organisieren. Diese machte ihrerseits den Berner Stadtrat darauf aufmerksam, dass der Landungsplatz im Beundenfeld für einen öffentlichen Luftverkehr zu gefährlich sei und daher voraussichtlich aufgehoben werden müsse. Daher müsse die Stadt Bern eiligst die Erstellung eines geeigneten Flugplatzes in Angriff nehmen oder zukünftig darauf verzichten, am kommenden Luftverkehr teilzunehmen.

Im Pachtvertrag vom 8. April 1919 verpflichtete sich Landwirt Fritz Schnell, Wintermatt, der Schweizerischen Flugplatzdirektion Dübendorf sein auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchlindach gelegenes Grundstück, Parzelle Nummer 142 Grossmatt, ab 15. April vorläufig für die Dauer von sechs Monaten als Flugfeld zu überlassen. Der vereinbarte Pachtzins betrug pro Jahr rund 2500 Franken. Gestützt auf die probeweise getroffene Abmachung zwischen der Oberpostdirektion und der schweizerischen Flugplatzdirektion, führte Oberleutnant Robert Ackermann am Montag, 14. April 1919 mit dem D.H.3 No.513 den ersten Flug mit Briefpost durch. Er flog von Zürich-Dübendorf nach Lausanne Blécherette und zurück, mit je einer Zwischenlandung in Bern-Kirchlindach. Obwohl mehr als die Hälfte der vorgesehenen Versuchsflüge aus Witterungsgründen ins Wasser fielen, startete der offizielle Flugpostdienst definitiv am 30. April 1919. Zur Erhöhung der Flugsicherheit setzte man eine kleine Zahl speziell bestimmter Postflieger ein und verzichtete fortan auf den Einsatz von Militärpiloten im obligatorischen Monatsfliegertraining.

## ***Erste regelmässige Passagierlinie***

Anfang Juni 1919 entschied die Schweizerische Flugplatzdirektion auf Zusehen hin, mit den Postflugzeugen auch Fluggäste zu befördern. Die Taxe für eine der vier Teilstrecken des Flugpostkurses betrug je 100 Franken und für die gesamte Strecke Dübendorf-Lausanne, retour 300 Franken. Die für den Flug notwendige Ausrüstung wurde den Passagieren zur Verfügung gestellt. Die Fluggäste hatten vor Antritt einen Verzichtsschein zu unterschreiben. Der Postflieger war befugt, Passagiere abzuweisen, falls bei schwierigen Witterungsverhältnissen das Mitnehmen von Fluggästen nicht ratsam war oder aussergewöhnlich grosse Postsendungen zu befördern waren.



## Verlängerung bis Genf

Insgesamt vier Eingaben und Protestschreiben richtete der Genfer Staatsrat zwischen März und Juni 1919 an den Bundesrat und die zuständigen Departemente, bis sich die Fliegerabteilung mit dessen Anliegen konkret befasste.

Die für die Militärpiloten vorerst gesperrte Grenzzone war inzwischen geöffnet worden. Genf hatte einen passenden Landeplatz mit Hangar erstellt, worauf das Militärdepartement dem Staatsrat am 24. Juli sein Einverständnis zur Verlängerung der Flugpost bis Genf bekanntgab. Dies obschon die Ausweitung mit hohen zusätzlichen Ausgaben verbunden sei, welche die bewilligten Kredite für den Flugdienst überträfen, so das Militärdepartement.

Die Zustimmung erfolgte unter der Bedingung, dass der Kanton Genf der Flugplatzdirektion den Landeplatz mit dem verschliessbaren, beleuchteten und mit einem Telefon versehenen Hangar gratis zur Verfügung stellte. Zudem war der Flugplatzdirektion das Recht einzuräumen, für diesen Platz die Startordnung zu regeln und ihn auch zu anderen Flugzwecken kostenlos zu benützen.

Ab 1. September 1919 bedienten die Postflugzeuge der Fliegerabteilung in Verlängerung der Linie Dübendorf-Bern-Lausanne den Genfer Flugplatz St. Georges. Nur knapp zwei Monate später informierte die Flugplatzdirektion im Organisations-Befehl Nummer 7 über die provisorische Einstellung der Flugpost per 31. Oktober 1919. Würde sie im Rahmen des internationalen Verkehrs zum Bedürfnis, werde sie durch eine private Transportgesellschaft mit Unterstützung des Bundes wiederum eröffnet, hiess es. In den sechs Monaten seit der offiziellen Betriebsaufnahme am 30. April hatte die Schweizerische Fliegerabteilung mit ihren K+W Doppeldeckern Haefeli D.H.3 an insgesamt 144 Einsatztagen 23'530 Briefpostsendungen, inklusive 35 Pakete sowie 246 Fluggäste befördert. Das erste Schweizer «Linienflugzeug», der Doppeldecker Haefeli D.H.3, wird anschliessend detailliert vorgestellt.

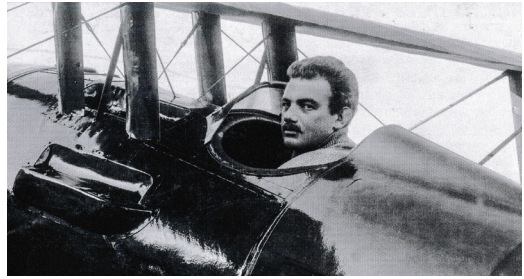
### Postflieger der Schweizer Fliegerabteilung. Einsatztage April-Oktober 1919

Name Vorname, Grad	Geburtsort	Jg.	Ziv-Brevet – Nr.	Mil-Brevet	ET	Bemerkungen
Ackermann Robert, Oblt	Mülhausen F	1894	28.08.1915 - 56	15/03/16	70	Postflieger
André Henri, Oblt		1893		07/12/1918	1	Flugplatzchef Blécherette + St. Georges
Bider Oskar Marcus, Oblt	Langenbruck BL	1891	08.12.1912 - 32	00.08.1914	2	Cheffluglehrer, Absturz 7.7.1919
Brunner Friedrich (Fred), Oblt	Zürich	1892	27.08.1915 - 57	15/03/1916	1	Werkstattchef, Versuchsflieger
Buri Max, Wm	Bern	1896	17.05.1918 - 126	31.07.1918	1	Später Fabrikationschef K+W Thun
Cartier Max, Lt	Olten SO	1896	23.09.1917 - 99	13/02/1918	15	Tech Adjunkt, Spez. Dienste Postflieger
Frick Ernst, Lt	Zürich	1893	28.02.1914 - 45	18/04/17	45	Postflieger, Capotage Kirchindach 17.7.1919
Högger Carl, Wm	Henau SG	1891	28.09.1917 - 100	13/02/18	1	Pilot Flugplatzdirektion Dübendorf
Muhr Alfred, Lt	Zürich	1894		31/05/1918	1	Notlandung Oberösch, Nr. 513 am 15.4.19
Pillichody Henri, Lt	Yverdon VD	1893	13.05.1915	30/08/1915	1	Stv. Cheffluglehrer
Rihner Friedrich, Oblt	Zürich	1890	29.06.1917 - 88	10/09/1917	1	Chef Technische Abteilung
Weber Marcel Charles André	Carouge GE	1896	26.03.1918 - 125	31/05/1918	38	Postflieger
Wüest Max, Lt	Aarau	1894	10.10.1916	01/12/1916	6	Adjunkt Technischer Dienst, Postflieger
Zimmermann Balthasar, Lt	Mitlödi GL	1895	11.08.1915 - 60	15/03/1916	1	Fluglehrer

## Erste Linienflüge

Die Flüge der am 8. Januar 1919 eröffneten Fluglinie Dübendorf-Bern operierten vorerst täglich um die Mittagszeit. Ab dem 3. Februar wurden sie bis Lausanne verlängert. Ende April operierten die mittlerweile öffentlichen Postflüge nach folgendem Flugplan: werktags Dübendorf ab 10.30 Uhr, Bern ab 12.10 Uhr, Lausanne an/ab 13.35/15.00 Uhr, Bern ab 16.00 Uhr, Dübendorf an 17.25 Uhr. Anfang Juni erlaubten die stärkeren D.H.3 der zweiten Serie die Beförderung von Passagieren und kürzere Flugzeiten: Bern an 11.35 Uhr, Lausanne an/ab 12.25/14.50 Uhr, Bern ab 15.40 Uhr, Dübendorf an 16.45 Uhr.

Nach der Verlängerung der Linie bis Genf flogen die Postflieger ab dem 10. September zwei gegenläufige Kurse nach folgendem Flugplan: Dübendorf ab 11.30 Uhr, Bern ab 12.30 Uhr, Lausanne ab 13.20 Uhr und Genf an 13.50 Uhr; sowie Genf ab 12.30 Uhr, Lausanne ab 13.05 Uhr, Bern ab 14.00 Uhr und Dübendorf an 14.50 Uhr. Der letzte Flug auf der ersten Schweizer Luftverkehrslinie fand am 31. Oktober 1919 statt.



*Mit 70 Einsatztagen war Oberleutnant Robert Ackermann der aktivste Militär-Postflieger. Mit dem D.H.3 Nummer 548 landete er zudem am 17. August 1919 als Erster beim Jungfraujoch.*



*Der Genfer Postflieger Marcel Weber (rechts im Bild) mit einem Passagier vor dem Abflug in St. Georges. Weber wurde 1922 erster Direktor des Flughafens Cointrin.*



*Max Cartier war nicht nur Pilot, sondern auch Flugplatzchef von Kirchlintach.*

Das **Verkehrshaus Luzern** führt vom **11.-13. Oktober 2019** die **AIR & SPACE DAYS 2019** durch.

## Jugendaktivitäten

Bei uns könnt Ihr viele wertvolle Tipps und Tricks für eure Sammlungen erhalten. Wisst ihr nicht, was man mit einer Schuhschachtel voll Briefmarken anfangen kann? Dann kommt bei uns vorbei, wir helfen Euch gerne weiter.



Zudem steht für euch eine Briefmarkenwühlkiste bereit, in der ihr nach Schätzen suchen dürft. Bei einem Wettbewerb könnt ihr eure Geschicklichkeit testen.

**Wir freuen uns jetzt schon auf zahlreichen Besuch und viele interessante Gespräche.**

**Adelheid Gubser**

Mit Team [www.briefmarkensammeln.ch](http://www.briefmarkensammeln.ch)

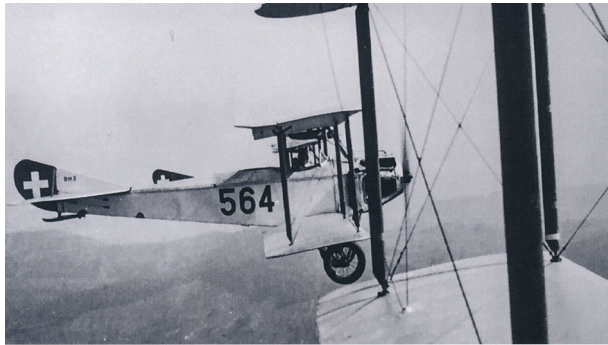


## Erster Luftverkehr: das Standardflugzeug Haefeli D.H.3

Rückblick von Peter Brotschi (veröffentlicht in SkyNews)

### **Das erste Serienflugzeug**

Der Haefeli D.H.3 Doppeldecker wurde in über 100 Stück hergestellt und bildete lange das Rückgrat der Schweizer Fliegertruppe. Ab 1917 bis fast zum Zweiten Weltkrieg bewährte sich der D.H.3 für Aufklärung, Training und als Verbindungsflugzeug. Zudem starteten auch die ersten Linieneinflüge vor 100 Jahren mit D.H.3.



*Haefeli D.H.3 im Formationsflug*

Als am 13. Juli 1917 der Haefeli D.H.3 mit der Nummer 501 von der Fliegertruppe übernommen wurde, ahnte wohl niemand, dass dies der erste Flugzeugtyp sein sollte, der in der Schweiz über 100mal produziert wurde. Von den vorangegangenen Modellen des Konstrukteurs August Haefeli, des D.H.1 und des D.H.2, waren nämlich je nur sechs Einheiten gebaut worden. Aber der D.H.3 setzte sich durch und blieb lange im Dienst.

### **K+W-Flugzeugbau dank Haefeli**

Als der Erste Weltkrieg ausbrach, wurde der Maschineningenieur August Haefeli (siehe Kasten) von der Aviatik-Kommission zur Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) nach Thun berufen. Gleichzeitig mit Haefelis Eintritt begann sich die 1863 gegründete Eidgenössische Konstruktionswerkstätte mit dem Bau von Flugzeugen zu beschäftigen. Das erste Flugzeug in Thun war der D.H.1, eine zweiplätzigige Doppelrumpf-Maschine, die fast baugleich mit der bei Ago konstruierten C.I war. Sechs Stück wurden gebaut, die aber bei den Piloten nicht beliebt waren. Drei gingen durch Unfälle verloren, die andere Hälfte wurde Ende 1919 ausser Dienst genommen. Schon 1916 folgte der D.H.2, der ein konventionelles Aussehen besass und in einer Vorserie von ebenfalls sechs Stück gebaut wurde. Auch hier befriedigten die Flugleistungen nicht, immerhin flossen die gewonnenen Erkenntnisse direkt in die Entwicklung des D.H.3.

## **Zuverlässiger D.H.3 – Serienbau**

August Haefeli stellte den Entwurf, mit dem ihm der Durchbruch gelingen sollte, Anfang 1917 vor. Sogleich wurde eine Serie von 30 Einheiten in Auftrag gegeben. 24 Maschinen der Doppelsitzer (Pilot und Beobachter) wurden mit dem Motor Argus As-II ausgerüstet, der aber nur 120 PS leistete. Sechs Flugzeuge wurden mit Antrieben ausgerüstet, die neu verfügbar waren: drei mit einem Hispano-Suiza HS-41 und drei mit einem Motor der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, beide Motoren verfügten über 150 PS.

### **Von D.H. zu M**

Für die Flugzeuge von August Haefeli wurde der Präfix D.H. verwendet, was für "Doppeldecker Haefeli" steht. Nach dem D.H.5 wurde dieser nicht mehr verwendet, da eine Verwechslung mit den Flugzeugen von De Havilland bestand. Diese englische Firma bestand seit 1920 und verwendete bekanntlich auch das DH für ihre Flugzeugtypen, zum Beispiel DH-100 Vampire. Später wurden die Flugzeuge Haefelis nur mit M oder Militär-Apparat bezeichnet. Es gab die M6, die M7 und die M8/M8a.

### **Technische Daten des D.H.3**

Doppeldecker, Holztragflächen, Gitterrumpf, Stoffbespannung.  
Spannweite 12,50 m; Länge 7,95 m; Höhe 3,10 m  
Rüstgewicht 690 kg  
Zuladung 390 kg  
max. Abfluggewicht 1080 kg  
Propeller 2-Blatt, Schichtholz, Durchmesser 2,75 m

### **Flugleistungen**

Maximalgeschwindigkeit 145 km/h  
maximale Steigleistung 2,40 m/s  
Dienstgipfelhöhe 4500 m ü. M.  
Reichweite 400 km

### **Literatur**

Wegmann Franz, "Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik", Ausgabe 84, Verein für wirtschaftshistorische Studien, Zürich, 2007 – Urech Jakob, "Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914", Verlag Th. Gut & Co., Stäfa, 1979 – Direktion der Militärflugplätze, Flugzeug-Chronik der schweizerischen Militär-Aviatik



Am 10. Juni 1918 wurde mit der Nummer 530 das vorerst letzte Flugzeug ausgeliefert. Da die fliegerische Zuverlässigkeit inzwischen bewiesen war, wurde nochmals eine Serie von 30 Stück in Auftrag gegeben, die wiederum die K+W in Thun baute. Die ersten vier Maschinen wurden am 10. Mai 1919 der Truppe übergeben. Von Beginn weg erhielt diese Serie Motoren des Typs Hispano-Suiza HS-41 8 Aa, die bei Adolph Saurer AG in Arbon in Lizenz gefertigt wurden. Die Ausrüstung bestand aus einer Handkamera für den Beobachter und einem Maschinengewehr, das hinter dem Beobachterstand montiert wurde.



*Haefeli D.H.3 Nr. 549*

Im Februar 1921 gelangten die letzten Flugzeuge dieser Baureihe in den Flugdienst.

### ***Stärkere D.H.5 verzögerte sich***

Damit schien die Sache mit dem D.H.3 gelaufen zu sein. Denn bereits im Herbst 1918 hatten Chefingenieur August Haefeli und sein Team den Prototyp des D.H.5 gebaut, dessen Probeflüge im März 1919 begannen. Der neue Flugzeugtyp wurde nach einem Pflichtenheft des Eidgenössischen Militärdepartementes entworfen, wiederum ein doppelsitziger Doppeldecker für Aufklärung und Training. Als Motor kam der LFW I der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur mit 180 PS zum Einsatz. Durch die guten Erfahrungen mit dem Prototyp wurde ab 1922 eine erste Serie von 39 Flugzeugen in Auftrag gegeben. Anschliessend folgte ab 1924 ein zweites Los von 20 Einheiten. Als noch ein Exemplar mit einem französischen 300 PS-Motor von Hispano-Suiza ausgerüstet wurde, der D.H.5 X, schienen die Zeichen der Zukunft ganz auf diesen Haefeli-Typ zu stehen. Doch manchmal kommt es anders als geplant. Der Hispano-Suiza-Motor aus Frankreich konnte nicht für die Serie beschafft werden, und die Winterthurer Motorenbauer waren mit der Weiterentwicklung ihres LFW I zum LFW III noch nicht für eine Serienproduktion bereit. So musste ein weiterer Serienbau des Haefeli D.H.3 eingeleitet werden, da als Antrieb nur der 150 PS-Hispano-Suiza zur Verfügung stand. Die ersten Flugzeuge dieser Serie wurden ab August 1925 abgeliefert, also weit über vier Jahre nach dem letzten Exemplar der ersten Serie. Die Begeisterung der Fliegertruppe hielt sich in engen Grenzen. Statt des relativ schwachen D.H.3 mit seinen 150 Pferden stand lieber der D.H.5 mit dem starken Motor auf der Wunschliste.



Aber dieser Wunsch musste sich der Faktenlage mit den nicht lieferbaren Motoren beugen. Es folgten weitere D.H.3.



*Haefeli D.H.3 Nr 528 Besatzung mit voller Ausrüstung*



*Haefeli D.H.3 Nr 550 20 Jahre im Einsatz*

### ***Und nochmals 50 D.H.3***

Die letzte Serie D.H.3 umfasste nochmals 50 Flugzeuge. So kam es zum seltenen Umstand in der Schweizer Luftfahrt, dass die gleichen Nummern an zwei verschiedene Flugzeuge vergeben wurden: so gab es zweimal die Registrierungen 501 bis 510. Im April 1929 wurde der Serienbau des D.H.3 mit der Nummer der zweiten 509 definitiv abgeschlossen. Zu einem Spezialfall wurde die zweite 510, die nur vom Oktober 1929 bis April 1930 als Versuch im Truppendienst stand. Sie hatte einen stärkeren Motor des Typs Hispano-Suiza HS-41 8 Ab mit 180 PS, der aber störanfällig war. Das Flugzeug ging zurück an die Konstruktions-Werkstätte, wo es für Flugversuche eingesetzt wurde. Zur Feststellung der Sicherheit wurde mit der Nummer 531 im Dezember 1934 bei 600 Flugstunden eine Belastungsprobe durchgeführt. Die Werte waren in Ordnung, so dass die D.H.3 noch als Trainingsflugzeuge im Dienst bleiben konnten. Im Frühling vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, am 4. März 1939, wurden alle verbliebenen Haefeli D.H.3 abgeschrieben. Die Maschinen, die am längsten im Einsatz standen, waren die Nummern 537 und 539: fast 20 Jahre flogen sie vom 10. Mai 1919 bis eben zum 4. März 1939. Die Nummer 533 hatte nur fünf Tage weniger «auf dem Buckel». Sie wurde am 15. Mai 1919 abgeliefert und blieb auch bis zum Ende im Dienst.

### ***Erste Kollision in der Luft***

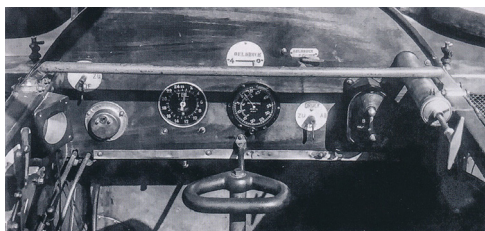
Bei einer derart grossen Flotte gab es auch etliche Unfälle: über 40 D.H.3 gingen bei Capotagen, Notlandungen und Abstürzen verloren. So geschah auch die erste Kollision im schweizerischen Luftraum mit zwei D.H.3: am 18. August 1925 prallten die beiden Leutnants Léon Buclin und Max Walti über dem Gebiet von Wangen und Brüttsellen ineinander und verunglückten tödlich mit den Nummern 538 und 562.

Mit der Nummer 535, mit der Oberleutnant Oskar Bider am 21. Juni 1919 den grössten Teil seines sensationellen Schweizer-Rundflugs durchführte, passierte am 29. September 1926 in Unterägeri ein folgenschwerer Startunfall, bei dem drei zuschauende Knaben tödlich verletzt wurden. Die Besatzung hatte zuvor in Unterägeri eine Aussenlandung vorgenommen wegen eines im Flug festgestellten lockeren Verschalungsblechs.

Kein Exemplar eines D.H.3 überstand die 100 Jahre bis heute. Im Flieger und Flab Museum in Dübendorf ist der Rumpf des D.H.3 zu sehen, der von der Seniorengruppe Interlaken nachgebaut wurde und die beachtliche Grösse dieses Flugzeugs wiedergibt. In "Youtube" ist unter dem Titel "Fliegerabteilung der Schweizer Armee (1914-18)" ein kurzes Video des Flugbetriebs im Winter zu sehen: Ein D.H.3 landet auf dem Schnee und die Besatzung steigt aus (Pilot Oskar Bider), drei weitere D.H.3 starten, darunter die Nummern 521 und 508. Beide Flugzeuge wurden bei Abstürzen zerstört: die 508 am 2. Juni 1918 bei Gfenn (Tod von Oberleutnant Otto Prêtre, Verletzung Korporal Alli Christinat) und die 521 am 21. Januar 1919 (Verletzung Leutnant Ulysse Roffi). Die Filmaufnahmen dürften somit im Winter 1917/18 gemacht worden sein.



*Haefeli D.H.3 Nachgebauter Rumpf  
FF-Museum Dübendorf*



*Haefeli D.H.3 Spartanisches Cockpit*



*Haefeli D.H.3 HB-REP 1936 verunfallt*

## Zur Person August Haefeli

### August Haefeli 1887-1960

August Haefeli wurde am 29. Januar 1887 in Balsthal geboren. Nach einer Mechanikerausbildung bei der Giesserei von Roll in Klus bei Balsthal absolvierte er das Technikum in Burgdorf und wurde im Militär zum Artillerie-Offizier ausgebildet. Ab 1912 war er im Flugzeugbau bei Farman in Frankreich beschäftigt. Dann kam er zu den Ago-Flugzeugwerken nach Berlin-Johannistal. Ab 1915 bis 1928 arbeitete er als Chefkonstrukteur bei der Eidgenössischen Konstruktions-Werkstätte (K+W) in Thun. 1920 heiratete er Hedwig Martha Denzler, und 1921 kam Tochter Heidi zur Welt. Ab 1929 hatte er eine neue Stelle bei der Maschinenfabrik Vogt in Oberdiessbach, die seit 1916 bis heute existiert. Ab 1933 beteiligte er sich an der Firma "Construction Mécanique" und zog mit seiner Familie nach Teritet bei Montreux um. Er war beim Rotary-Club Montreux tätig und während zwei Jahren auch Gemeinderat der FDP. 1948 kehrte er zu seinen Wurzeln zurück und eröffnete sein eigenes Konstruktionsbüro in Thun. Die letzten Lebensjahre verbrachte er beim Skifahren in Saanenmöser und bei Wanderungen im heimatlichen Solothurner Jura. Ende der 1950er-Jahre erkrankte August Haefeli an Magenkrebs. Er verstarb am 5. Juni 1960 in Bern.







Bestellen Sie unter  
**0848 66 55 44**  
oder auf  
**postshop.ch**

# 1919–2019 SCHWEIZER LUFTVERKEHR SONDERMARKE

**DIE POST** 

Rückblick von Daniel Ruhier (veröffentlicht in SkyNews)

## ***Linien über dem Genfersee***

Drei Versuche unternahmen die Initianten in Lausanne von 1912 bis 1914, um ihre Ideen für regelmässige Flugverbindungen zwischen den Städten am Genfersee umzusetzen. Der Erste Weltkrieg stoppte diese Pläne. Nutzniesser war die im August 1914 mobilisierte Schweizer Fliegerabteilung. Sie profitierte von den Erfahrungen der welschen Flugpioniere, die teilweise mit ihren eigenen Flugzeugen einrückten.



*Marcel Lugin, 12. Juni 1914, bei der Ankunft mit dem Farman H.F.20 in Lausanne. Er reichte das erste Konzessionsgesuch für eine Fluglinie ein.*

## ***Hydroplane im Wettbewerb***

Nach Erhalt des Schweizer Brevets Nummer 24 am 18. Mai 1912 in Mourmelon-le-Grand arbeitete der in La Chaux-de-Fonds geborene Ernest Burri als Fluglehrer beim französischen Konstrukteur Roger Sommer. Ab dem 21. Juli führte er mit dem neuen Sommer Typ K Hydro-Doppeldecker von der am Südufer des Genfersees gelegenen Stadt Evian nachmittägliche Passagierflüge nach Ouchy, Montreux und Genf durch. Ein Vertrag vom 3. August 1912 zwischen Roger Sommer und der zu gründenden «Societe Suisse de Navigation Aérienne - S.S.N.A.», unterzeichnet von Oberleutnant Edouard Pethoud, sah die Übernahme des Wasserflugzeugs durch die Lausanner Firma für 20'000 Franken vor, wovon ein Drittel in Aktien bezahlt werden konnten. Gleichzeitig mit der Mitte August geplanten Flugzeuglieferung stellte Sommer gegen Bezahlung seinen Firmenpiloten Burri für maximal 15 Tage zur Verfügung und verpflichtete sich zudem, S.S.N.A.-Chefpilot Maurice Blanc in Mourmelon zur Führung und für den Unterhalt des Wasserflugzeugs auszubilden. Ende August gab Sommer der S.S.N.A. die Zustimmung zum Verkauf seines zweiten in Evian stationierten Flugzeugs mit einem Salmson Motor für 18'000 Franken und einer Option auf eine Zelle ohne Motor für 4000 Franken.



Am Internationalen Wasserflugzeug-Wettbewerb in Ouchy startete Ernest Burri für die «Société Suisse d'Hydroplanes, Lausanne», während Edouard Pethoud, Agent der «Entreprise Sommer en Suisse», den Chefpiloten René Tétard ins Rennen schickte.

Am 17. September 1912 flog Burri mit Maurice Blanc als Passagier auf dem Salmson-Sommer von Montreux-Territet nach Genf. Mit 48 Minuten Dauer und 80 Kilometern Distanz schaffte er vor seiner Abreise in den Balkankrieg noch zwei Schweizer Flugrekorde auf einmal!



*Ernest Burri (rechts) führte im Juli 1912 mit dem neuen Sommer Typ K Hydro-Doppeldecker Passagierflüge von Evian nach Ouchy, Montreux und Genf durch.*

## **Flugzeughangar in Villeneuve**

Nach Erwerb des Schweizer Brevets Nummer 31 am 20. Oktober 1912 bei Farman in Étampes gründete der Bieler Henri Andre Kramer bereits Ende Jahr mit Oberst Charles Edouard de Meuron als Präsident, Edouard Pethoud als Technischer Direktor und Louis Blanc als Sekretär die «Société Suisse d'Aviation - L'Aeroplane - S.S.A.» in Lausanne. Blanc übertrug der Firma im März 1913 vertraglich das von der Gemeinde Villeneuve gemietete Gelände für den Bau eines Hangars. Maurice Tavernier stürzte mit dem Sommer-Hydroplan am 9. März 1913 auf dem Ablieferungsflug von Evian in den See. Die «Societe Internationale de Sauvetage du Lemman» schleppte das Flugzeug von Revaz nach Villeneuve. Seit Frühjahr als Chefpilot der S.S.A. angestellt, führte Kramer ab Mitte Juni mit dem Doppeldecker, zu Ehren des Lausanner Flugpioniers Maurice Blanc «M. B.» getauft, an den Flugtagen in Lausanne-Ouchy, Vevey und Genf zahlreiche Post- und Passagierflüge von und zur Basis Villeneuve durch.



*Die SA Suisse des Aeroplanes Farman (SFA) baute diese Henri Farman H.F.20 1915 in Lizenz. Sie flog ab Mai 1916 bei der Fliegerabteilung als No. 47.*



## **Erstes Konzessionsgesuch**

Nach der ebenfalls an der Flugschule Henry Farman in Étampes erhaltenen Ausbildung und Erwerb des Schweizer Brevets Nummer 40 am 8. Oktober 1913, befreundete sich Marcel Lugin, Pfarrerssohn aus Palézieux, mit dem Franzosen Maurice Chevillard und dem Spanier Adolphe Montalvan. Im Januar 1914 unterbreiteten Lugin, Montalvan sowie Georges-Marcel Pasche aus Servion dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement das Gesuch für einen regulären Wasserflugzeugverkehr zwischen Lausanne-Ouchy, Vevey, Montreux, Evian und Genf. Die «Societe Lugin-Montalvan-Pasche » plante dafür je einen Doppeldecker Henry Farman H.F.20, Gnome 80 PS, und Maurice Farman M.F.11, Renault 70 PS, Dreiplätzer-Militärtyp Modell 1914, zu beschaffen. Trotz mässigem Echo finanzkräftiger Kreise zur Beteiligung am geplanten Aktienkapital von 150'000 Franken nahm Lugin in Étampes ein Farman-Flugzeug für die jetzt «Societe Suisse de Navigation Aérienne, Lausanne - S.S.N.A.»

genannte Firma in Empfang. Am Abend des 11. Juni traf er mit Mechaniker Raoul Leclercq nach Zwischenlandungen in Dijon und Basel mit seinem H.F.20 in Lausanne ein. Zehn Tage später fanden die ersten kommerziellen Flüge des Unternehmens statt.



*Die Maurice Farman M.F.11 No. 30 am 19. Juni 1915 auf dem Waffenplatz Kloten. Sie war zuvor interniert worden.*

## **Waadtländer Flugzeugindustrie**

Die NZZ berichtete 1913 über die Gründung einer Flugzeugbaufirma in Lausanne, welche zwei Doppeldecker für je drei Personen und 300 Kilo Nutzlast für eine Strecke von 300 Kilometern herstellte. Das betraf wahrscheinlich die im Frühjahr 1913 in Ouchy gebauten «Hydroplanes» der Schweizer Alois Edouard Duplan und Jean R. Lagrive. Der Jungfernflug des ersten missglückte am 15. Juni, die Fertigung des zweiten wurde Ende Jahr abgebrochen. Mehr Erfolg hatten die «De Siebenthal Frères» in Chillon, die zu Beginn des Weltkriegs im Auftrag von Marcel Lugin einen Henry Farman HF-22 bauten. Sie stellten das Flugzeug am 23. Januar 1916 beim Hangar in Villeneuve erstmals der Bevölkerung vor.

Als Ersatz für den am 19. Mai nach Capotage abgeschriebenen Farman No. 21 kaufte die Fliegerabteilung laut Akten das motorlose Flugzeug mit Werknummer 1 von einer Firma namens «SA Suisse des Aeroplanes Farman». Nach Einbau des Gnome-Motors von No. 21 trug es die No. 47 und am Bug den Namen «Henry».



*Die Farman H.F. 20 No. 21 am 15. Mai 1915 beim Einsatz für die Fliegerabteilung in Claro, Tessin.*

## **Requirierte Farman-Flugzeuge**

Marcel Lugin rettete am 1. August 1914 den mit Schwimmern versehenen Farman H.F.20 der S.S.N.A. mit einem handstreichartigen Schiffstransport vor der französischen Beschlagnahme in Evian. Eine Woche später holte er den in Lausanne auf Räder gestellten Doppeldecker ins Berner Beundenfeld, wo dieser mit der ersten Nummer «21» in die acht Flugzeuge zählende Schweizer Militärflotte integriert wurde. Henri Kramer spedierte den im Hangar Villeneuve demontierten Hydroplan am 3. August 1914 mit der Bahn nach Bern. Die Flugversuche des ebenfalls mit Rädern versehenen Sommer R3 ergaben, dass dieser für militärische Zwecke nicht brauchbar war, worauf der Doppeldecker in der Ballonhalle eingelagert wurde. Schüler der École Supérieure Aéronautique in Lausanne holten das Flugzeug im August 1915 in Bern ab und machten es in Villeneuve erneut flugtüchtig. Nebst den für Schulung und Training verwendeten Henry Farman H.F.20 setzte die Fliegerabteilung auch zwei bei Notlandungen in der Schweiz internierte Maurice Farman M.F.11 für Aufklärungs- und Trainingsflüge ein. Der am 5. April 1915 in Pruntrut gelandete M-F361 der französischen Luftwaffe wurde bis zu seinem Absturz am 7. Juli 1916 als No. 30 eingesetzt.



*Bei der Mobilmachung für den Ersten Weltkrieg wurden 1914 die zivilen Flugzeuge requiriert. Darunter auch der Farman H.F.20 der Société Suisse de Navigation Aérienne.*

Der M.F.581 der italienischen Luftwaffe, der sich am 23. Juni 1916 nach Sils Maria GR verirrt, erhielt die No. 61. Italien schenkte diesen Ende März 1919 der École Aero in Lausanne, der 100 PS starke Fiat-Motor fand beim Bau des Aero 22 CH-34 einen neuen Verwendungszweck.

## ***Societe Suisse de Navigation Aérienne, Lausanne, Ouchy, Villeneuve (1912-14)***

Einsatz ab

Luffahrzeugmuster, Typ, Modell	Werknr.	Motorentyp - Leistung	Sitze	Einsatz ab	Einsatz bis	Bemerkungen
Sommer Doppeldecker Sommer Typ K Hydro		Salmson - 85 PS Lizenz Canton Unné	1+2	21/07/1912	11/08/1912	Roger Sommer /S.S.N.A. Lausanne, Pilot Ernest Burri, Absturz in Genfersee bei Territet/Montreux
Sommer Typ K Hydro		Salmson - 100 PS	1+2	31/08/1912	12/10/1912	Roger Sommer /S.S.H. Lausanne, Pilot Ernest Burri
Sommer Typ R 3 Doppeldecker		Salmson M-7 – 90 PS	1+1	09/05/1913	10/08/1915	S.S.A. L'Aeroplane, Villeneuve, Pilot Henri Kramer, am 3.8.1914 per Bahn zu SFA in Bern; für mil. Zwecke nicht geeignet, bis August 1915 in Ballonhalle hangariert, von École Supérieure d'Aviation, Lausanne demontiert, Reparatur / Wiederaufbau in Villeneuve
Henri Farman H.F.20 (1913)	146	Gnome 7 L – 80 PS N° 3053	1+1	12/06/1914	19/05/1916	S.S.N.A. Lausanne Pilot Marcel Lugin, am 3.8.1914 für Schulung u. Training an SFA als No. 21 nach Capotage vom 15.5.1916 abgeschlossen, 1917 Wiederaufbau bei École Aero, Lausanne
Henri Farman H.F.20 (1915) Gebaut bei Gebr. von Siebenthal, Veytaux VD (Chillon)	1	Gnome 7 L – 80 PS N° 3053 (ex No. 21)	1+1	23/05/1916	17/10/1917	Lizenzbau der "SA Suisse des Aeroplanes Farman" in Lausanne; Kaut durch SFA am 23.5.1916 als No. 47 (Ersatz für No. 21); nach Demontage ins Flugzeuglager
Maurice Farman M.F.11 (1915)	1257	Renault R80 – 80 PS	1+1	11/04/1915	07/07/1916	ex M-F361, französische Luftwaffe, Notlandung in Pruntrut 5.4.1915, von SFA als No. 30 interniert, für Aufklärung u. Schulung eingesetzt, am 9.9.1915 Notlandung im Höhragenwald (Bachentübach), bei Startunfall in Dübendorf am 7.7.1916 zerstört
Maurice Farman M.F.11 (1914) Lizenzbau SIA FIAT F. 5B	?	Fiat A-10 – 100 PS	1+1	27/06/1916	24/03/1919	ex M.F.581, italienische Luftwaffe, Notlandung in Sils Maria GR 23.6.1916, von SFA als No. 61 interniert, für Aufklärung/Schulung eingesetzt; von Italien am 24.3.1919 der École Aero, Lausanne geschenkt.



**Einfach nur  
daliegen  
und  
Entspannen.**

Ihre persönliche  
Wohlfühloase  
mit unseren  
Bodendecks.



Bodendecks aus div. Holzarten  
auf Terrassen, Gärten oder als  
Einfassungen von Badeanlagen.

Lange Lebensdauer durch  
fachmännische Planung  
und Montage.

**Arpagaus  
Holzbau**

Gerne beraten wir Sie rund  
um unsere Bodendecks.

Arpagaus Holzbau · Untervorauen 2 · 8854 Galgenen · Tel. 055 451 65 55  
info@arpagaus-holzbau.ch · www.arpagaus-holzbau.ch

Die Schweizer Stiftung Pro Aero fördert und unterstützt seit mehr als 80 Jahren den fliegerischen Nachwuchs. Auch Ihre Unterstützung ist immer herzlich willkommen – für eine prosperierende Luftfahrt in der Schweiz auch in der Zukunft. Denn was damals galt, ist noch heute aktuell:

Wer nicht fliegt, wird überflügelt.



**PRO AERO**

Konto 80-11870-7

IBAN CH11 0900 0000 8001 1870 7



Erfahren, wie die  
Luftfahrt funktioniert.

**Jetzt abonnieren:**

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

Online mit Paypal möglich

**100 Jahre**  
**Cockpit**  
Das Schweizer Luft- und Raumfahrt-Magazin

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





Schweizer Briefmarken-Händler-Verband  
 Association Suisse des Négociants en Philatélie  
 Swiss Stamp Dealers Association

Präsident: Jean-Paul Bach, Schöllenenstrasse 2, 4054 Basel, Tel: 0041 61 281 81 15, info@bach-philatelie.ch  
 Sekretariat: Hans Grünenfelder, Postfach 1538, 8640 Rapperswil, Tel: 0041 55 220 52 90, info@gruenenfelder.cc

				Schweiz Klassische Marken	Schweiz ab 1907	Europa + Übersee	Neuheiten im Abonnement	Liechtenstein	Auktionen	Laufengeschäft + Bedarfsartikel	Versandgeschäft	Engros-Handel
Ankersmit Hein	Rebweg 1 8115 Hüttikon	Tel: 0041 44 844 32 40 ankerbrieff@sunrise.ch		*	*	*					*	*
Auction Agent Switzerland GmbH, Hanspeter Thalman	Langrütstr. 9 8820 Wädenswil	Tel: 0041 44 780 61 63	Fax: 044 780 50 78	Auction Agent								
Avi Helmut	Via Longhena 3 6900 Lugano	Tel: 0041 91 972 48 58 helmutavi@sunrise.ch	Fax: 0041 91 972 48 61		*							
Bach Jean-Paul	Schöllenenstrasse 2 4054 Basel	Tel: 0041 61 281 81 15 info@bach-philatelie.ch	Fax: 0041 61 281 80 26 www.bach-philatelie.ch							*		
Béhar Henry	Ch. des Mouettes 16 1007 Lausanne	Tel: 0041 21 616 95 81 hbehar@philately.ch	Fax: 0041 21 616 95 81 www.philately.ch	*	*	*	*	*			*	*
Bietenholz Philatelie AG, Promberger Kurth	Merkurstasse 9 8953 Dietikon	Tel: 0041 44 740 55 73 philat.bietenholz@swissonline.ch		*	*	*	*	*		*	*	*
Briefmarken Helvetia, Wyss Adrian	Lautgartenstrasse 13 4052 Basel	Tel: 0041 61 851 26 39 briefmarken.helvetia@bluewin.ch	Fax: 0041 61 851 26 39	*	*							
Briefmarken Schneider, Schneider Martin	Reichsgasse 47 7002 Chur	Tel: 0041 81 252 71 21 phila@briefmarken-schneider.ch	www.briefmarken-schneider.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Büchel Helmut, SwissPhila	Gutenbergstr. 9 9435 Heerbrugg	Tel: 0041 71 722 68 25 info@swissphila.ch	www.swissphila.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Clerc René, Philaacol	Schwarzackerstr. 50 4303 Kaiseraugst	Tel: 0041 61 831 31 24 info@philaacol.ch	Fax: 0041 61 831 30 32 www.philaacol.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Corinphila Auktionen AG, Clavel Antoine + Louis Karl	Postfach 8032 Zürich	Tel: 0041 44 389 91 91 info@corinphila.ch	Fax: 0041 44 389 91 95 www.corinphila.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Cuche Philatélie SA, Cuche Jacques	Ami Girard 13 2054 Ch. Saint-Martin	Tel: 0041 32 753 12 54 info@cuchephila.ch	Fax: 0041 32 753 90 50 www.cuchephila.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Swissasia-Philately Ltd, Calonder Urs	Regensbergstrasse 50 8050 Zürich	Tel: 0041 79 261 52 53 urs.calonder@caltech-asia.com	www.swissasia-stamps.com	*	*	*	*	*		*	*	*
David Feldman Auktionen, Thorell Anders	59, route de Chancy 1213 Petit-Lancy	Tel: 0041 22 727 07 77 info@davidfeldman.com	Fax: 0041 22 727 07 78 www.davidfeldman.com	*	*	*	*	*		*	*	*
Filatelistyka, G. Marzec	Pobox 123 PL-30093 Krakow 23	Tel: 0048 602 385 412 gmarzec@filatelistyka.sklep.pl	Fax: 0048 124 270 543									
Forster Marcel, Philatelie	Rue des Mayettes 4 2824 Vicques	Tel: 0041 32 435 50 88 info@forsterphila.ch	Fax: 0041 32 435 50 87 www.forsterphila.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Christoph Gärtner GmbH	Steinbeistr. 6 + 8 D-74321 Bietigheim	Tel: 0049 7142-7890 Info@philatelie-gaertner.de	Fax: 0049 7142-789110 www.auktionen-gaertner.de	*	*	*	*	*		*	*	*
Giorgino Antonio	Rue G. Reimann 20 2504 Biel	Tel: 0041 32 322 64 54 giorgino@romandie.com	Fax: 0041 32 322 64 54 www.giorgino.ch							*	*	*
Groth AG, Giulio Filippo Bolaffi	Gewerbstrasse 19, PF 167 6314 Unteraegeri	Tel: 0041 41 750 45 72 info@wvfstamp.com	Fax: 0041 41 750 53 55 www.groth.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Grünenfelder & Co., Grünenfelder Hans	Rathausstr. 21, PF 1538 8640 Rapperswil	Tel: 0041 55 220 52 90 info@gruenenfelder.cc	Fax: 0041 55 220 52 91 www.gruenenfelder.cc	*	*	*	*	*		*	*	*
Günther AG, Günther Roger	Kantonsstr. 19, PF 119 6048 Horw	Tel: 0041 41 342 18 14 info@guenther-stamps.ch	Fax: 0041 41 342 18 16 www.guenther-stamps.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Hächler Werner	Alte Greifenseestr. 4 8604 Volketswil	Tel: 0041 44 945 58 32		*	*	*	*	*		*	*	*
Heuberger Auktionen, Heuberger Thomas	Schlüsselwiese 5 8853 Lachen	Tel: 0041 55 442 55 60 info@heubergerphila.ch	Fax: 0041 55 442 55 61 www.heubergerphila.ch	*	*	*	*	*		*	*	*
Honegger Philatelie AG, Honegger G. + M.	Kürzestr. 1, Postfach 8716 Schmerikon	Tel: 0041 55 286 20 00 info@honegger-philatelie.ch	Fax: 0041 55 286 20 01 www.honegger-philatelie.ch	*						*	*	*
Johnson Richard	P.O. Box 32091, Summerstrand ZA-6019 Port Elizabeth	Tel: 0027 41 583 3159 rj@johnson.co.za	Fax: 0027 41 583 3187			*				*	*	*
Leuchtturm Albenverlag GmbH & Co. KG	Am Spakenberg 45 D-21502 Geesthacht	Tel: 0049 4152 801 0 info@leuchtturm.com	Fax: 0049 4152 801 222 www.leuchtturm.com	Zubehör-Generalvertretung								
Liechtensteinische Post AG	Alte Zollstrasse 11 LI-9494 Schaan	Tel: 00423 399 44 66 briefmarken@post.li	Fax: 00423 399 44 94				*					



Schweizer Briefmarken-Händler-Verband  
Association Suisse des Négociants en Philatélie  
Swiss Stamp Dealers Association

Präsident: Jean-Paul Bach, Schöllenenstrasse 2, 4054 Basel, Tel: 0041 61 281 81 15, info@bach-philatelie.ch  
Sekretariat: Hans Grünenfelder, Postfach 1538, 8640 Rapperswil, Tel: 0041 55 220 52 90, info@gruenenfelder.ch

				Schweiz klassische Marken	Schweiz ab 1907	Europa + Übersee	Neuheiten im Abonnement	Liechtenstein	Auktionen	Ladengeschäft + Bedarfartikel	Versandgeschäft	Engros-Handel	Münzen
LINDNER Falzlos-Gesellschaft mbH	Rottweiler Strasse 38 D-72355 Schömberg	Tel: 0049 742 770 10 info@lindner-original.de	Fax: 0049 742 761 18 www.lindner-original.ch	Zubehör-Generalvertretung									
Philatélie Marchand, Marchand J.-C.	Place de la Synagogue 2 1204 Genève	Tel: 0041 22 781 38 12 jcm@philatelie-marchand.ch	Fax: 0041 22 781 08 17 www.philatelie-marchand.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Marken-Müller AG, Glanzmann J. + Hebeisen C.	Riedstrasse 2 4222 Zwingen	Tel: 0041 61 766 93 93 info@marken-mueller.ch	Fax: 0041 61 766 93 94 www.marken-mueller.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
MH Marken GmbH, Michael Honegger	Bahnhofquai 2, Winkel-Unterführung 4600 Olten	Tel: 0041 62 296 02 87 mhmarken@eblcom.ch	Fax: 0041 62 296 03 19	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Mina Waio	Aste filateliche CP 7, 6984 Pura	Tel. 079 631 58 54 studio.mina-witzig@bluewin.ch	www.luganophila.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Müller Johannes	Neuengasse 38, PF 2764 3001 Bern	Tel: 0041 31 311 70 24 info@august.ch		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Multiprint Verlag GmbH, Joss Thomas	Birkenstrasse 7 4304 Giebenach	Tel: 0041 61 713 70 05 multiprint.joss@bluewin.ch		Verlag									
Munot Briefmarken AG, Brand K. Hanspeter	Unterstadt 14 8200 Schaffhausen	Tel: 0041 52 625 29 10 info@munotbriefmarken.ch	Fax: 0041 52 625 13 28 www.munotbriefmarken.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Odermatt Alexander	Weggisgasse 30 6004 Luzern	Tel: 0041 41 266 05 49 info@pilatustmail.ch	www.pilatustmail.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Peguiroon-Philatélie, Peguiroon M.	Plaine 45, CP 1116 1401 Yverdon	Tel: 0041 24 425 29 83 info@peguiron.ch	www.peguiron.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Peter Rapp AG, Peter Rapp + Marianne Rapp	Toggenburgerstr. 139 9500 Wil	Tel: 0041 71 923 77 44 info@rapp-auktionen.ch	Fax: 0041 71 923 92 20 www.rapp-auktionen.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Philaclassica AG, Eichele Martin	Birseckstr. 99, PF 608 4144 Arlesheim	Tel: 0041 61 261 73 79 info@philaclassica.ch	Fax: 0041 61 261 73 77 www.philaclassica.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Philasearch.com GmbH, Fedra Franz	Lindenweg 1 D-63877 Sailauf	Tel: 0049 911 560 399-0 franz.fedra@philasearch.com	Fax: 0049 911 560 399 66 www.philasearch.com	Internetportal / Software									
Philatélie Walter AG, Walter Ingomar + Cyrill, Cardinaux Walter Suzy	Rämistrasse 7 8024 Zürich	Tel: 0041 44 251 22 70 info@philateliewalter.ch	Fax: 0041 44 251 22 68 www.philateliewalter.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
PHILIMPEX, A. Zbojnowicz	Goldbühlstrasse 3 8620 Wetzikon	Tel: 0041 79 628 98 54 info@philimpex.com	www.philimpex.net www.philimpex.com	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Pitteri SA, Pitteri Maurizio	Postfach 1525 6830 Chiasso 1	Tel: 0041 91 683 66 21 pitteri@pitteri.org	Fax: 0041 91 683 69 26 www.pitteri.org	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Röllli Auktionen AG, Röllli Christina + Suter Peter	Buzibachring 4a 6023 Rothenburg	Tel: 0041 41 226 02 02 info@roelliphila.ch	Fax: 0041 41 226 02 01 www.roelli-auktionen.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Rossel Jean-Luc	Boulevard de Pérolles 41 1700 Fribourg	Tel: 0041 26 424 49 02 jrossel@philarossel.ch		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Schwaneberger Verlag GmbH	Ohmstrasse 1 D-85716 U'Schleissheim	Tel: 0049 89 3 239 302 michel@michel.de	Fax: 0049 89 3 232 402 www.michel.de	Verlag									
Schwarz Hans, Philatélie und Medien	Hubpüntstrasse 9a, PF 177 5707 Seengen	Tel: 0041 52 301 44 05 info@schwarzpr.ch	Fax : 0041 52 301 45 31	Verlag									
Schwarzenbach Auktion Zürich	Merkurst. 64 8032 Zürich 7	Tel: 0041 43 244 89 00 info@schwarzenbach-auktion.ch	Fax: 0041 43 244 89 01 www.schwarzenbach-auktion.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Spink Switzerland SA, Martinez Fernando	Via Livio 8 6830 Chiasso	Tel: 0041 91 911 62 00 switzerland@spink.com	Fax: 0041 91 922 20 52 www.spink.com	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Thorell Anders	44, Avenue du Millénaire 1228 Plan-les-Ouates	Tel: 0041 78 717 82 94 thorell@gmx.ch		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Veraphil, Fliss Vera	Batteriestrasse 10 4103 Botmingen	Tel: 0041 61 281 30 30 veraphil1@gmail.com	Fax: 0041 61 281 30 35 www.veraphil.jimdo.com	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Weggler Rolf	Zürichstrasse 139 8700 Küsnacht	Tel: 0041 44 252 13 96 rolfweggler@bluewin.ch	www.weggler-stamps.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Wieland Daniela	Steinmattli 2 6055 Alpnach	Tel: 0041 41 671 02 40 wieland-briefmarken@bluewin.ch	Fax: 0041 41 671 02 41 www.wieland-briefmarken.ch	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Zum Postillon GmbH, Becker Ruth	Obere Kirchgasse 20 8400 Winterthur	Tel: 0041 52 213 85 50 zum.postillon@bluewin.ch		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

# Erster Luftverkehr: Schweizerische Aero-Gesellschaft

Rückblick von Daniel Ruhier (veröffentlicht in SkyNews)

## Start in Schwamendingen

Anfang Februar 1919 gründeten drei Offiziere der Fliegerabteilung das erste zivile schweizerische Flugunternehmen - die «Firma Studer, Mittelholzer & Comte, Aero-Gesellschaft». Anfang Mai nahm sie mit zwei kostenlos zur Verfügung gestellten Flugzeugen vom eigenen Flugplatz Mattenhof bei Schwamendingen ZH den Flugbetrieb auf. Bereits 1920 fusionierte sie mit der «Ad Astra».



*Vor der Abnahme am 7. Mai 1919 trugen die ersten zwei Flugzeuge der Aero.Gesellschaft, links der Kondor E:III a, rechts die LVG C.V, wie diejenigen der Fliegerabteilung das Schweizer Kreuz.*

Kaum war der Erste Weltkrieg zu Ende, ersuchte der am 4. Juni 1895 in Delémont geborene Militärflieger Lt Alfred Eduard Comte den Armeestab Mitte Dezember 1918 um Bewilligung zur Durchführung von Flügen für Luftaufnahmen und andere Zwecke. Ein Exposé des Zürcher Rechtsanwalts Dr. Hans Frei-Zamboni begleitete das Gesuch.

## Von Zürich ins Engadin

Für das Projekt der ersten schweizerischen Fluggesellschaft interessierte sich vorab wieder ein mondäner Fremdenverkehrsort: Am Neujahrstag 1919 leitete Oberstleutnant Emil Thoma-Badrutt (1872-1851), Hotelier des Chantarella und Präsident des Kurvereins St. Moritz, eine Interessentenversammlung für die eventuelle Beteiligung an der Gründung einer Fluggesellschaft zur Durchführung von „Flugfahrten Zürich-Engadin“.

Ein im ganzen Engadin verteilter Prospekt mit Statuten und Zeichnungsschein der „Schweiz. Aero-Gesellschaft A.-G., Zürich“ veranschlagte die Gründungskosten auf etwas mehr als 200'000 Franken (drei Zweisitzer-Doppeldecker zu je 7'500 Franken, ein Jagdeinsitzer für 17'000 Franken und ein Hangar für 4000 Franken). Die Betriebskosten basieren auf 620 Flugstunden pro Jahr und wurden auf total 962'000 Franken geschätzt, die Einnahmen auf insgesamt 2,9 Millionen Franken. Es sollte also ein Überschuss von rund 1,8 Millionen Franken resultieren. Die Initianten erwarteten vom Oberengadin eine Beteiligung von 40'000 Franken am Aktienkapital.

## Flugzeuge aus Gelsenkirchen

Am 12. Februar 1919 gab die Aero-Gesellschaft der Generalstabsabteilung bekannt, sie erwarte in kürzester Zeit zwei allermodernste Maschinen: einen neuen Jagdeindecker mit einem 200 PS starken Rotationsmotor sowie einen Doppeldecker „C“ mit einem 220 PS leistenden Standmotor. Am 24. Februar ersuchte Dr. Frei-Zamboni um die Erlaubnis, ein Flugzeug auf dem Luftweg in die Schweiz zu bringen. Dies lehnte die Flugplatzdirektion am 4. März mit der Begründung ab, es könnte sich möglicherweise um Kriegsgerät handeln, dessen Einfuhr verboten wäre. Falls die Flugzeuge per Bahn oder Fuhrwerk eingeführt würden, müssten zunächst die Zollbehörden verständigt werden.



*Der Prototyp des Kondor E:III a mit der Nummer 1 und dem „CH“ auf den Flügeln und dem Heck*

Wann und wie die für Werbezwecke und in Erwartung zusätzlicher Bestellungen von einem deutschen Industriellen der Aero-Gesellschaft gratis überlassenen Flugzeuge schliesslich auf dem Flugplatz Mattenhof in Schwamendingen eintrafen - wo sie einen eigenen Hangar errichtet hatte - gaben die vorhandenen Akten nicht preis. Auf Verlangen der Siegermächte mussten die deutschen Kondor-Flugzeugwerke am nordrheinischen Flugplatz Gelsenkirchen-Essen-Rotthausen nämlich den Flugzeugbau 1919 einstellen. Wegen der Kontrollkommission der Entente gelangte die Flotte der Aero wahrscheinlich auf geheimen Wegen in die Schweiz.

## Eintrag im Handelsregister

Am 15. April 1919 wurde die „Firma Studer, Mittelholzer & Comte, Aero-Gesellschaft in Zürich als Kollektivgesellschaft ins Handelsregister eingetragen. Sie bezweckte die Ausführung von Passagierfahrten, fotogra-



*Der von den Kondor-Flugzeugwerken, Gelsenkirchen, in Lizen gebaute LVG C.V bot nebst dem Piloten in einem offenen, Plexiglashaube halbwegs geschützten Sitz zwei Passagieren Platz - hier die Nummer 2 mit CH-Kennzeichen.*



fischen Aufnahmen und Verwertung der Fotografien. Laut Schweizerischem Handelsamtsblatt nahm die Kollektivgesellschaft Studer, Mittelholzer & Comte, Aero-Gesellschaft in Zürich am 1. Februar 1919 ihren Anfang. Der HR-Eintrag vom 15. April war eine Voraussetzung für die Bewilligungserteilung als Flugunternehmen.

Das Kapital der „Aero“, bezifferte sich auf 40'000 Franken, wovon die drei Gesellschafter Johann Jakob Studer, Fotograf, von Amlikon TG, Walter Mittelholzer, Fotograf, von St. Gallen, und Alfred Emile Comte, von Courtételle BE, je 10'000 Franken beisteuerten. Als vierten Kapitalgeber nennen diverse Quellen einen Herrn Debac aus Lausanne, der die Flugzeuge vermittelt haben soll. Nach Studers Austritt übernahm der Bündner Rechtsanwalt Dr. Anton Meuli, von Nufenen GR, in Chur dessen Anteile. Die Firma hiess ab dem 5. November 1919 „Comte, Mittelholzer & Co. „Aero“ Luftbild-Verlagsanstalt & Passagierflüge“.

### ***Erste Betriebsbewilligung***

Im Einverständnis mit dem Generalstabschef der Armee erteilte die Flugplatzdirektion der Aero-Gesellschaft Zürich-Schwamendingen am 5. Mai 1919 die erste schweizerische Flugbewilligung für zwei von Militärpiloten geführte private Flugzeuge im Luftverkehr. Letztere waren vor Eröffnung des Flugbetriebs mit dem Nationalitätskennzeichen „CH“



*Der LVG C.V CH-2 der Aero-Gesellschaft wird hier vor dem Zelthangar auf dem St. Moritzersee für den Flug nach London vorbereitet, links im Bild Alfred Comte*

und den Nummern 1, respektive 2 zu versehen, von den Kontrollorganen zu inspizieren und in die Kontrollliste der Schweizer Privatflugzeuge einzutragen.

Das Fotografieren und das Filmen aus der Luft waren an die Bedingung geknüpft, dass die Aero-Gesellschaft von sämtlichen Filmen und Platten ein Exemplar unter fortlaufender Nummerierung zur Verfügung der Kontrollorgane aufbewahre. Diese Sammlung bildete den Ursprung der unschätzbaren wertvollen, heute vom Bildarchiv der ETH Bibliothek zur Verfügung gestellten Fotos über die Swissair und ihre Vorgängerinnen.



## ***Erstflug nach Samedan***

Anfänglich galten für die schweizerischen Privatflugzeuge die gleichen Fluggrenzen wie für die Fliegertruppe, was Flüge in grenznahe Gebiete ausschloss. Schon am 22. Mai stellte die Aero-Gesellschaft einen Antrag zur Erweiterung der Flugzonen auf das Engadin, den Tessin und Pruntrut. Auf das Anfang Juli erklärte Einverständnis des Generalstabs zur Öffnung der Kantone Graubünden und Tessin landeten Comte und Mittelholzer erstmals am 18. Juli mit dem LVG C.V CH-2 in den Wiesen der Campagna bei Samedan. Wegen der ungünstigen Witterung fand der Rückflug nach Schwamendingen erst am folgenden Tag statt.

Trotz des grossartigen Empfangs durch Behörden und Bevölkerung blieb es im Sommer bei diesem einzigen Besuch. Alfred Comte bemerkte im August wörtlich: „Das Risiko ist zu gross, unseren Apparat im Freien stehen zu lassen; auch ist der Golfplatz kein richtiger Landungsplatz, Wir gehen wieder nach Samaden, wenn der definitive Landungsplatz bereit und ein Hangar aufgestellt ist, oder dann im Winter, wenn der See zugefroren ist.“

## ***650 Passagiere befördert***

Im Sommer 1919 übernahm die Aero-Gesellschaft den zweiten Doppeldecker Kondor LVG C.V und markierte ihn mit der Nummer 3. Die auf 1. August in Kraft gesetzte Verfügung des Militärdepartements zur „Provisorischen Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz“ verzögerte die Verkehrsbewilligung für das nun als CH-5 eingetragene Flugzeug bis zum 7. Oktober.

Gemäss der chronologischen Kontrollliste der schweizerischen Privatflugzeuge muss auch der dritte LVG C.V CH-7 noch im Herbst 1919 eingetragen worden sein. Nach dessen Erstkontrolle vom Freitag, 26. März 1920, machte Pilot Henri Pillichody in Schwamendingen eine Bruchlandung, worauf die CH-7 ihre definitive Zulassung erst nach der Fusion mit der Ad Astra-Aero erhielt. Vom 10. Mai bis Ende Dezember 1919 führte die Aero-Gesellschaft mehr als 400 Flüge durch und beförderte an Flugveranstaltungen rund 650 Passagiere.

## ***Erster Charterflug nach London***

Im Januar 1920 berichtete die mehrsprachige Lokalzeitung „Engadin Express & Alpine Post“ in der Rubrik „Flugdienst“ nach der Errichtung des Zelthangars sei Leutnant Comte am Sonntag, 26. Januar, nach „meisterlichem Gleitfluge glatt



auf dem zugefrorenen St. Moritzer See gelandet“. Gegen Ende der ersten Saison mit Passagier- und Schaufügen in St. Moritz beauftragte der im Engadin in den Ferien weilende britische Schauspieler Robert Bilcliffe Loraine (1876-1935) die Aero-Gesellschaft, ihn wegen eines dringenden Aufgebots nach England zu fliegen.



*Walter Mittelholzer (links) und Alfred Comte (mitte), wahrscheinlich zusammen mit Herrn Dabac, dem Vermittler der Kondor-Flugzeuge, im Mai 1919 vor dem LVG C.V CH-2 auf dem Flugplatz Mattenhof in Schwamendingen.*

Vor dem Start am 4. März 1920 um 7 Uhr früh nach Dübendorf zur Erledigung der Zollformalitäten war der zweite Passagiersitz des CH-2 für einen zehnstündigen Nonstop-Flug nach London mit einem Zusatztank ersetzt worden. Nach Übernachtungen in Marburg und Antwerpen sowie Notlandungen in Elsenborn und Folkestone traf Alfred Comte zwei Tage später ohne seinen Passagier in der britischen Hauptstadt ein: Der frühere Royal Air Force Pilot Oberstleutnant Loraine zog es vor, in Antwerpen den Zug und das Dampfschiff über den Kanal zu nehmen. Als Comte Ende März in zwei Tagesetappen via Paris nach Dübendorf zurückflog, war die Fusion der „Aero“ mit der „Ad Astra – Schweizerische Luftverkehrs A.-G.“ bereits vollzogen. Die Firma „Aero-Gesellschaft“ erlosch am 20. April 1920.



*Mit diesem Plakat warb die Aero-Gesellschaft 1919*

## CH-Flugzeugregister

Die Flugbewilligung der Aero-Gesellschaft vom 5. Mai 1919 war Ursprung des **ersten Luftfahrzeug-Registers** der Schweiz. Sie bestimmte: Die Flugzeuge der Aero-Gesellschaft führen nicht das Schweizerkreuz, sondern ein weisses "CH" auf rotem Grund und die Nummern 1, respektive 2. Das "CH" war auf jeder Flügelzelle oben und unten anzubringen. Die Höhe der Buchstaben betrug 4/5 der Breite der Decke. Beidseits des Rumpfes war die grosse Nummer in einer Farbe, die sich gut vom Grunde abhob, anzubringen. Die "Schweizerische Flugplatzdirektion F.P.D.", Aufsichtsorgan über die Luftfahrt, trug die Flugzeuge nach einer Inspektion in die Kontrollliste der Schweizerischen Privatflugzeuge ein.

**Studer, Mittelholzer & Comte. Aero-Gesellschaft, Zürich**  
Kollektivgesellschaft

### Gründung/Eintrag Handelsregister:

1. Februar 1919 / 15. April 1919 (SHAB Nr. 93, 17.4.1919, Seite 665)

**Zweck:** Ausführung von Passagierfahrten, photographischen Aufnahmen und Verwertung der Photographien

**Kapital:** CHF 40'000.-

**Basis:** Flugplatz Mattenhof, Schwamendingen

**Betriebsbeginn:** 7. Mai 1919

### Löschung / Publikation Handelsregister:

20. April 1920 / 22. April 1920 (SHAB Nr. 103, Seite 754)

**Quellen:** "Schweizer Luftfahrt", Band. II, Dr. Erich Tilgenkamp, Aero-Club der Schweiz, Aero Verlag Zürich, 1942 - "100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz - unsere schweizerischen Flugpioniere", Hugo Ruoss, Kloten; Multiprint Verlag GmbH; Oktober 2012 - Schweizerisches Bundesarchiv BAR, Bern - - Bibliothek St. Moritz, Dokumentation.







# Bildpostkarte



PRO AERO - 1919–2019 Schweizer Luftverkehr  
Tage der Aerophilatelie 27./28. April 2019  
100 Jahre Flugpost

PRO AERO - 1919–2019 Transport aérien suisse  
Journées de l'Aérophilatélie 27./28. avril 2019  
100 ans de poste aérienne

PRO AERO - 1919–2019 Trasporto aereo svizzero  
Giornate dell'aerofilatelia 27./28. aprile 2019  
100 anni di posta aerea



POST CH AG 2019

postshop.ch  
**DIE POST LA POSTE LA POSTA**

---

---

---

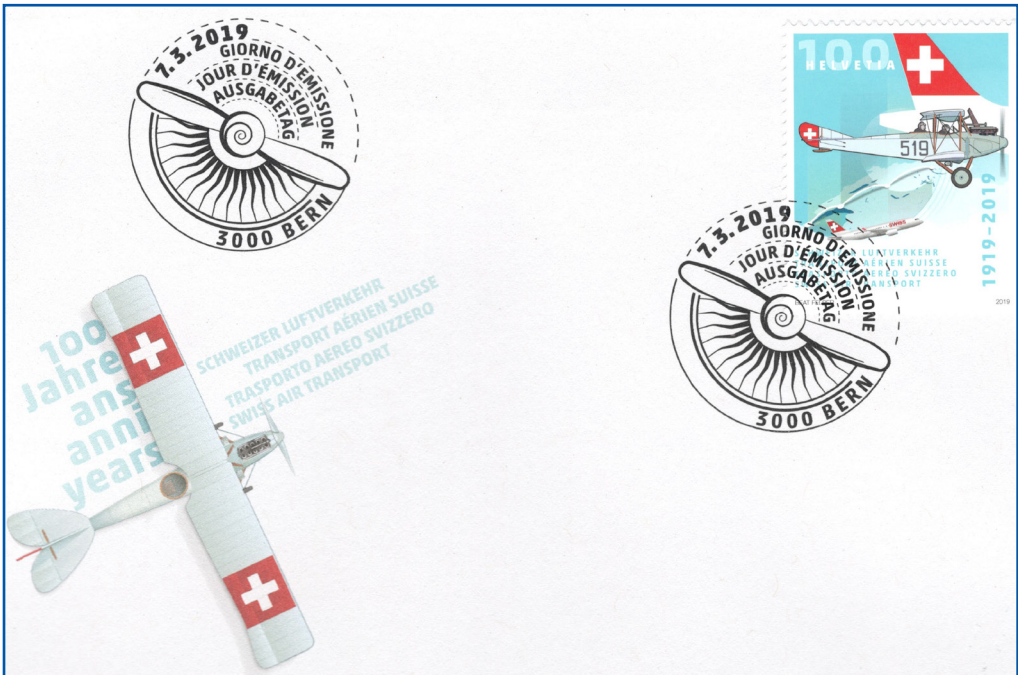
---



# Pro Aero Marke



# Umschlag für Sonderflug



## Unterstützung aus der Luft dank dem Drohnensystem von Photonfocus



Das Drohnensystem von Photonfocus beinhaltet 2 Hyperspektral Kameras. Diese erlauben es ein weit grösseres Spektrum aufzuzeichnen als das menschliche Auge wahrnimmt. Das Drohnensystem eignet sich daher ideal für Analysen und Inspektionen aus der Luft für unterschiedlichste Anwendungen:

- > **Früherkennung eines Krankheitsbefalls bei Pflanzen**
- > **Inspektion von Baustellen**
- > **Erkennung von Boden- und Gewässerverschmutzungen**
- > **Kontrolle der Strassenbeschaffenheit und vieles mehr**

Je nach Anwendungsgebiet ist das System auch mit Infrarot- oder Low-Light-Kameras erhältlich.

Kontaktieren Sie uns. Wir beraten Sie gerne.

[sales@photonfocus.com](mailto:sales@photonfocus.com) | 055 451 00 00 | [www.photonfocus.com](http://www.photonfocus.com)



## Händler

Händler	Tische
<b>Philamondo, Roland Herzog, Kirchberg</b>	<b>2</b>
<b>Ueli Heiniger, Aarburg</b>	<b>2</b>
<b>Erwin Steinbrüchel, Hedingen</b>	<b>2</b>
<b>MH Marken GmbH, Olten / Basel</b>	<b>2</b>
<b>Pius Keiser, Hochdorf</b>	<b>3</b>
<b>Jürg Wichmann, Winterthur</b>	<b>2</b>
<b>Walter Köpfli, Cham (nur Samstag)</b>	<b>1</b>
<b>Peter Brotschi, Grenchen: Buchverkauf „Biders Nacht“</b>	<b>1</b>
<b>Photonfocus AG, Lachen: Drohne mit Industrielkameras (Hyperspektral, Infrarot)</b>	<b>1</b>
<b>PCS Philatelisten-Club Swissair</b>	<b>1</b>
GWP Gesellschaft der Weltall-Philatelisten	<b>1</b>
<b>Die Schweizerische Post AG Sonderpoststelle</b>	<b>2</b>
<b>Total</b>	<b>20</b>





## Aussteller

Nr.	Thematik	Rahmen
1	<b>Aviatic Sammlung Rosenberg der Familie Messner</b> 1910-1939 Die Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf	20
2	<b>Roger Schaub</b> 100. Todestag von Oskar Bider (1919-2019)	12
3	<b>Ueli Heiniger</b> Flugpost der Schweiz	8
4	<b>Peter Lauber</b> Flugpost der Schweiz 1924-1939	8
5	<b>Peter Lauber</b> Flugpost der Schweiz im Krieg 1939-1945	8
6	<b>Hermann Bucher</b> Propagandaflüge zur Eröffnung der Landi 1939	8
7	<b>Heinz Berger</b> Luftpostverkehr aus der Stadt Bern ins Ausland von 1923-1963	9
8	<b>Werner Liechti</b> Swissair 1931-2002	5
9	<b>Fritz Knobel</b> Ballontruppen der Schweizer Armee 1900-1938	2
10	<b>Paul Wüthrich</b> Privatganzsachen mit Zusatzfrankaturen	6
11	<b>Ueli Heiniger</b> Soldatenmarken der Fliegertruppen 1.+2. Weltkriegs	11
12	<b>Markus Flückiger</b> Die Flieger-Abteilung 1914-1919	7
13	<b>Hans Jäckli</b> Rückblick auf über 50 Jahre Militärfliegerei	11
14	<b>Helmut Furer</b> Schweizer Militärflugzeuge: P16, Vampire, Venom, Hunter.	2
15	<b>Helmut Furer</b> Do X Belege 1929-1933	12



### Aussteller (Fortsetzung)

Nr.	Thematik	Rahmen
16	<b>Adelheid Gubser</b> Briefmarkengestalter Fredy Trümpi	1
17	<b>Helmut Fürer</b> Flugpost nach Ostafrika: Sudan und Belgisch Kongo	4
18	<b>Pseudonym „Mario Corti“</b> Die Eroberung des Luftmeeres	5
19	<b>Pseudonym „Mario Corti“</b> Versuchsflug Schweiz-USA der Swissair, 2. Mai 1947	1
20	<b>Pseudonym „Pramisters“</b> Caravelle - Das Jetzt-Zeitalter beginnt	4
21	<b>Werner Liechti</b> „Zeige mir das Flugzeug, das mich befördert hat“	8
22	<b>Hans Jäckli</b> Flugpost Algerien	8
23	<b>Werner Liechti</b> Flugpost Schweiz-Südamerika via London BSAA 1946-1949	1
24	<b>Urs Wullschleger</b> Concorde	11
25	<b>Werner Liechti</b> La conquête de l'air	8
26	<b>Philatelisten-Verein Glattal</b> Dübendorf	6
27	<b>Philatelisten-Verein Glattal</b> LUBA / PiLuRa	2
28	<b>Walter Kalt</b> Flugzeuge, Helikopter, Luftschiffe, Ballone auf Briefmarken	5
29	<b>Jugend</b> Fliegen, ein Traum wurde war.	1
30	<b>Gesellschaft der Weltall-Philatelisten</b> Die Schweiz greift nach den Sternen	5
31	<b>SAV</b> Aktuelles	1

# Schweizer Briefmarken-Katalog (SBK)

Offizieller Verbandskatalog und  
in Kooperation mit der Post CH AG



Die offiziellen Kataloge des SBHV sind in drei handliche Kataloge aufgeteilt.

**Katalog Schweiz mit vielen neuen Abarten, mit allen Schweizer Briefmarken und mit Abbildungen und Bewertungen der Schweizer Münzen.**

Alle Marken werden durch Arbeitsgruppen des Handels, durch Sammler und durch Briefmarkenprüfer bewertet. Dabei redigieren und ergänzen alljährlich **über 30 ausgewiesene Fachleute** die verschiedenen Sammelgebiete.

Katalog Schweiz	CHF 27.- + Porto 7.-
Katalog Liechtenstein	CHF 19.- + Porto 2.-
Katalog UNO Genf	CHF 14.- + Porto 1.10

**Bestellen Sie bereits jetzt die neue Ausgabe 2020. Bei Bestellung bis 10. September (Poststempel) liefern wir portofrei!**

Bestellen bei:  
Swiss Stamp Show GmbH  
Thomas Joss  
Birkenstrasse 7  
4304 Giebenach  
multiprint.joss@bluewin.ch