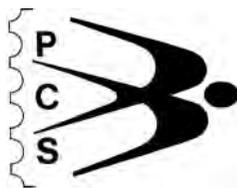


Ausgabe 2/2012



PHILATELIE UND LUFTPOST



Gemeinschaftsausgabe des
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins SAV



Rathaus Zürich



Philatelisten-Club Swissair
 Postlagernd
 CH - 8060 Zürich-Flughafen
 Switzerland

Gesellschaftserstflug Swiss Beijing - Zürich

12. Februar 2012

Tag der Aerophilatelie

08.09.2012 Wangen - Lachen



TAG DER AEROPHILATELIE



Wangen-Lachen 2012



R

8855 Wangen SZ



98.00.885500.00192312

DIE POST
 LA POSTE
 LA POSTA

Recommandé Suisse

Philatelistenverein Rapperswil-Jona
 Lenggiserstrasse 4
 8640 Kempraten

Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Aufgabenbereich	Seite 5
Liebe Mitglieder Peter Beer / Heinz Berger	Seite 6
PCS – Termine	Seite 8
SAV – Termine	Seite 9
Oskar Bider; 100-Jahr Jubiläum der 1. Alpenüberquerung Heinz Berger	Seite 10
Redaktionsschluss	Seite 12
Was hat eine Peking-Ente mit Philatelie zu tun? Heinz Berger	Seite 13
Zeige mir das Flugzeug, das mich befördert hat Werner Liechi	Seite 15
Südatlantik-Post ab Schweiz Fritz Kirchhofer	Seite 22
Im Gasballon die Pyrenäen überquert Fred W. Bucher	Seite 38
Der besondere Beleg Fritz Kirchhofer	Seite 40
Wussten Sie schon Fritz Kirchhofer	Seite 41
Luftschiffstation Luzern Hugo Ruoss	Seite 42



Philatelisten-Club Swissair

Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

Präsident (zusätzlich Mitgliederdienst, Nachversand)

Peter Beer	Birchwilerstrasse 7	8303 Bassersdorf
Tel. 044 860 89 48	Fax 044 534 16 85	E-Mail peterbeer@gmx.ch

Vizepräsident, EDV Informationsverwaltung

Peter Ehrat	Chliweg 20	8424 Embrach
Tel. 044 865 20 61		E-Mail pehrat@gmx.ch

Ehrenpräsident

Albert Rusterholz	Hofwiesenstrasse 262	8050 Zürich
Tel. 044 312 49 82	Fax 044 312 49 82	E-Mail arusterh@bluewin.ch

Protokoll

Iris Erne	Blattenstrasse 12	8603 Schwerzenbach
Tel. 044 825 19 15		E-Mail iris.erne@bluewin.ch

Finanzen

Martin Schöb	Dorfstrasse 15	8427 Freienstein
Tel. 044 865 14 07		E-Mail schoeb.martin@sunrise.ch

Aktionen

Huwiler Madeleine	Zelglistrasse 27	5417 Untersiggenthal
Tel. 056 288 09 90		E-Mail huwima@bluewin.ch

Versand

Manja Schnetzler	Heinrich-Bosshardstr.38	8405 Winterthur
Tel. 052 233 02 95	Fax 052 233 02 96	E-Mail manja.schnetzler@vtxmail.ch

Korrespondenz und Neuheitendienst

Lise Däppen	Kasernenstrasse 24	8180 Bülach
Tel. 044 860 27 73	Fax 044 860 27 73	E-Mail baslertuebli@yahoo.com

Grafik, Philatelie und Luftpost, Homepage

Walter Kalt	Opfikerstrasse 3	8303 Bassersdorf
Tel. 044 837 15 60	www.walter-kalt.ch	E-Mail kawa@vtxmail.ch

Clubabende

Marcel Waespi	Chappelistrasse 13	8604 Hegnau
Tel. 044 945 38 81		E-Mail marcel.waespi@sunrise.ch

Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair Postfach 8058 Zürich
www.philclub-swissair.ch



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

Vorstand und Funktionen im SAV ab GV 2012

Präsident:	Heinz Berger, Gofritstrasse 9 3114 Wichtrach Tel: 031 781 18 01 Email: heinz.berger@certiconsult.ch
Vizepräsident und Auktionen	Rolf Rötheli, Sihlwaldstr.9/11 8135 Langnau am Albis Tel: 079 230 93 89 Email: rolf.roetheli@juliusbaer.com
Sekretär und Katalogstelle:	Jürg Tschumper, Im Langacher 15, 8606 Greifensee Tel: 044 940 78 74 Email: jtsch@gmx.ch
Finanzen: und Mitgliederliste	Werner Liechti, Eigenheimstrasse 6, 2503 Biel/Bienne Tel: 032 365 90 80 Email: liechti.werner@bluewin.ch
Rundsendedienst:	Alex Berg, Appitalstrasse 24, 8804 Au Tel: 044 781 11 87 Email: alex.berg@hispeed.ch
Neuheitendienst:	Alex Unterfinger, Via Campagne 6b, Postfach 117, 6596 Gordola Tel: 091 745 44 61 Email: alex@cicli.ch
Leiter Katalogkommission:	René Koller, Engelstrasse 3, 8004 Zürich Tel: 044 241 77 88 Email: r.koller@gmx.net
Beisitzer	Roland Aeschlimann, Gartenstrasse 48, 8102 Oberengstringen Tel: 044 750 18 41 Email: roland.aeschlimann@hotmail.com
Delegierter FISA: Ehrenpräsident	Tony A. Roth, Haldenstrasse 13, 8302 Kloten Tel: 044 814 11 68 Email: tony.roth@swissonline.ch
Ehrenpräsident:	Roland F. Kohl, 22911 Lakeview Drive Millsboro Delaware 19966, USA Tel: 001 302 934 9047 (bitte Zeitverschiebung beachten) Email: rolandfk@gmail.com

Bitte Hinweise betreffend das Luftposthandbuch direkt an René Koller senden (Adresse oben).

Liebe Mitglieder,

Der Sommer hat nicht ganz das gehalten, was sich viele erhofft haben. Dafür konnte man guten Gewissens bei den Regentagen etwas für sein Hobby tun!

Wenn Sie meine Zeilen lesen, bin ich schon einen Monat in den Ferien! Es ist vielleicht nicht mehr alles so aktuell wie zu dem Zeitpunkt, als ich das Vorwort verfasst habe. Aber Geschriebenes ist Schall und Rauch in einer schnelllebigen Zeit!

Die Grossen der Luftfahrt-Branche bekommen den Gegenwind der Billig-Airlines zu spüren! Air France/KLM haben einen Halbjahres-Verlust von 1,2 Milliarden Euro, die Lufthansa gegen 400 Millionen Euro. da steht die SWISS mit einem kleinen Gewinn noch gut da. Aber wenn man die Sache genauer betrachtet, stimmt etwas einfach nicht: die SWISS befördert mehr Passagiere als je zuvor, der Umsatz steigt in zweiprozentigen Zahlen, aber der Gewinn wird kleiner! Das heisst, es wird mehr geleistet, aber die Einnahmen werden kleiner! Sicher hat der Kerosinpreis, der immerhin einen Drittel der Kosten ausmacht, einen Einfluss. Er wird aber (wenn auch mit Verzögerung) an die Passagiere weitergegeben.

Und nun kommt die Krux: Alle wissen, dass man mit solchen tiefen Ticketpreisen eigentlich kein Geld verdienen kann! Aber keiner getraut sich, die Preise zu erhöhen, da man sonst eben den Billiganbietern in die Hände spielt. Für die Passagiere natürlich toll, für die Airlines und vor allem für die Angestellten aber bald ein Überlebenskampf! Und so gibt es wieder Sparmassnahmen, welche einfacher Natur (Kaffee-Rähmli nur noch auf Anfrage) oder existenzieller Art (Auslagerung der Swiss-European ins Ausland) sein können.

Auch der Passagier sollte erkennen, dass es so nicht weiter geht. Entweder einen starken Service-Abbau und weiterhin günstige Preise oder er bezahlt für die Dienste an Bord. An Bord von Ryan Air wird sich nie jemand über den (nicht existenten) Service beklagen. Fliegt man aber mit SWISS zum gleichen Preis an den gleichen Ort, wird ein guter Service vorausgesetzt!

Unterdessen sind die Tage der Aerophilatelie bereits vorbei und ich hoffe, Sie hatten Gelegenheit, die Ausstellung und unseren Tisch in Wangen-Lachen zu besuchen.

Ich erinnere Sie nochmals an die Nationale Briefmarkenausstellung mit einer Rang 1-Ausstellung in Stans. Sie findet vom 4. bis 7. Oktober 2012 statt, ein Besuch lohnt sich sicher! Informationen finden sie in der SBZ.

Und somit darf ich Ihnen und Ihren Angehörigen bereits ein geruhsames, frohes Weihnachtsfest und einen guten Start in ein gesundes 2013 wünschen!

Ihr PCS-Präsident



Seitens SAV gibt es folgendes zu berichten:

Während diese Zeilen geschrieben werden ist es echt sommerlich bei ungewöhnlich hohen Temperaturen, aber stahlblauem Himmel...

Nach der GV vom vergangenen April hat der Vorstand sich neu konstituiert. Neuer Vizepräsident ist Rolf Rötheli und neu im Vorstand ist mit René Koller der Leiter der Katalogkommission. Alex Unterfinger bleibt im Vorstand und betreut wie bisher den Neuheitendienst, zusammen mit seiner Gattin Regina. Einen herzlichen Dank geht an Alex Unterfinger für seinen langjährigen Einsatz als Vize. Details finden Sie in der Vorstandliste, die in diesem Heft abgedruckt ist.

Am 13. Juli 2013 ist es 100 Jahre her, seit Oskar Bider mit seinem Blériot über die Berner Alpen geflogen und sicher in Mailand gelandet ist. Heute würde man sagen, ein "Megaereignis". Die Gemeinde Langenbruck in Kanton Baselland (Pashöhe oberer Hauenstein), Geburtsort von Oskar Bider, will dieses Ereignis gebührend feiern. Der SAV wurde angefragt, ob er einen Beitrag zu diesem Anlass leisten möchte. Wir werden mit einer kleineren Philatelistischen Ausstellung vertreten sein und planen auch einen Sonderflug am 13. Juli 2013 ab Langenbruck. Die Feierlichkeiten finden am 22. und 23. Juni 2013 (noch vor den Sommerferien) in Langenbruck statt. Näheres erfahren Sie in der Klubpost 1/2013. Für diesen Anlass suchen wir Exponate über Oskar Bider, aber auch historische und solche über andere CH-Flugpioniere sind gefragt.

Die Tage der Aerophilatelie 2013 finden in Laufen BL statt in Zusammenarbeit mit den 30. Dittinger Flugtagen. Für diesen Anlass suchen wir **Exponate über Theodor Borrer, aber auch die ganze Bandbreite der Aerophilatelie** ist erwünscht.

Bitte melden Sie sich beim Präsidenten falls Sie solche Exponate ausstellen möchten. **Für beide Anlässe suchen wir dringend Helfer.** Bitte unterstützen Sie auch hier unseren Verein.

Beachten Sie auch die SAV-Termine in diesem Heft. Alle Termine von 2013 sind auch bereits definiert, was Ihre Terminplanung unterstützen wird.

Für die SAV-PCS News "Philatelie und Luftpost" suchen wir Beiträge aus dem Bereich der Aerophilatelie. Auch Vorschläge für Referate im Rahmen der SAV-Herbstversammlungen. Bitte melden Sie sich beim SAV-Präsidenten, der Ihnen gerne hilft falls dies gewünscht ist.

Das nächste Heft wird im März/April 2013 erscheinen. Der Vorstand dankt für die treue Mitgliedschaft und Teilnahme an unseren Aktivitäten und wünscht Ihnen bereits heute alles Gute sowie frohe Festtage.

Ihr SAV-Präsident



Die **Tauschabende des PCS** sind im **Restaurant Landhus** in **Zürich-Seebach** jeden **1. Montag im Monat** jeweils um 19.30 Uhr.

2012: 01. Okt. 05. Nov. 03. Dez. **Chlausabend** 19.00 Uhr

2013: 07. Jan 04. Feb 04. März 01. Apr.
06. Mai 03. Juni 01. Juli 02. Sep.
07. Okt. 04. Nov. 02. Dez. **Chlausabend** 19.00 Uhr

23. März 2013 ca. 09.00 – 18.00 Uhr
Generalversammlung 55. Jubiläumsjahr des PCS.
Nähere Angaben folgen.

SAV-Termine 2012

Sonntag, 18. November 2012, SAV Herbstversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung in der Metzgerhalle, die im Oktober 2012 versendet wird.

Der SAV-Höck in der Metzgerhalle in Zürich Oerlikon findet jeden 2. Mittwoch des Monats statt. Es sind dies für **2012** die folgenden Daten: **10. Oktober, 11. November und 12. Dezember.**

Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch im Restaurant.

SAV-Termine 2013

Sonntag, 28. April 2013, SAV Generalversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Hauptversammlung in der Metzgerhalle, die Ende März 2013 versendet wird. Im Anschluss an die GV findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt.

Samstag/Sonntag, 22. und 23. Juni 2013 Oskar Bider-Fest in Langenbruck BL. Anlass zum 100-Jahr Jubiläum zur 1. Überquerung der Berner Alpen am 13. Juli 1913 durch Oskar Bider. Der Sonderflug ist für Samstag, den 13. Juli 2013 geplant. Weitere Informationen folgen so bald als möglich.

Die **Tage der Aerophilatelie 2013 finden am 31. August und 1. September 2013 in Laufen (BL)** statt. Der Anlass wird in Zusammenarbeit mit dem OK der 30. Flugtage Dittingen zeitgleich stattfinden. Weitere Informationen folgen so bald als möglich.

Sonntag, 17. November 2013, SAV Herbstversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung in der Metzgerhalle, die im Oktober 2013 versendet wird.

Der SAV-Höck in der Metzgerhalle in Zürich Oerlikon findet jeden 2. Mittwoch des Monats statt. Es sind dies für **2013** die folgenden Daten: **9. Januar, 13. Februar, 13. März, 10. April, 8. Mai, 12. Juni, 10. Juli, 14. August, 11. September, 9. Oktober, 13. November und 11. Dezember.** Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch im Restaurant.

Oskar Bider; 100-Jahr Jubiläum der 1. Alpenüberquerung

Am 13. Juli 2013 werden es 100 Jahre sein seit der 1. Alpenüberquerung durch Oskar Bider mit seinem Blériot XI. Er startete auf dem „1. Flieger-Waffenplatz“ der Schweiz, auf dem Berner Beundenfeld - wo auch die 1902 erstellte Ballonhalle stand (Bild 1) - und landete sicher in Domodossola, Italien.

In seinen persönlichen Aufzeichnungen von etwa 1915 konnte man folgendes lesen: "Als ich von einem grossartigen Fluge über den Simplon, welcher der kühne Chavez vollbrachte, hörte, erwachte in mir ein Gedanke, den ich nicht mehr loswerden konnte. Der Sieg, den der mutige Südamerikaner errungen hatte, war nicht umsonst und sein Tod sollte gerächt werden. Chavez hat in mir den Gedanken wachgerufen, das Fliegen zu erlernen und ich hatte mich entschlossen, seinen Bahnen zu folgen."

Die Gemeinde Langenbruck, sein Geburtsort und auch der Ort wo er seine letzte Ruhe gefunden hat, wird zu diesem Anlass ein Fest organisieren. Näheres zu diesem Anlass finden Sie im Vorwort der Präsidenten.

Weniger bekannt ist die Biderbaracke in Langenbruck mit einer beeindruckenden Ausstellung und Originaldokumenten von Oskar Bider. Geführt wird das Museum von den "Nieuport Memorial Flyers", einem kleinen Team von Enthusiasten. Die drei Piloten aus dem Gäu haben sich auch zur Aufgabe gestellt, die Nieuport 23C-1 nach Originalplänen nachzubauen. Es sind dies: Kuno Schaub, Geigenbauer aus Neuendorf und gleichzeitig Projektleiter, Isidor von Arx aus Egerkingen und Geri Mäder aus Kappel. Gemeinsam werden 3 flugfähige Flugzeuge gebaut. Es lohnt sich, die Biderbaracke zu besuchen. Sie ist geöffnet jeden 1. Sonntag im Monat von 14.00 -17.00Uhr. Eintritt Fr. 5.--, Kinder Fr. 2.--. Bild 2: Oskar Bider vor einer Nieuport 23C-1.

Auf dem Internet unter <http://www.nieuport.ch/> finden Sie weitere interessante Informationen und Bilder.

Lebenslauf von Oskar Bider

- 12. Juli 1891** Geboren in Langenbruck BL
Schulen in Langenbruck und Waldenburg
- 1908 – 1910** Landwirtschaftliche Schule Rüti
- 1911** Kavallerie-RS in Zürich
- 1911 – 1912** Cowboy in Argentinien
- 08. Nov 1912 - 08. Dez 1912**
Fliegerschule Blériot in Pau Frankreich
- 08. Dez 1912** Brevet Nr. 32
- 24. Jan 1913** 1. Überquerung der Pyrenäen von Pau Frankreich nach Madrid Spanien mit Blériot XI
- 13. Juli 1913** 1. Überquerung der Berner Alpen via Jungfrauoch, Brig, Eggishorn, Helsenhorn und Landung in Domodossola Italien mit Blériot XI
- 1914** Unteroffiziersschule
- 01. Aug 1914** Übertritt zur neu gegründeten Fliegertruppe
Oberleutnant und Cheffluglehrer
- 07. Juli 1919 Dübendorf ZH;**
Absturz mit Nieuport 23C-I Nr. 604; 4249 Flüge, 600 Flugstunden, ca. 80'000 km



Quelle: Bild 1: Das Berner Flughafenmagazin "BERN AIRPORT"
Ausgabe 2 Juni 2012 (Karte Bern Beundenfeld)



Quelle: Bild 2 und Text: Flyer Prospekt der "Nieuport Memorial Flyers" (Oskar Bider vor Nieuport 23C-1, ca. 1918)

Zusammengestellt von Heinz Berger, Wichtrach

**Warum nicht einmal ein Bericht schreiben für das Clubheft ?
Senden Sie diesen an:**

Walter Kalt
Opfikerstrasse 3
8303 Bassersdorf Walter Kalt
oder per e-Mail an kawa@vtxmail.ch
Redaktionsschluss für Philatelie und Luftpost Ausgabe 1/2013
ist der 25. Februar 2013

Was hat eine Peking-Ente mit Philatelie zu tun?

Auf einer meiner Reisen nach China wurde ich zu einem Abschiedsessen eingeladen. Angesagt war Peking-Ente im berühmtesten Restaurant in Peking, dem "China Quanjude". Die Handelsmarke "Quanjude" wurde 1864 etabliert (im 3. Jahr der "Tongzhi" zur Zeit der Qing Dynasty!). Die Voraussetzungen für ein gutes Nachtessen waren also gegeben. Peking-Enten werden auf spezielle Art gebraten, so dass diese sehr zart werden und die Haut "goldbraun" (durch häufiges Übergießen mit einem Öl). Die Haut von so gebratenen Enten wird oft als teure Delikatesse angeboten. Und sie schmeckt wirklich gut.

Eher überrascht war ich, als die Ente mit einem Zertifikat mit Herkunftsort, Gewicht (in diesem Fall 1.48kg) und einer Code-Nummer angeliefert wurde, alles unter der Aufsicht der Chinesischen Lebensmittelkontrolle. Diese Informationen habe ich auf einer Postkarte (Eindruck 80 Fen; 1 Renminbi Yuan = 10 Jiao = 100 Fen, zirka 16 CH-Rappen) entdeckt, dem oben erwähnten Zertifikat.

Ich habe meine Gastgeber gebeten, mir diese Karte in die Schweiz zu senden, was mit einer Ergänzungsfrankatur von einigen Yuan auch besten geklappt hat (ca. 8 Tage unterwegs). Bitte beachten Sie die Scans der Postkarte.

So kann Philatelie mit einem guten Essen verknüpft werden.
Heinz Berger, Wichtrach



Zerlegt wurde die Ente fachgerecht von einem Koch mit hygienischer Ausstattung



天 下 第 一 楼

全聚德烤鸭纪念卡
Commemoration Card of Quanjude Roast Duck

全聚德

全聚德集团

中国 驰 名 商 标
创建于1864年

仁 德 至 上	聚 而 不 散	全 而 无 缺
------------------	------------------	------------------

您享用的全聚德烤鸭编号为[1.48亿(和) 467547]
The above number is the code of roast duck.

中国 全聚德(集团)股份有限公司
CHINA QUANJUDE (GROUP) CO.,LTD.
全国统一客服热线: 400-700-1864 股票代码: 002186
网址: www.quanjude.com.cn

自行剪下兑奖无效

C组 No.594547

2014年7月6日开奖。2014年7月16日至10月15日公布抽奖结果并兑奖。中奖号码于2014年7月16日公布在全聚德网站(www.quanjude.com.cn)上。兑奖时领奖人须持中奖纪念卡及有效证件领奖。号码涂损、无号、自行剪下无效。详情垂询400-700-1864。

„Zeige mir das Flugzeug, das mich befördert hat“

Am Beispiel des Swissair-Erstfluges Locarno-Barcelona - oder Barcelona-Locarno?

Seit längerer Zeit schon wollte ich eine philatelistische Sammlung über die Swissair aufbauen. Das Titelblatt stand Ende der 90er Jahre fest. Es fehlte noch ein Entwicklungsplan und auch die (Pflicht) Belege waren noch nicht in genügender Menge vorhanden, um in der Konkurrenzklasse einer Briefmarkenausstellung mitzumachen. Die dramatischen Ereignisse von 2001 (9/11 und Grounding) und danach das Verschwinden der Ikone der Schweizer Luftfahrt machten meinem Vorhaben einen Strich durch die Rechnung. Da entschloss ich mich, den Weg der offenen Klasse einzuschlagen. Die offene Klasse ermöglicht den Aufbau eines Exponats, das ansonsten gar nie ausgestellt werden könnte. Die Möglichkeit, die Philatelie mit anderen Sammlungsobjekten zu verbinden, ist ein beherzter Weg, um das Interesse eines breiteren Publikums anzusprechen. Nach dem Grounding setzte ich mein Vorhaben in die Tat um: das Exponat „*Good bye Swissair, forever?*“ war geboren. Flugbelege und Briefmarken wurden mit Ansichtskarten, Flugplänen, Zeitungsbildern usw. aufgezogen. In einem weiteren Schritt versuchte ich, die Erst- und Sonderflugbelege der Swissair mit einer Ansichtskarte des Flugzeugs zu zeigen, welches die von den Aerophilatelisten gesuchten Belege befördert hatte. Im Schweizerischen Luftposthandbuch (LHB) des SAV waren diese Informationen vereinzelt vorhanden. Damit lässt sich aber kein Exponat aufziehen, das über mehr als zwei Rahmen hinausgehen würde. Also musste ich diese Informationen, wie auch immer möglich, selber herausfinden. Und so entstand ein neues Exponat mit dem oben erwähnten Titel. Natürlich wieder in der offenen Klasse.

Kataloge geben Auskunft über die Flugpostbelege. Herauszufinden, welches Flugzeug im Einsatz stand, ist viel schwieriger, aber ebenso spannend wie das Suchen nach einem fehlenden Beleg. Zeitungsartikel, Geschäftsberichte, Bücher, Fotos, Internet usw. mussten durchkämmt werden. Am Liquidationsverkauf der Swissair im September 2005 waren unzählige Bordbücher - eine einmalige Quelle für die gesuchten Informationen - zu haben. Ein Käufer hat viele davon ersteigert. Auf meine Frage während der Versteigerung angesprochen, ob er für ein Museum auftrete, gab er mir eine überzeugende Antwort, ohne ins Detail zu gehen. Und ich bot nicht mehr mit. Wo diese Bordbücher gelandet sind, weiss ich nicht. Bei einem Antiquariathändler habe ich danach zwei Exemplare gesichtet, so

dass ich annehmen muss, dass auch einige in privaten Händen gelandet sind.

Anfang 2011 fragte ich einmal bei der neu eingerichteten Dokumentationsstelle im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern (VHS) an, ob sie etwas über die Swissair haben. Ja, sie hatten was, sogar Bordbücher aus dem Liquidationsverkauf! Dies schürte mir neue Hoffnung, einigen meiner Swissair-Belege doch vielleicht sagen und zeigen zu können, welches Flugzeug sie befördert hatte.

So nutzte ich die Gelegenheit des Mitgliedertags des VHS für das Sichten, Kopieren, Fotografieren und Scannen von einigen Bordbüchern aus den Anfangszeiten der Swissair. Das Bordbuch der DC-3 HB-IRE, die den Erstflug Locarno-Barcelona gemäss LHB geflogen hat - bzw. haben soll - war vorhanden, und ich kopierte die erste Seite mit dem Eintrag „Barcelona“, um mir den Beweis zu sichern und die Information auf dem entsprechenden Ausstellungsblatt zu zeigen – es fehlte mir ja noch eine Ansichtskarte der HB-IRE. Damit war eine weitere Seite meines Exponats mit der Überschrift „Erstflug Locarno-Barcelona“ geistig schon kreierte: den Beleg hatte ich, die passende Ansichtskarte wie gesagt noch nicht, aber dafür den Auszug aus dem Bordbuch. Zu Hause konzentrierte ich mich dann auf das Datum des Erstflugs (welches mir beim Kopieren im VHS nicht genau präsent war) und entdeckte, dass die HB-IRE an diesem Tag (1. April 1940) gar nicht nach Barcelona geflogen ist, und dass der Eröffnungsflug nicht von der Schweiz aus, sondern umgekehrt vom Ausland aus in die Schweiz durchgeführt worden war...

In der Tat wurde die DC-3 HB-IRE am 28. März 1940 von Locarno nach Barcelona überführt (Abb. 1). Gestartet um 12.20 Uhr in Locarno und gelandet in Barcelona um 16.00 Uhr, was eine Flugzeit von 220 Min. bzw. 3 Std. und 40 Min. ausmacht:

4	28. 12:20	16:00	220	Locarno	Barcelona	1. P. Kunzle	
						2. P. Schaaf	Überf.
						R.T. Huguenin	führung
						St. Huberman	
						St.	
Total dieser Seite Total de cette page			Minuten				

Abb. 1: Aus dem Bordbuch der HB-IRE
(Quelle: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-23877).

Dann am 1. April 1940, also am Tag des Eröffnungsflugs, ist die HB-IRE um 11.15 Uhr (laut Flugplan war 09.45 Uhr vorgesehen) von Barcelona aus

Richtung Locarno gestartet (Abb. 2). Kurz zuvor hatte der Pilot noch einen 5-minütigen Flug absolviert (oder war es nur ein Aufwärmen der Motoren, oder ein Probelauf wegen eines Problems, das die Auswechslung des Flugzeugs in Locarno erklärt?). Sicher ist, dass nach einem Flug von 194 Min. bzw. 3 Std. und 14 Min. das Flugzeug um 14.29 Uhr in Locarno gelandet ist.

FLUGZEUG-AVION								HB- IRE	
Monat	Tag	Abflugzeit	Landungszeit	Flugdauer	Abflugsort	Landungsort	Besatzung	Art des Fluges	Bemerkungen
Mois	Jour	heure de départ	heure d'atterrissage	durée du vol	Lieu de départ	Lieu d'atterrissage	Equipage	Dur du vol	Remarques Remarques Remarques Remarques
1/4	4	11 00	11 05	5	Barcelona	Barcelona	1. Pilot Künzle 2. Pilot Künzle Radiotele. Künzle Steward.	1087	
1/4	4	14 48	17 55	117	Locarno	Barcelona	1. P. Beyer 2. P. R.T. Künzle Steward.	1087	
1/4	5	19 30	13 11	111	Barcelona	Locarno	1. P. Beyer 2. P. R.T. Wegmann Steward.	1087	

Abb. 2: Aus dem Bordbuch der HB-IRE
(Quelle: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern / VA-23877).

So weit alles gut. Die diesem Erstflug gewidmete Seite konnte aufgebaut werden, aber nur mit einem Flugbrief ab Spanien (Abb. 3) und allenfalls einem Bild der HB-IRE, da der Eröffnungsflug am Vormittag ab Barcelona initiiert worden und die HB-IRE eindeutig erst am 4. April die Strecke Nr. 1087 Locarno-Barcelona geflogen ist (Abb. 2)!



Abb. 3: Erstflugbrief RF 40.2b (mit Unterschrift des Piloten Alfred Künzle) Barcelona-Locarno.

Der Entwertungsstempel zeigt, dass er morgen in der Früh zwischen 4 und 5 Uhr angebracht worden ist (5 M = Manana). Für den (verspäteten?) Abflug um 11.15 Uhr reichte es längst. Rückseite: Stempel Locarno 2.4.1940 / 6 Uhr (warum denn so spät, da das Flugzeug am Vortag um 14.29 Uhr in der Magadino-Ebene gelandet war?)

Vor Kurzem fand ich in einer Rundsendung einen weiteren Flugbrief vom 1.4.1940 ab Spanien (Abb. 4), dessen Stempel aber von jenem des Briefes Abb. 3 abweicht. Obschon auch vom Tage des Erstfluges datiert, war es für ihn endgültig zu spät, um mit dem um 11.15 Uhr gestarteten Eröffnungsflug mitreisen zu können:



Abb. 4: Abstempelung 1.4.40, aber am Abend zwischen 18 und 19 Uhr (7T = Tardes), gleicher Stempel wie der Ankunftsstempel auf den Sendungen aus der Schweiz (vgl. Abb. 5). Wenn es sich nicht um einen Stempelfehler handelt, wird dieser Brief wohl am 2. oder 3. April seine Reise absolviert haben. Rückseite: Ankunftsstempel Moudon 4.4.1940 / 10 Uhr.



Abb. 5: Erstflugbrief RF 40.2a ab Locarno mit Ankunfts- bzw. Transitstempel Barcelona 1.4.40 / 7T (d.h. zwischen 18 und 19 Uhr). Rückseite: Ankunftsstempel (?) Lisboa Central R 7.4.40. Porto: Brief Ausland 30 Rp.+ Einschreiben 30 Rp. + Sonderluftpostzuschlag 50 Rp. = Total 110 Rp.

Offen bleibt damit die Frage des am 1. April 1940 von Locarno nach Barcelona eingesetzten Flugzeugs. Die Rotation der Maschinen in den ersten Tagen kann wie folgt aufgelistet werden:

- Kurs 1a am 1.4.1940: Barcelona-Locarno HB-IRE
Erstflug, dokumentiert (*Abb. 2 u. 3*)
- Kurs 1b am 1.4.1940: Locarno-Barcelona unbekannt 1
Erstflug, dokumentiert (*Abb. 5*)
- Kurs 2a am 2.4.1940: Barcelona-Locarno unbekannt 1
dokumentiert (Bericht der NZZ)
- Kurs 2b am 2.4.1940: Locarno-Barcelona unbekannt 1 oder 2
- Kurs 3a am 3.4.1940: Barcelona-Locarno unbekannt 1 oder 2
- Kurs 3b am 3.4.1940: Locarno-Barcelona unbekannt 1 oder 2 oder 3
- Kurs 4a am 4.4.1940: Barcelona-Locarno unbekannt 1 oder 2 oder 3
- Kurs 4b am 4.4.1940: Locarno-Barcelona HB-IRE
dokumentiert (Bordbuch, *Abb. 2*)
- Kurs 5a am 5.4.1940: Barcelona-Locarno HB-IRE
dokumentiert (Bordbuch, *Abb. 2*)

usw.

In seinem Werk „*Die Swissair 1939-1945*“ berichtet Alfred Muser, dass auf der Linie Locarno-Rom Douglas DC-2 und nach Barcelona, wegen der grösseren Distanz, DC-3 eingesetzt wurden. Der zum Eröffnungsflug geladene Dr. W. Bierbaum, Redaktor der NZZ, berichtet im selben Buch über den Flug (Kurs 1b gemäss obiger Aufstellung) wie folgt: „*Das Trio im Steuerraum funktioniert in klassischer Ruhe, am Steuer Pilot Künzle, an der Funkapparatur die Funker Saaf (sollte natürlich Schaaf heissen, Red.) und Wegmann.*“ Damit ist auch erwiesen, dass fast die selbe Besatzung, die den Morgenkurs ab Barcelona geflogen ist, auch den Nachmittagkurs ab Locarno zurück nach Barcelona ausführte. Einzig der Bordfunker (Wegmann anstelle von Auberson) und das Flugzeug wurden also in Locarno abgelöst bzw. ausgewechselt.

Das in der obigen Auflistung als „unbekannt“ bezeichnete Ersatzflugzeug muss also eine der drei Douglas DC-3 HB-IRA, HB-IRI oder HB-IRO gewesen sein, da die HB-IRU, laut Alfred Muser, nie im Verkehrsdienst eingesetzt wurde. Da die Linie am Morgen ab Spanien startete, heisst dies auch, dass Flugzeug und Besatzung die Nacht in Barcelona verbrachten. Warum aber begann dieser Flug eigentlich in Barcelona und nicht in Locarno? Wollte man den spanischen Geschäftsleuten die Hin- und Rückreise am gleichen Tag ermöglichen? Waren es zolltechnische Gründe?

Waren die Parkgebühren in Barcelona günstiger? Waren die Platzverhältnisse in Locarno über Nacht nur beschränkt vorhanden (gem. Muser zwei Plätze im Hangar)? Sollte aus Sicherheitsgründen je ein Flugzeug über die Nacht an jedem Linienkopf abgestellt sein?

Der wahre Grund ist mir (noch) nicht bekannt. Aber vielleicht kennt jemand die Antwort? Auch die Frage des Flugzeugs von Locarno nach Barcelona bleibt zu klären, sofern die Bordbücher der HB-IRA, HB-IRI und HB-IRO doch noch irgendwo aufzutreiben sind, oder vielleicht ein Bild vom Start in Locarno zu finden ist.

LOCARNO-ROM

Swissair Strecke 1086 Douglas DC 2

Werktäglich ab 18. III. 1940

13.30 14.00	ab	Bellinzona-Bahnhof (Offiz. Verkehrsbüro) an	11.55
14.10	ab	Locarno, Offiz. Verkehrsbüro „Pro Locarno“ an	11.45
14.40	ab	Locarno Flugplatz Magadino an	11.15
17.10	an	Rom Flugplatz Littorio ab	8.45
17.55	an	Rom, CIT / Ala Littoria Piazza Ezedra 64-66 ab	8.00

Flugverbindungen in Rom nach und von:

Balkanstaaten, Naher und Ferner Osten, Australien (auch via Neapel)
Ägypten, Ital. Ostafrika, Südafrika
Neapel, Sizilien, Tunis, Tripoli, Sardilien
Südamerika (nur Fracht und Post)

EISENBahn-ANSCHLUSSE

(gültig bis 18. V. 40)

09.00	ab	■	Basel	an	16.48	20.08
10.40	ab		Luzern	an	15.14	18.27
13.50	an		Bellinzona	ab	12.18	15.20
08.09	ab		Schaffhausen	an	16.50	21.53
08.14	ab		St. Gallen	an	17.35	20.27
10.15	ab		Zürich	an	15.43	18.54
13.50	an		Bellinzona	ab	12.18	15.20
(via Olten)						
—	—		Genève (via Biel)	an	20.04	23.40
—	—		Lausanne (via Biel)	an	19.24	22.48
—	—		Bern	an	17.30	20.42
09.37	ab		Olten	an	16.11	19.29
10.40	ab		Luzern	an	15.14	18.27
13.50	an		Bellinzona	ab	12.18	15.20
(via Zürich)						
06.30	ab		Genève	an	—	22.53
07.08	ab		Lausanne	an	—	22.14
08.20	ab		Bern	an	18.48	21.02
09.50	an		Zürich	ab	17.00	19.32
10.15	ab		Zürich	an	15.43	18.54
13.50	an		Bellinzona	ab	12.18	15.20
(via Simplon)						
06.30	ab		Genève	an	21.36	
07.15	ab		Lausanne	an	20.38	
06.35	ab		Bern	an	20.25	
10.17	ab		Domodossola	an	16.55	
12.43	an		Locarno	ab	14.26	

LOCARNO-BARCELONA

Swissair Strecke 1087 Douglas DC 3

Werktäglich ab 1. IV. 1940

13.30 14.00	ab	Bellinzona-Bahnhof (Offiz. Verkehrsbüro) an	13.55
14.05	ab	Locarno, Offiz. Verkehrsbüro „Pro Locarno“ an	13.45
14.35	ab	Locarno Flugplatz Magadino an	13.15
18.00	an	Barcelona Flugplatz Muntadas ab	9.45
19.15	an	Barcelona, „Iberia“, Paseo de Gracia 45 ab	8.30

Flugverbindungen in Barcelona nach und von:

Palma de Mallorca, Valencia, Madrid, Sevilla, Span. Marokko
Lissabon (Anschluss an Transatlantik-Flugdienst nach New York)
Las Palmas (Kanarische Inseln)

FLUGPREISE

	Einzel	Hin- und zurück ab Tag gültig	Über- nacht
Locarno-Rom	sfrs. 85.—	153.—	0.65
Locarno-Barcelona	sfrs. 200.—	360.—	1.50
Rom-Locarno	Lit. 400.— a)	720.— a)	3.— a)
Rom-Locarno	USA \$ 21.— b)	37.80 b)	—,15 b)
Barcelona-Locarno	Pes. 550.— c)	990.— c)	4.15 c)
Barcelona-Locarno	USA \$ 45.— d)	81.— d)	—,35 d)
Barcelona-Locarno	sfrs. 200.— d)	360.— d)	1.50 d)
Barcelona-Locarno	Hil. 85.— d)	153.— d)	—,65 d)

a) gültig nur für Flugbeine die in Italien an dort ansässige Personen ausgestellt werden;
b) gültig für Flugbeine, die ausserhalb Italiens oder in diesem Lande an dienstrecht-
liche Ausländer verkauft werden;
c) gültig nur für in Spanien an Personen spanischer Nationalität/ausgestellte Flugbeine;
d) gültig für Flugbeine, die ausserhalb Spaniens oder in diesem Lande selbst an Aus-
länder verkauft werden.

Sonderermässigungen auf der Strecke Locarno-Rom
30% für Hochschülerinnen 30% für Studenten an schweiz. Hochschulen
(Auskunft durch Reisebüros und Swissair)

§ Nur bei Bedarf * Die Passagiere sind gebeten sich nicht direkt zum Flugplatz zu begeben, sondern das Zubringerauto ab Stadtbüro zu benützen, um Abfertigungsschwierigkeiten zu vermeiden.

Der Sommerflugplan 1940 der Swissair war mit insgesamt nur zwei Flugstrecken sehr bescheiden. Er enthält die Abflugzeiten und die Bahnverbindungen als nützliche Informationen für die Reisenden von damals - und die Aerophilatelisten von danach. Denn daraus lässt sich vielleicht der Grund der Auswechslung der HB-IRE in Locarno ableiten:

nachdem die DC-3 erst um 14.29 Uhr gelandet war (*Abb. 2*), blieb kaum mehr Zeit für das Auftanken übrig, da der Abflug Richtung Barcelona auf 14.35 Uhr angesetzt war.

Die Bordbücher (oder Reisebücher, wie diese Dokumente auch genannt wurden) sind äusserst interessante Ergänzungen zu den Flugplänen und könnten sogar die Belegnummerierung im LHB beeinflussen. Wird aus der RF 40.2a nun eine RF 40.2b und aus der RF 40.2b folglich eine RF 40.2a?

Die aufgeworfenen Fragen zeigen, dass die Strecke Nr. 1087, die übrigens nur bis zum 9. Juni 1940 bedient worden ist, doch mehr als nur eine „gewöhnliche Linie“ ist – wenigstens für den Schreibenden.



*Die nur vor kurzer Zeit aufgetriebene Ansichtskarte mit der Douglas DC-3 HB-IRE, gelaufen 1951, wird ganz sicher das Sammlungsblatt mit dem Beleg Abb. 3 teilen.
Flug-Foto Schait, Dübendorf.*

Fazit: Vieles, was in den Katalogen steht, sollte nicht einfach hingenommen werden. Nachforschungen können manchmal neue und überraschende – ob interessante oder nicht, bleibe nun einmal dahingestellt – Erkenntnisse zutage bringen. Auch ist zu hoffen, dass die allfälligen Privatbesitzer von Bordbüchern oder Reisebüchern diese historischen Dokumente als solche behandeln und sie diese für die Aufbewahrung einem Museum, vorzugsweise z.B. dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, übergeben.

Werner Liechti, Biel

Südatlantik – Post ab der Schweiz

2. Teil von Fritz Kirchhofer

Deutsche Fluglinien 1934-1939 – Post ab Schweiz

Folgende deutsche Fluggesellschaften beförderten Post Richtung Südatlantik:

- **Lufthansa**
- **Deutsche Luftschiffahrt AG** (bis zum 21. März 1935)
- **Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH** (ab dem 22. März 1935)
- **Syndicato Condor zur Weiterbeförderung in Südamerika**

Lufthansa – Katapultpost Südatlantik

Auch die Deutsche Lufthansa und der Condor-Flugdienst versuchten die Postlaufzeit zu verkürzen.

Ab 1929 führte die Lufthansa Versuchs- und Erkundungsflüge durch. Beispielsweise wurde im selben Jahr die Post durch die Lufthansa den deutschen Dampfern bis Las Palmas auf den Kanarischen Inseln zugebracht.



1931 werden die Versuchsflüge erweitert bis nach Bathurst in der damaligen britischen Kronkolonie Gambia.

Da die Reichweite der Flugzeuge noch nicht für eine komplette Überquerung des Südatlantiks reichte, musste eine Zwischenstation eingerichtet werden. Auf dem Nordatlantik wurde bereits 1929 die Kombination Schiff – Flugzeug mit Erfolg getestet und kam zu einem regelmässigen Einsatz. Dabei wurden auf den Passagierdampfern *Bremen*

und *Europa* Katapultanlagen eingebaut und Flugzeuge mit Schwimmern während der Fahrt hunderte von Kilometern vor dem Zielhafen mit der Post losgeschickt.

Die daraus gewonnenen Erfahrungen machte man sich jetzt auch auf dem Südatlantik zu Nutze. Anders als auf dem Nordatlantik wurde aber ein schwimmender Flugzeug-Stützpunkt eingesetzt, ähnlich einem Flugzeug-träger. Die Lufthansa charterte dazu 1932 das Schiff **Westfalen** von der Norddeutschen Lloyd und baute dieses um. Die wichtigsten Anlagen waren ein grosses, fixes Katapult, eine Krananlage, eine kleine Werkstatt an Bord, um die wichtigsten Service- und Reparatur-Arbeiten an den Flugzeugen durchführen zu können sowie ein Schleppsegel, welches zur Aufnahme des Flugzeuges auf hoher See diente.

1933 war es dann soweit, dass auf die Theorie die praktische Erfahrung folgte. Es wurden Versuchsflüge von Bathurst nach Natal und umgekehrt mit Erfolg durchgeführt.

Für die Versuchsflüge war eine Postaufgabe über die Deutsche Post nicht möglich. Beförderte Post stammte von Besatzungsmitgliedern der *Westfalen* oder vom fliegenden Personal.



Abb. 2 Deutsche Postkarte vom 2. Juni 1933 mit Bord- und Sonderstempel sowie Ankunftsstempel von Bathurst/Gambia. Die Karte wurde dann wieder mit dem Flugzeug zurück zur Westfalen geflogen und erhielt den Ankunfts-Stempel vom 4. Juni 1933.

Am 3. Februar 1934 begann dann der offizielle Luftpostdienst. Auf dem Berliner Flughafen Tempelhof startete eine Heinkel He 70 nach Stuttgart. Hier wurde weitere Post zugeladen und der Flug ging über

Marseille nach Sevilla. Dort übernahm eine Junkers Ju 52 die Postladung und flog nach einer Zwischenlandung auf den Kanarischen Inseln nach Bathurst. Im Hafen lag die Westfalen mit der **Dornier Wal Taifun** auf der Katapultanlage. Die Post wurde umgeladen und die Westfalen lief mit Kurs Südamerika aus.

36 Stunden später wurde die *Taifun* vom Schiff *Westfalen* wegkatapultiert und flog nach Natal in Brasilien. Dort wartete bereits eine Junkers W34 auf Schwimmern, um die Post zu übernehmen und weiter zu befördern.

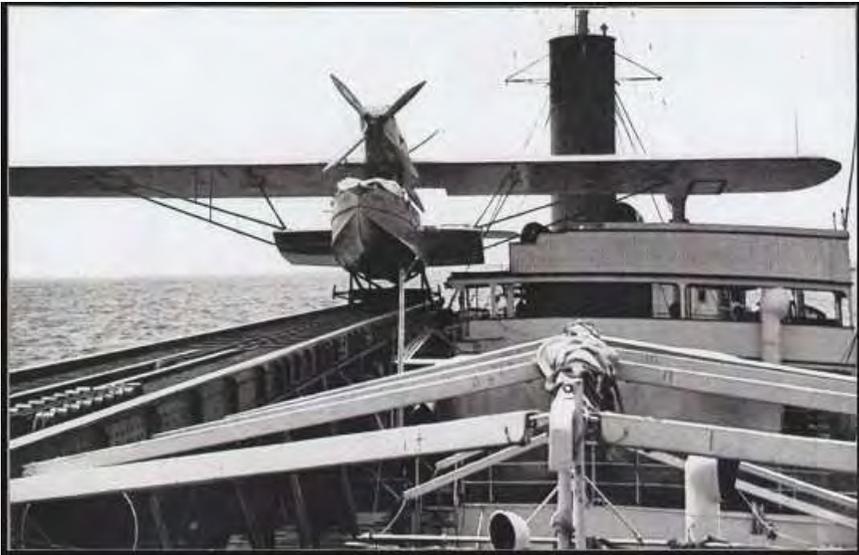


Flugroute Lufthansa/Condor

Das Abschleudern vom Katapultschiff war ein Erlebnis.

Ein Passagier schrieb u.a.

" Das Brüllen der Tandemmotoren mit ihren 144 Pferdestärken unterbrach die Träumerei. Ich sass neben dem Flugkapitän. Die Gaszufuhr wurde etwas gedrosselt, und am Schaltbrett leuchteten zwei rote Lampen auf als Zeichen, dass die Schleuder schussbereit sei. Die Deckbeleuchtung wurde gedämpft, um Blendung der Flieger zu verhüten. Der Pilot rief mir zu: " Blicken Sie geradeaus und halten Sie den Kopf hoch." Alles klar! Er gab Vollgas und drückte auf einen Knopf. Ich war auf einen ziemlichen Ruck gefasst; aber fast das Gegenteil trat ein. An Stelle des Stosses verspürte ich eine sanfte Zunahme der Geschwindigkeit und dazu einen kurzen, scharfen Schmerz, als hätte man mir eine feine Nadel ins Gehirn gestochen. Man darf es vielleicht als eine Bewusstlosigkeit bezeichnen, die durch die plötzliche Beschleunigung von 0 auf 160 Kilometer verursacht wird und nur den Bruchteil einer Sekunde dauert. Sechzigfacher Luftdruck schoss uns mit 2000 Pferdestärken aus einer 34 Meter langen Armbrust in anderthalb Sekunden in die Luft."



Das Dornier-Wal-Flugboot auf der Schleudervorrichtung der Westfalen.

Für die Flugpostbelege mit Lufthansa + Zeppelin nach Südamerika wurden ab 1934 einheitliche Flugbestätigungsstempel verwendet. Dabei gibt es, je nach Abgangsort, unterschiedliche Kennbuchstaben.

Briefe ab der Schweiz

Als **Vorläufer** zu betrachten sind Belege, die vor der vertraglichen Regelung unter den Staaten der Lufthansa mitgegeben wurden. Diese sind daran zu erkennen, dass sie Doppelfrankaturen aufweisen. Die Schweizer Frankatur war für das Briefporto ins Ausland, die Deutsche Frankatur für den Luftpostzuschlag.



Brief vom 16.3.34 ab St. Gallen nach Sao Paulo mit Mischfrankatur, welcher auf dem 4. Schleuderflug über den Südatlantik durch die Lufthansa befördert wurde (nur 1 Mitläufer bekannt).

Der **Erstflug** ab der Schweiz erfolgte mit dem 5. Schleuderflug.



Erste offizielle Postbeförderung ab der Schweiz. R-Brief ab Bern vom 29.3.34 nach Rio de Janeiro, Ankunftsstempel auf der Rückseite vom 5.4.34. Rein schweizerische Frankatur. Die Taxe betrug 30 Rappen für den Brief, 30 Rappen Einschreibgebühr und 170 Rappen für den Luftpostzuschlag.

Im August 1934 wurde ein zusätzliches Schiff in den Flugdienst gestellt mit dem Namen **Schwabenland**. Es wurde ähnlich umgebaut wie die *Westfalen* (mit einigen Verbesserungen) und kam zum ersten Mal am 8. September 1934 zum Einsatz.



R-Brief vom 6.9.34 ab Bern via Stuttgart nach Rio de Janeiro. Ankunftsstempel vom 13.9.34 auf der Rückseite. Unten rechts der rote Flugbestätigungsstempel von Stuttgart. Der Absender wusste nicht, dass anstelle der Westfalen an diesem Tag die Schwabenland zum Einsatz kam.



Erster Nachtflug vom 20.10.34, der **versuchsweise** auf der Schwabenland durchgeführt wurde. Brief in Luzern am 19.10.34 abgegeben und nach Rio de Janeiro befördert.

Ab dem 30. März 1935 wurde der regelmässige **Nachtflugverkehr** aufgenommen. Dadurch verkürzte sich die Postlaufzeit von vier auf drei Tage.



Aufnahme des regelmässigen Nachtflugverkehrs. R-Brief, in Schaffhausen am 29.3.35 abgestempelt, welcher dann mit dem 1. regelmässigen Nachtflugverkehr nach Rio de Janeiro geflogen ist.



Verlängerung der Strecke bis nach Santiago de Chile. Aufgabe in La Chaux-de-Fonds am 30.9.35, Erstflug durch LH am 3.10.39, Ankunftsstempel vom 8.10.35. Der Brief wog 7g, dadurch betrug der Luftpostzuschlag 4.-Fr. (2.- Fr. pro 5g).



R-Brief ab Emmenbrücke vom 4.1.39 nach Buenos Aires mit rotvioletter Flugbestätigungsstempel. Es handelt sich hier um den ersten durchgehenden Flug bis Buenos Aires.

Einige Bedarfsbriefe ab der Schweiz



Aufgabe in St. Blaise am 14.12.34. Via Buenos Aires nach Santiago / Chile, Ankunftsstempel rückseitig vom 22.12.34. Auf dem Südatlantikflug wurde am 15.12.34 ein besonderer Flugbestätigungsstempel „Weihnachten 1934“ in grün angebracht.



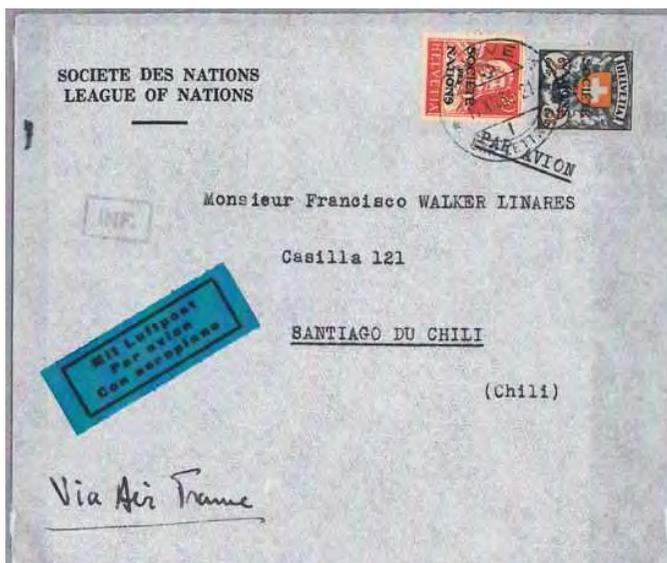
Ab dem 23.4.36 erfolgte die Beförderung der Post ab Flugplatz Frankfurt. Bundesfeierkarte, aufgegeben am 1. August 36 in Zürich. Mit Bahnpost Basel - Frankfurt, dann nach Buenos Aires. Die Taxe für eine Karte ins Ausland betrug 20 Rappen, der Flugpostzuschlag 1.90. Fr.



R-Brief ab Basel vom 9.6.36 nach Buenos Aires, Ankunftsstempel am 14.6.36. Der Brief wog 28g. Dies ergab eine Gesamtfrankatur von 12.20 Fr. (50 Rp. Auslandbrief (bis 20g 30 Rp., je weitere 20g: 20 Rp.), Einschreiben 30 Rp., Luftpostzuschlag 1.90 Fr./5g, also 6x 1.90 Fr.).



Brief vom 30.11.36 ab Zürich-Fraumünster nach La Paz in Bolivien. Der Brief wurde zuerst nach Basel, dann mit der Bahn nach Frankfurt befördert, weiter mit Lufthansa via Marseille-Lissabon-Las Palmas-Bathurst-Katapultflug nach Natal und Rio de Janeiro. Hier wurde er umgeladen auf den Anschlussflug nach Santos-Sao Paulo-La Paz.



11.12.36 Brief ab Genf „Société des Nations“ mit Leitvermerk „Via Air France“ nach Santiago de Chile, frankiert mit Dienstmarken! Da der erste Flug der Air France nach dem Unfall von Jean Mermoz ausfiel, wurde dieser Brief am 17.12.36 in Marseille dem Flugzeug der Lufthansa mitgegeben.



Unfallpost. Brief vom 9.3.37 ab Lausanne nach Rio de Janeiro. Das Kursflugzeug der Lufthansa, kommend von Frankfurt-Marseille-Lissabon-Las Palmas nach Bathurst, stürzte in den Gambia-Fluss. Die Post erhielt den Vermerkstempel „ACCIDENT D'AVIATION“. Die Taxe betrug 30 Rp. für den Auslandbrief und 1.60 Fr. für den Luftpostzuschlag. Interessant ist auch die Anschrift: S. A. I. et R (Abkürzung für „Son Altesse Imperial et Royal“) Monseigneur le Prince Pedro d'Orléans Braganca.



Brief vom 4.6.38 ab Genf via Marseille nach Montevideo, Ankunftsstempel 13.6.38. Ankunft des Briefes in Marseille am Sonntag um 08.00 Uhr (Transitstempel Marseille 5.6.38-10 auf der Rückseite). Da das Flugzeug der Air France in Marseille bereits um 5.45 Uhr gestartet war, wurde dieser Brief am Donnerstag 9.6.38 dem Flugzeug der Lufthansa übergeben. Auf dem Brief wurde ein Vermerkstempel „AVION PARTI“ angebracht. Der Luftpostzuschlag betrug 2.00 Fr./5g.

Da Air France und Lufthansa je in Eigenregie die Südatlantikroute bedienten, hatten beide den gleich grossen Aufwand und wenig Ertrag. So wurden Gespräche aufgenommen und es kam schlussendlich zu einer **Kooperation** zwischen den beiden Fluggesellschaften. Dieses Abkommen ist vergleichbar mit den heutigen Kooperationen wie Star Alliance oder One World.

Und so begann ab dem **1.Juli 1935 ein gemeinsamer Luftpostdienst** zwischen Air France und Lufthansa. Dies bedingte natürlich ein paar Anpassungen, sowohl im Flugplan wie auch beim Porto:

- Marseille wurde zum „Treffpunkt“ der Luftpost aus Deutschland und Frankreich und die Ankunftszeiten der Flugzeuge wurden aufeinander abgestimmt.
- Für die Lufthansa war Marseille somit nicht nur der erste Zwischenstopp zum Tanken, sondern auch der Aufnahmeort der Post ab Marseille.
- Die Lufthansa flog am Donnerstag, während die Air France weiterhin am Sonntag abflog.
- Die Luftposttaxen wurden ab diesem Datum angeglichen und es gab ein einheitliches Porto. Vorher war das französische Porto viel höher.
- Die nach Südamerika adressierte Luftpost wurde auf dem nächstmöglichen Flug, entweder vom französischen oder deutschen Luftpostdienst, befördert.

Belege, welche ab Marseille mit der Lufthansa befördert wurden, bekamen **keinen** roten Bestätigungsstempel!



Brief in Genf am 27.11.39 aufgegeben nach Buenos Aires. Leitvermerk „Deutsche Lufthansa via Marseille“. Der Brief wurde richtig mit Lufthansa nach Marseille und Bathurst befördert. Da sich die Schiffe aber zu dieser Zeit in der Überholung befanden, wurde der Brief mit dem Luftschiff LZ-127 „Graf Zeppelin“ auf der 3. Pendelfahrt von Bathurst nach Natal (Post-Abwurf, keine Landung!) und mit dem Condor-Anschlussflug nach Buenos Aires befördert.



Brief ab Bern vom 2.8.39 nach Lima/Peru. Leitvermerk-Etikette „From New York by Airmail“. Der Brief wurde mit Lufthansa von Frankfurt nach Marseille befördert. Von hier ging es auf dem Seeweg nach New York und dann wieder mit Luftpost weiter nach Lima. Ankunftsstempel am 8.8.39. Der Brief wog 21g, somit betrug die Taxe 50 Rp. (30+20) plus der Luftpostzuschlag von 3.00 Fr. (Strecke New York-Lima 60 Rp./5g).

Gegen Ende August 1939 stellte die Lufthansa die Flüge über den Südatlantik ein. Der letzte Flug fand am 24. August 39 statt. Luftpost nach Südamerika konnte über Lissabon und New York mit den Clippern von Pan American Airways PAA befördert werden. Der letzte Flug von Air France über den Südatlantik wurde am 25. Juni 1940 durchgeführt. Ab dem 21. Dezember 1939 bis zum 19. Dezember 1941 bestand die Möglichkeit der Luftpostbeförderung über Rom durch die italienische Fluggesellschaft LATI. Dieses Gebiet wird im 3. Teil von Fritz Kirchhofer behandelt.

Ebenfalls wurde Luftpost durch den **Zeppelin** über den Südatlantik befördert. Dazu gab es bis 1933 jeweils einen Sonderstempel. Ab 1934 erhielt die Zeppelin-Post dann den gleichen Bestätigungsstempel wie die Katapultpost der Lufthansa, sodass sich diese Transportart nur an den Daten unterscheiden lässt!



Brief von der NABA 1934 Zürich via Friedrichshafen nach Recife. Der Brief wurde mit dem Zeppelin auf der 10. Südamerikafahrt von 1934 befördert. Der Flugbestätigungsstempel ist der gleiche wie bei einem Katapultflug! Die Taxe betrug je 30 Rp. für Auslandbrief und Einschreibegebühr sowie 1. 70 Fr. für den Luftpostzuschlag.



6. Südamerikafahrt von 1935 mit dem Luftschiff „Graf Zeppelin“. R-Brief ab dem Internationalen Arbeitsamt in Genf (Dienstmarken!) vom 14.6.35 nach Pernambuco.

1935 und 1936 fanden sogenannte Pendelfahrten statt. Diese deckten die Revisionsarbeiten an den beiden Schiffen Westfalen und Schwabenland ab.



Geschäftsbrief vom 18.11.36 ab La Chaux-de-Fonds nach Buenos Aires. 2. Pendelfahrt von 1935 mit dem Luftschiff „Graf Zeppelin“ ab Bathurst, Abwurf der Post in Maceio. Der Luftpostzuschlag nach Argentinien betrug 2.00 Fr..



Brief ab Langnau vom 17.11.36 nach Sao Paulo, Ankunftsstempel am 24.11.36. Pendelfahrt mit dem Zeppelin von Bathurst nach Pernambuco. Die Gebühr für den Luftpostzuschlag nach Brasilien betrug 1.60 Fr..

2x WÖCHENTLICHER LUFTPOSTDIENST EUROPA-SÜDAMERIKA

**in 12 Stunden nach WEIT-ÄQUATORIA AFRIKA
in 2 Tagen nach BRASILIEN**

**in 3 Tagen nach ARGENTINIEN-URUGUAY
in 4 Tagen nach CHILE**

Flugdienst Air France

Sonntag	ab	GENÈVE	an	Mittwoch
Sonntag	ab	TOULOUSE	an	Mittwoch
Sonntag	ab	MARSEILLE	an	Mittwoch
Sonntag	an	CASABLANCA*	ab	Mittwoch
Montag	ab	CAHORS*	an	Dienstag
Montag	ab	NATAL	an	Montag
Dienstag	ab	RIO DE JANEIRO	an	Sonntag
Mittwoch	ab	BUENOS-AIRES	an	Sonntag
Dienstag	ab	MONTEVIDEO	an	Sonntag
Dienstag	ab	SANTIAGO CHILE	an	Sonntag

* Luftschiffahrt von u. nach LISSABON mit AÉRO-PORTUGUESA.

— — — — — * COTONOU mit AÉRO MARITIME.

Flugdienst Deutsche Lufthansa — Syndicato Condor

Dienstag	ab	FRANCFORT	an	Sonntag
Dienstag	ab	MARSEILLE	an	Sonntag
—	ab	BARCELONA*	an	—
—	ab	SEVILLE*	an	—
Dienstag	ab	LISSABON	an	Sonntag
Dienstag	an	LAS PALMAS	ab	Sonntag
Freitag	ab	CAHORS*	an	Sonntag
Freitag	ab	NATAL	an	Freitag
Sonntag	ab	RIO DE JANEIRO	an	Dienstag
Sonntag	ab	MONTEVIDEO	an	Dienstag
Sonntag	ab	BUENOS-AIRES	an	Dienstag
Montag	ab	SANTIAGO CHILE	an	Mittwoch

* Kann vorübergehend nicht angefliegen werden.

POSTSCHLÜSSE

In der Schweiz wählten sich nach dem Aufgabort, legen Sie daher Ihr Poststempel nach dem Postschlüssel in Ihrem Aufgabestempel.

STADT	DEUTSCHE LUFTHANSA	AIR FRANCE	STADT	DEUTSCHE LUFTHANSA	AIR FRANCE
AARAU	19.30	13.05	LUZERN	19.40	11.50
BASEL	22.05	13.50	MONTREUX	17.50	14.30
BELLINZONA	16.15	8.40	NEUCHÂTEAU	19.05	16.55
BESIN	19.50	13.20	OLTEN	20.50	13.50
BIEL	19.50	14.25	ST. GALLEN	17.50	10.40
CHAUX-DE-FONDS	16.00	13.50	ST. MORITZ	14.25	7.00
CHUR	17.25	9.50	SIDER	15.20	15.00
FREIBURG	15.55	13.50	SITTEN	16.10	13.15
GENÈVE	19.35	16.50	SOLOTHURN	20.05	14.00
INTERLAKEN	16.15	11.05	WINTERTHUR	16.45	11.10
LAUSANNE	16.40	17.35	ZÜRICH	19.40	15.25
LUGANO	15.40	6.05			

* Angegebene Zeit = erste Stunde vor Abfahrt.

POSTGEBÜHREN

Gewöhnliche Auslands-Freigebühr:

Briefe je 20 Gr.	Fr. 0.30
je 10 weitere 20 Gr.	» 0.20
Postkarten	» 0.20
Drahtschecks je 50 Gr.	» 0.05
Wahrscheinl. je 50 Gr.	» 0.05
Pfandesatz	» 0.10
Geschäftspapiere je 20 Gr.	» 0.05
Pfandesatz	» 0.50

Flächen mit nach Britisch-Gambia, Brasilien, Argentinien, Ecuador und Paraguay. Auskunft bei allen Postanstalten!

Luftpostzuschläge:

(ausser gewöhnlicher Auslands-Freigebühr)

DLH. Nach den Kanarischen Inseln (Mittwoch Dienstl.)	Fr. 0.20
Briefe je 5 Gr.	» 0.20
Andere Briefsendungen je 25 Gr.	» 0.20

DLH. Nach Bathurst (Britisch-Gambia) (Mittwoch Dienstl.)	Fr. 0.50
Briefe je 5 Gr. und Postkarten	» 0.50
Andere Briefsendungen je 25 Gr.	» 0.50

AF. Nach Mauritien, Senegal:

Briefe je 5 Gr. und Postkarten	Fr. 0.50
Andere Briefsendungen je 25 Gr.	» 0.50

Nach Eisenbahnküste, Franz., Guinea (Samstag Dienstl.):

Briefe je 5 Gr. und Postkarten	Fr. 0.70
Andere Briefsendungen je 25 Gr.	» 0.70

Nach Brasilien:

Briefe je 5 Gr. und Postkarten	Fr. 2.00
Andere Briefsendungen je 25 Gr.	» 2.00

Nach Argentinien, Bolivien, Chile, Ecuador, Paraguay, Peru, Uruguay (2x wöchentlich Dienstl.):

Briefe je 5 Gr. und Postkarten	Fr. 2.20
Andere Briefsendungen je 25 Gr.	» 2.20

AUSKUNFTE

erhalten sämtliche Postzustellen sowie alle Dienststellen der Deutschen Lufthansa und der Air France.

Spezial-Luftpostpapier, Umschlag und 2 Briefbögen = 5 Gr. im Papierhandel erhältlich.

Änderungen vorbehalten.

SOMMER 1937.

Flugplan ab der Schweiz nach Südamerika vom Sommer 1937. Hier sind die Postschlüsse der einzelnen Aufgaborte aufgeführt mit der Unterscheidung der Postbeförderung mit Lufthansa oder Air France. Ebenso sind die Postgebühren angegeben.

Fritz Kirchhofer
Ende 2. Teil

Im Gasballon die Pyrenäen überquert

Es ist Montagnachmittag, 16 Uhr. Seit 36 Stunden ist Team SUI 1 alias Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger in der Luft. Knapp 1300 Kilometer haben die beiden bis dahin zurückgelegt. «Im Moment sind wir mitten über Spanien, die Landschaft ist eher karg, aber das Wetter ist prächtig», sagt Pascal Witprächtiger. Trotz Satellitentelefon klingt seine Stimme erstaunlich klar. «Im Hintergrund pfeift das Sauerstoffgerät», erklärt er, «ab einer Höhe von 4000 Metern benützen wir das.» Aktuell befinden sie sich in 4210 Metern Höhe, «bei stahlblauem Himmel und 26 Grad Celsius».

Spezialanzug und Bett im Korb

Zwei Nächte stecken den Gasballonfahrern in den Knochen, seit sie am Samstagabend um 23 Uhr in Ebnat-Kappel starteten. Die erste Nacht über der Schweiz und Deutschland bei null Grad, «die Spezialanzüge geben gut warm». In der zweiten Nacht überquerten sie die Pyrenäen mit 60 Stundenkilometern. «Das war wunderschön, diese Landschaft bei Nacht», schwärmt Witprächtiger. Es sei immer etwas Spezielles, durch die Nacht zu fahren, über hell erleuchtete Städte zu schweben, in absoluter Ruhe.

Geschlafen hätten sie gut dank «ausgeklügeltem Bett» im Korb. Sie wechseln sich ab, alle vier bis fünf Stunden darf sich der andere auf die schmale Matratze legen, die Füße durch eine Klappe aus dem Korb strecken und sich ausruhen. Auch tagsüber. Damit sie genügend Konzentration und Kraft an den drei Tagen haben.

Und vor allem: «Für die Landung müssen wir topfit sein», sagt Witprächtiger. Wann und wo sie zur Landung ansetzen, sei noch offen: «Das ist abhängig von der Wetter- und Windprognose.» Sie hoffen, dass der Wind am Abend wie prognostiziert dreht und sie Richtung Westen bringt. Zum eigentlichen Ziel Portugal. Pilot Kurt Frieden und Co-Pilot Pascal Witprächtiger stehen in ständigem Kontakt mit ihrem Bodenteam. So erhalten sie Wetterprognosen oder Warnungen vor Waldbrandgebieten. «Zum Glück sind wir weit genug entfernt von den Brandgebieten in Portugal.» Und sie erfahren, wo sich ihre Konkurrenten befinden. Es bestehe kein direkter Sichtkontakt, die anderen Ballone seien zu weit von ihnen entfernt.

«Chancen auf Sieg sind intakt»

Schwierigkeiten haben die Schweizer bis Montagnachmittag keine erlebt. Schwierig sei, immer wieder zu entscheiden, «gehen wir in die Höhe oder in die Tiefe, um die Richtung zu finden». Am Montagnachmittag war Witprächtiger über die langsame Geschwindigkeit von gut 20 Stundenkilometern erfreut: «Der Wind soll anfangen zu drehen, wir sind nicht unzufrieden über

die gemächliche Geschwindigkeit, das hilft uns bei der Entscheidungsfindung, ob wir die dritte Nacht im Ballon bleiben können.»

Die Chancen auf einen Sieg seien intakt, «wir sind sicher im vorderen Drittel», so Witprächtiger. Allerdings wisse man nicht, wie die anderen Teams wegen der Nachtfahrt reagierten. Aufmunterung gab es schon von einem anderen Team: «Weiter so. Wir mussten leider die Segel streichen. Hätten gerne weitergemacht. Die Technik wollte nicht mitmachen. Nächstes Jahr wieder. Und in 2 Jahren dank Euch ab der Schweiz. Go for it. Liebe Grüsse Team SUI 3.» Dem kann man sich nur anschliessen.

<http://gordonbennettrace.wordpress.com/author/ballonfrieden/>

Zweiter Platz für Schweizer Team

Die Ostschweizer Gasballonfahrer mussten sich knapp dem französischen Team geschlagen geben. Sie freuen sich auf die öffentliche Siegerehrung in Ebnat-Kappel.

«Wir haben den ersten Platz nicht verpasst, wir haben den zweiten geholt», freut sich der Ostschweizer Pilot Kurt Frieden nach Abschluss des Gordon-Bennett-Ballonrennens. Nach ihrer Landung in Spanien waren Frieden und sein Co-Pilot in einem Restaurant «live» dabei, als der französische Ballon an ihnen vorbeizog. «Wir wären gerne Erste geworden, sind aber absolut glücklich mit unserem Platz», sagt Frieden. Das französische Team habe wirklich um den Sieg gekämpft, die Winde wurden immer langsamer.

Und etwas Pech war auch mit im Spiel. Am Dienstagvormittag, als Frieden und Co-Pilot Pascal Witprächtiger an ein militärisches Sperrgebiet gerieten, war es aktiv, und sie erhielten keine Freigabe. Am Nachmittag war das Gebiet nicht mehr aktiv, die Konkurrenten durften darüberfahren. «So ist das halt, der Luftraum ist nicht immer frei», sagt Frieden, den das aber gar nicht wurmt, «wir waren zum falschen Zeitpunkt dort.»

Gestern noch war Frieden per Auto auf der Rückreise in die Schweiz. Morgen abend will das Team hier sein: Frieden freut sich auf die öffentliche Siegerehrung mit offizieller Übergabe des Gordon-Bennett-Pokals auf dem Startplatz in Ebnat-Kappel mit stimmungsvollem «Ballonglöhnen».

Quelle: St.Galler-Tagblatt, Julian Nehmitz
Eingesandt von Fred W. Bucher

Der besondere Beleg

Der abgebildete Brief (siehe Seite 44) sieht auf den ersten Blick eigentlich nicht sehr aufregend aus. Bei genauerer Betrachtung ist es aber ein besonderes Exemplar!

Zuerst sieht man, dass es sich um einen Luftpostbrief aus Emmenbrücke, Schweiz, nach Buenos Aires, Argentinien, handelt. Frankiert wurde der Brief mit drei Freistempel (2x 1.00 Fr. und 1x 20 Rappen), entwertet mit dem Tagesstempel von Emmenbrücke vom 29.VII.36 um 13.00 Uhr. Dies entspricht einer portogerechten Frankatur, nämlich 30 Rappen für den Auslandbrief und 1.90 Franken für den Zeppelin-Zuschlag für einen Brief nach Südamerika!

Rückseitig ist der Ankunftsstempel von Buenos Aires angebracht.

Das Besondere an diesem Brief ist der Weg der Beförderung.

Nachdem der Brief in Emmenbrücke aufgegeben wurde, ist er gemäss dem Leitvermerk **Via Genève** zunächst nach Genf geleitet worden. Von Genf wurde der Brief dann über Lyon nach Marseille befördert. Dort kam der Brief am nächsten Tag an.

Eigentlich hätte der Brief in Marseille von der Lufthansa übernommen werden sollen und nach Sevilla in Spanien geflogen werden, um dort dann dem Luftschiff LZ-127 „Graf Zeppelin“ übergeben zu werden. Doch infolge des Ausbruchs des Spanischen Bürgerkrieges musste kurzfristig der Flugplan geändert werden. Als Alternative zur Postübergabe wurde statt Spanien nun mehr Montelimar in Frankreich festgelegt.

Am 30. Juli 1936 startete um 0.09 Uhr von Friedrichshafen das Luftschiff LZ-127 zur 10. Südamerikafahrt. Ziel des Zeppelins war nun Montelimar. Am gleichen Tag startete um 4.54 Uhr die Lufthansa ab Frankfurt nach Marseille. Dort wurde die Post für den Zeppelinflug übernommen, zu welchem auch dieser Brief gehörte. Dann flog man zurück nach Montelimar, wo die gesamte Post ausgeladen wurde.

Das mittlerweile eingetroffene Luftschiff übernahm nun von der Lufthansa diese Post. Das Luftschiff landete aber nicht, sondern die ganze Post wurde in Postsäcken an einem Seil befestigt, welches dann in die LZ-127 herauf gezogen wurde.

Nach der Postübergabe in Montelimar fuhr das Luftschiff weiter nach Recife in Südamerika. Auf dem Weg nach Recife wurde ein Teil der Post am 2. August 1936 morgens um 7.20 Uhr in Natal abgeworfen und mit dem Condor-Anschlussflug weiter befördert. Die Condor flog diesen Brief über Recife und Rio de Janeiro bis nach Buenos Aires. Am 3. August 1936 um

13.22 Uhr landete die Condor in Buenos Aires. Der Brief wurde ausgeladen, erhielt den Ankunftsstempel und dann dem Empfänger zugestellt. Der Brief hat also alle relevanten Stempel für die angegebene Beförderung. Ein Zeppelin-Bestätigungsstempel wurde auf dieser über Marseille geleiteten Post nicht abgeschlagen. Der Nachweis der Zeppelinbeförderung ergibt sich alleine aus den Auflieferungs- und Ankunftsstempeln!

Dies ist der erste bekannte Schweizer-Beleg, der über Marseille und Montelimar zu dieser Zeppelfahrt zugeleitet wurde. In den Katalogen von Sieger (Nummer 360) und im Schweizerischen Luftpost-Handbuch SLH (Nummer 241) war diese Zuleitung bis jetzt nicht bekannt und deshalb auch nicht aufgeführt.

Fritz Kirchhofer
(Attest von Dieter Leder, Meersburg)

Wussten Sie schon...

...dass im Zweiten Weltkrieg auf britischer Seite auch ein Jagdflugzeug zum Einsatz gekommen ist, welches über keinerlei nach vorne gerichtete Waffen verfügt hat ? Es handelte sich hierbei um den Flugzeugtyp Boulton Paul Defiant II



Walter Kalt
Quelle: <http://www.airventure.de>

Luftschiffstation Luzern, Flugunfälle und Notlandungen

Der neue und dritte Band aus Anlass 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz befasst sich mit der Luftschiffstation Luzern und den Flugunfällen und Notlandungen.

Im ersten Teil werden die ersten Versuche mit Luftschiffen der Schweizer Johann Pauli und Heiri Suter behandelt sowie diejenigen von Graf Zeppelin. Er baute über ein Dutzend Luftschiffe vor dem ersten Weltkrieg und im Jahre 1928 die sehr erfolgreiche LZ 127 und 1936 die Hindenburg. Am 1. Juli 1908 besuchte der soeben fertig gestellte Zeppelin LZ4 Luzern.

Die Luzerner mit dem Präsidenten Riedweg bestellten 1910 bei der Compagnie ASTRA in Paris die Ville de Lucerne und gründeten die „Aero-Genossenschaft Luzern“. Bereits am 24. Juli 1910 fand in Luzern die Eröffnungsfeier mit zahlreichen Gästen und der erste Aufstieg statt.

Im September 1912 engagierten die Luzerner das deutsche Parseval-Luftschiff. Es blieb dort einen ganzen Monat lang und beförderte 160 Passagiere.

Luzern begnügte sich nicht nur mit Luftschiffen. Bereits 1910 wurde in Luzern eine Flugwoche mit Motorflugzeugen mit vier Aviatikern organisiert. In den folgenden Jahren fanden jeden Sommer solche Flugwochen bzw. Flugmonate in Luzern statt. Der zweite Teil dieses Buches befasst sich mit den **Flugunfällen und Notlandungen** in der Anfangszeit der zivilen Fliegerei von 1909 bis 1951. Dabei werden auch die während des ersten Weltkrieges in der Schweiz notgelandeten und geflüchteten ausländischen Piloten mit Photos dokumentiert. Im Detail beschrieben werden die Unfälle von Geo Chavez bei Domodossola nach dem Alpenflug über den Simplon 1910 und der Flugunfall im März 1922 von Walter Mittelholzer bei Nebel in den Glarner Alpen und sein dramatischer Überlebens-Kampf mit dem gebrochenen Bein gegen Lawinen, Kälte und Erfrierung.

Das Buch umfasst 147 Seiten und 170 sauber reproduzierte Fotos und kann bezogen werden von:

*Jürg Tschumper, Im Langacher 24, 8606 Greifensee
(email: jtsch@gmx.ch) oder im Buchhandel.*

Hugo Ruoss



LUZERN ERSTE SCHWEIZ.
LUFTSCHIFF-STATION
· TÄGLICHE AUFSTIEGE ·

Hugo Ruoss

**Luftschiffstation Luzern,
Flugunfälle und Notlandungen**



Der besondere Beleg

