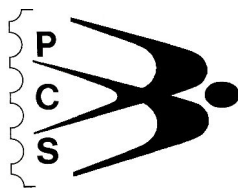


Ausgabe 1/2013



PHILATELIE UND LUFTPOST



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



ERSTFLUG
NIZZA - BERN



1921 Wappe Bern



Philatelisten-Club Swissair
Postlagernd
CH - 3123 Flughafen Bern-Belp

Erstflug mit Dornier Do328 der Sky Work

16. Mai 2012 Nizza - Bern

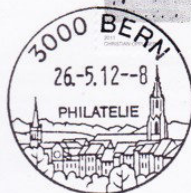
Erstflug mit Fokker 100 HB-JVH der Helvetic Airways

26. Mai 2012 Bern - Heringsdorf

helvetic 
erstflug airways
bern - insel usedom



helvetia 140



Philatelisten-Club Swissair
c/o Flughafen Heringsdorf
Am Flughafen 1
D - 17419 Zirchow

Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Aufgabenbereich	Seite 5
Liebe Mitglieder Peter Beer / Heinz Berger	Seite 6
SAV – Termine	Seite 9
Die kommenden Anlässe des SAV im 2013 und 2014	Seite 10
PCS – Termine	Seite 12
Redaktionsschluss	Seite 12
Südatlantik-Post ab Schweiz Fritz Kirchhofer	Seite 13
Boeing B787-8: Flugzeug der Zukunft oder Pleiteflieger? Peter Beer	Seite 25
Wussten Sie schon Walter Kalt	Seite 32
Der besondere Beleg Heinz Berger / Dieter Leder	Seite 33

**Klicken Sie doch mal auf die Homepage
vom PCS**

www.philclub-swissair.ch

vom SAV

www.sav-aerophilatelie.ch



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

Vorstand und Funktionen im SAV 2013 bis GV 2014

Präsident:	Heinz Berger, Gofritstrasse 9 3114 Wichtrach Tel: 031 781 18 01 Email: heinz.berger@certiconsult.ch
Vizepräsident, Auktionator und Webmaster	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@icli.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

Vereinsadresse: Heinz Berger, Präsident SAV, Gofritstrasse 9, Postfach 222, CH-3114 Wichtrach

Liebe Mitglieder,

Der Winter ist zäher als erwartet. Das freut die Skibegeisterten und das Hotelgewerbe in den Alpen. Andere haben etwas mehr Mühe, die Knie fühlen sich wie eingefroren an und manche wagen sich nicht mehr gross vor die Tür. Es ist aber auch die Zeit, um etwas Ordnung in seine Sammlung zu bringen und man hat kein „schlechtes Gewissen“, wenn man viele Stunden mit seinen Schätzen verbringt! Mir geht es jedenfalls so: ich baue meine Katapult-Sammlung um, alles auf Englisch für die nächste internationale Ausstellung in Melbourne. Ich werde dort nicht anwesend sein, aber dafür haben wir ja den VSPhV, welcher Kommissäre mit den Sammlungen auf Reisen an die verschiedenen Orte schickt.

Die Lage im „Luftraum“ verschärft sich weiter. Die grossen Airlines haben alle ihre Sparprogramme aufgegeben, gewisse Dienste werden ausgelagert und Lohnerhöhung ist ein Tabu-Wort. Aber das kennen wir auch schon von früher! Manchmal scheint sich die Geschichte zu wiederholen. Und trotzdem ist alles ein bisschen verschieden. In Amerika (wo ja die ganze Flugpreis-Liberalisierung begann) schliessen sich grössere Airlines zusammen (American Airlines und US Airways). Damit entsteht wieder eine gewisse Vormachtsstellung auf diversen Strecken und die Preise werden wieder steigen. Also zurück zu den Anfängen? Auf der einen Seite schon, wenn die Airlines überleben wollen. Andererseits gibt es immer wieder neue Airlines, die in die Bresche springen und neue Strecken anbieten.

Bei der Swiss weiss man nicht genau, wie sie weiter funktionieren wird. Sie ist im Sparprogramm der Lufthansa miteingebunden, obwohl eigentlich selbstständig und immer noch gut „auf den Beinen“. Nun steht dann die Erneuerung der A340-Flotte an. Und hier gibt es schon die wildesten Gerüchte: B-777, B787 oder „müssen“ Jumbos B-747-400 der Lufthansa übernommen werden, da diese mit dem A380 und dem neuen Jumbo zuviel Kapazität haben? Es stehen mal wieder interessante Entscheidungen an!

Und dann ist da noch die Sicherheit des Flughafens Zürich! Eine Studie hat festgestellt, dass die Sicherheit nicht oberste Priorität hat, hauptsächlich aus politischen Gründen! Über 30 Vorschläge wurden aufgelistet, um die Sicherheit zu verbessern! Einige sind utopisch und nicht realisierbar (Schliessen der Piste 28), andere brechen Tabus (Geradeausflug nach dem Start Richtung Süden) und sind politisch wohl nicht machbar. Wir werden wohl immer mit „gut schweizerischen“ Kompromissen leben müssen, die totale Sicherheit gibt es nicht!

Was gibt es Neues beim PCS? Die Chinesen kommen! Nachdem im Mai 2011 die Hainan Airlines den Verkehr von Peking nach Zürich aufgenommen hat sowie seit letztem Jahr auch die Swiss wieder nach Peking fliegt, eröffnet im Mai dieses Jahres die Air China die Strecke von Peking nach Genf. Wir sind mit dabei, wenigstens mit unseren Belegen. Auch auf der Neueröffnung der Strecke Zürich-Singapur werden unsere Belege mitfliegen. Dann sind noch ein paar andere Destinationen in der „Pipeline“. Die Arbeit geht nicht aus.

Wir werden versuchen, auch dieses Jahr wieder zwei interessante Vorträge zu organisieren. Wir hoffen auf einen regen Besuch an diesen Abenden!

Am Freitag, den 25. Oktober, organisiert die IGZP wieder den Ausflug an die Briefmarkenbörse in Sindelfingen. Bitte merken Sie sich dieses Datum vor. Sie haben auch wieder die Möglichkeit, bis nach Stuttgart zu fahren und sich dort etwas umzusehen (z.B. wie die Kosten des Bahnhofs 21 aus dem Ruder laufen). Ich werde Ihnen weitere Informationen zu gegebener Zeit noch zusenden.

Leider fehlen uns aktive „Schreiberlinge“, um ein volles Heft drucken zu können. Bitte senden Sie doch Ihre Artikel ein. Wir können diese auch noch zusammen bearbeiten und mit Bildern ergänzen! Helfen Sie mit, unser Heft zu gestalten!

Mein Kollege Heinz Berger macht auf all die weiteren Anlässe aufmerksam, die dieses Jahr stattfinden. Der PCS wird auch daran teilnehmen und ich würde mich freuen, Sie bei einem dieser Anlässe mal wieder persönlich begrüssen zu dürfen!

Ihr PCS-Präsident



Seitens des SAV gibt es folgendes zu berichten:

Der Tag der Aerophilatelie 2012 auf dem Flugplatz Wangen-Lachen war ein voller Erfolg. Der Sonderflug mit dem Wasserflugzeug auf dem Zürichsee ist gelungen, die Belege mit dem schönen Sonderstempel ebenfalls. Ganz herzlichen Dank an das OK, das Hervorragendes geleistet hat.

Auch ein grosses Erlebnis war die Freischaltung der SAV-Homepage. Rolf Röheli, unserem Webmaster, danke ich für seinen Einsatz ganz herzlich.

Sie finden in Zukunft alle Informationen auch auf dieser Homepage, die laufend auf datiert wird.

Das Verkehrshaus in Luzern hat unserem Vorhaben zugestimmt, eine Mehrrahmen-Wechseiausstellung im Luftfahrtbereich zu betreuen. So wird es uns möglich sein, die Aerophilatelie und unseren Verein einem breiteren Publikum näher zu bringen. Zur Zeit laufen Detailabklärungen. Bitte melden Sie sich beim Präsidenten falls Sie eine Sammlung im Verkehrshaus zeigen möchten. Ausstellungszeit etwa 3 Monate.

Das ganz grosse Ereignis in diesem Vereinsjahr ist die Herausgabe des neuen Luftposthandbuchs (LHB) Ausgabe 2013. Offizieller Ausgabetag ist der 12. April 2013, der mit einer Vernissage gefeiert wird. Die Einladung wurde an alle SAV-Mitglieder und weiteren Gästen verschickt. Bitte nehmen Sie an dem nicht alltäglichen Anlass in Kloten teil. Nach einer langen Durststrecke ist es Dank einem aussergewöhnlichen Einsatz - insbesondere durch den Leiter der Katalogkommission René Koller und unserem Ehrenmitglied Hugo Ruoss - gelungen, das etwa 960 Seiten umfassende LHB 2013 herauszubringen. Farbige, in besserer Qualität und gut gebunden. Dies zu einem vernünftigen Preis, auch Dank den Inserenten, denen wir für die finanzielle Unterstützung danken möchten. Das Interesse scheint sehr gross zu sein, auch im benachbarten Ausland. Einen ganz herzlichen Dank an René Koller und Hugo Ruoss und all die Helfer. Auch ein Dank geht an Herr Thomas Joss, Inhaber und Geschäftsführer des Multiprint Verlags. Er hat uns optimal unterstützt und uns auch aufmerksam gemacht auf Frau Hebeisen, die das ganze Layout des Katalogs unter Verwendung einer modernen Software übernommen hat. Herzlichen Dank auch an Frau Hebeisen.

Auf den Aufruf in der letzten Klubpost als Helfer an einem der Anlässe zur Verfügung zu stehen haben sich zwei Mitglieder gemeldet. Eigentlich schade, dass immer die Gleichen alles machen müssen...

Ich wünsche allen ein gutes und erfolgreiches Jahr, gesundheitlich, privat, geschäftlich und philatelistisch. Aerophilatelie ist ein Hobby, das bis ins hohe Alter Befriedigung gibt, insbesondere wenn man aktiv am Vereinsleben teilnehmen kann.

Ihr SAV-Präsident



SAV-Termine 2013 und 2014 (beachten Sie bitte auch den Beitrag "Kommende SAV-Anlässe" in diesem Heft)

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-Tage in Langenbruck BL

Samstag 13. Juli 2013 Sonderflug Langenbruck - Bern Belp - Jungfraujoch

Samstag 13. Juli 2013 Bider-Tag in Bern

Samstag/Sonntag, 31. August und 1. September 2013 Tage der Aerophilatelie Laufen (BL), gleichzeitig mit den Dittinger Flugtagen

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

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: **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.

Vorschau 2014:

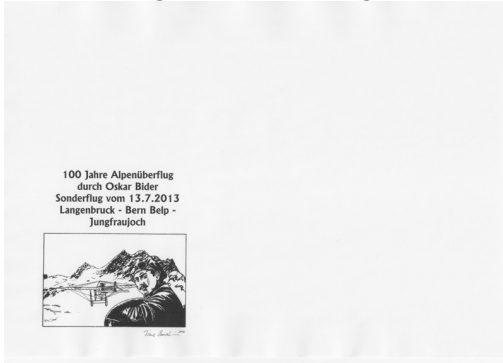
Die Tage der Aerophilatelie 2014 finden am 14. und 15. Juni auf dem Flugplatz Biel Kappelen statt.

Die kommenden Anlässe des SAV im 2013 und 2014

Bider-Tage in Langenbruck BL 22. & 23. Juni 2013

Am 22. und 23. Juni 2013 finden die Bider-Tage in Langenbruck BL statt. Der Jubiläumsanlass 100 Jahre Alpenüberflug durch Oskar Bider am 13. Juli 1913 soll gebührend gefeiert werden. Der SAV wurde von der Gemeinde Langenbruck eingeladen an diesem Anlass teilzunehmen. Zur Verfügung steht die ganze Turnhalle. Verschiedene Exponate unserer Mitglieder werden ausgestellt. Hauptthema der Ausstellung ist Oskar Bider. Die vielen erwarteten Besucher sollen auch einen guten Einblick in die Aerophilatelie erhalten. Es findet eine kleine Philateliebörse statt. Dazu wurden Händler die SAV-Mitglieder sind eingeladen, der Börsentisch wird gratis zur

Verfügung gestellt. An diesem Anlass wird auch der spezielle Briefumschlag verkauft (siehe Bild) sowie Bestellungen für zu fliegende Belege entgegengenommen (limitierte Auflage). Diese Belege werden mit dem Sonderflug vom 13. Juli 2013 befördert. Ebenfalls in der Turnhalle wird die Eidgenössische Münzstätte SWISSMINT die Entstehung der offiziellen



Sondermünze 2013 "Erste Alpenüberquerung 2013" (Nennwert Fr. 20.--) präsentieren und diese auch zum Verkauf anbieten (normale Münze Fr. 25.--; polierte Platte in Etui Fr. 55.--).

Der Sonderflug am 13. Juli 2013 ab Langenbruck

Genau 100 Jahre nach der ersten vollständigen Alpenüberquerung im Flugzeug wird der Sonderflug durchgeführt. Dazu stellt uns die Schweizer Luftwaffe einen Helikopter zur Verfügung. Der Helikopterflug führt von Langenbruck BL nach Bern-Belp (Belpmoos). Die Schweizer Post hat uns einen Sonderstempel bewilligt, der ausschliesslich für diesen Flug verwendet wird. Landung und Start werden mit grosser Wahrscheinlichkeit am Vormittag auf der Passhöhe des Oberen Hauensteins (Gemeinde Langenbruck) erfolgen. Der Postsack wird in Bern-Belp auf eine Piper Supercup umgeladen und auf den Gletscherlandeplatz beim Jungfrauoch geflogen. Dieser Flug wird durch das OK des Bider-Tags in Bern organisiert und durchgeführt. Er findet ebenfalls am 13. Juli 2013 statt.

Der Bider-Tag in Bern vom 13. Juli 2013

Das OK des Bider-Tags in Bern wird auf dem Bundesplatz eine grosse Feier durchführen. Im Alpinen Museum in Bern wird es eine Ausstellung geben. Der SAV wird mit einem 8-Rahmen-Exponat mit dem Titel "Erinnerung an Oskar Bider" vertreten sein.

Die Tage der Aerophilatelie (TDA) 2013 in Laufen BL 31. August & 1. September 2013

Am 31. August und 1. September 2013 finden die 47. Tage der Aerophilatelie statt. Seit 1967 alle Jahre und ohne Unterbruch! Hauptthema des Anlasses ist Theodor Borrer, einer der Schweizer Flugpioniere (Flugtag Laufen vom 28. September 1913). Die Schweizer Post hat uns auch dieses Jahr einen Sonderstempel bewilligt, ebenfalls ein Sonderpostbüro. Der Anlass findet in Zusammenarbeit mit dem OK der 30. Dittinger Flugtage statt, die an den gleichen Tagen stattfinden, dies nur wenige Kilometer von Laufen entfernt (koordinierter Shuttleservice). Die Stadt Laufen unterstützt uns durch die Zurverfügungstellung von Räumlichkeiten. Der Sonderflug findet mit dem Kleinflugzeug Stinson L5-B des Antonov-Vereins Schweiz statt. Als Pilot vorgesehen ist unser Mitglied Hansruedi Dubler. Geplant ist die Strecke Dittingen - Grenchen. Wie üblich findet eine grössere Philatelieausstellung mit Schwerpunkt Aerophilatelie statt, ebenso eine Briefmarkenbörse. Dieser Anlass wird durch den SAV selber organisiert. Im OK ist auch ein Vertreter aus dem OK der Dittinger Flugtage. Helfer möchten sich bitte beim Präsidenten melden. Besten Dank für Ihre geschätzte Mithilfe.

Die Tage der Aerophilatelie (TDA) 2014 auf dem Flugplatz Biel-Kappelen 14. & 15. Juni 2014

Die Tage der Aerophilatelie 2014 finden am 14. und 15. Juni auf dem Flugplatz Biel-Kappelen statt. Unter dem Patronat des SAV organisiert der Philatelistenverein Biel den Anlass. Der Verein feiert im 2014 sein 125-jähriges Bestehen. Herzliche Gratulation. Weitere Jubiläen werden gefeiert: über 100 Jahre Flugwesen in Biel, 45 Jahre Flugplatz Biel-Kappelen und 85 Jahre der Flugverbindung Bern-Biel-Basel. Es wird ein Anlass mit einigen Überraschungen.

Vieles dieser Anlässe ist noch im Fluss. Bitte orientieren Sie sich über die SAV-Homepage www.sav-aerophilatelie.ch, die möglichst aktuell gehalten wird.

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

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

23. März 2013 09.30 – 16.30 Uhr
Generalversammlung 55. Jubiläumsjahr des PCS.

06. Mai 2013 Vortrag

Zeig mir das Flugzeug das mich befördert hat.
Von Werner Liechti

Jeder Sammler hat einen kleine Schatz, bzw. eine Besonderheit in seiner Sammlung.

Sei es ein Beleg oder sei es eine Briefmarke, zeigen Sie uns Ihren Schatz und schreiben Sie einen kleinen Bericht darüber.

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 2/2013
ist der ?? . Monat 2013

Südatlantik – Post ab der Schweiz

Italienische Fluglinie „LATI“ 1939-1941 LATI = Linee Aeree Transcontinentali Italiane

Italien plant den Übersee-Luftverkehr

Der italienischen Nation war schon früh die Bedeutung der Luftpost nach Übersee bewusst.

In Anbetracht der vielfältigen privaten und geschäftlichen Beziehungen zwischen Italien und Südamerika organisierte das Militär prestigeträchtige Langstreckenflüge.

Benito Mussolini, welcher 1922 an die Macht gelangte, benutzte diese Erfolge zur Demonstration der nationalen Stärke. Gleichzeitig erfolgte die Planung eines regelmässigen Luftpostverkehrs zwischen Italien und Südamerika. Dieser sollte mit den bereits bestehenden französischen und deutschen Luftpostlinien in Konkurrenz treten. Es kam jedoch anders! Die politischen und kolonialistischen Ambitionen Italiens führten u.a. zu einem Krieg mit Äthiopien (ab 1935). Weiter erfolgte eine tatkräftige Unterstützung von General Franco im Spanischen Bürgerkrieg (Juli 1936 bis März 1939).

Zur Einrichtung eines regelmässigen Übersee-Luftverkehrs reichten die vorhandenen Ressourcen (finanziell und wirtschaftlich) nicht. Es blieb bei der Absicht, wobei doch einige Versuchsflüge durchgeführt wurden.

Die späte Verwirklichung eines regelmässigen Flugverkehrs.

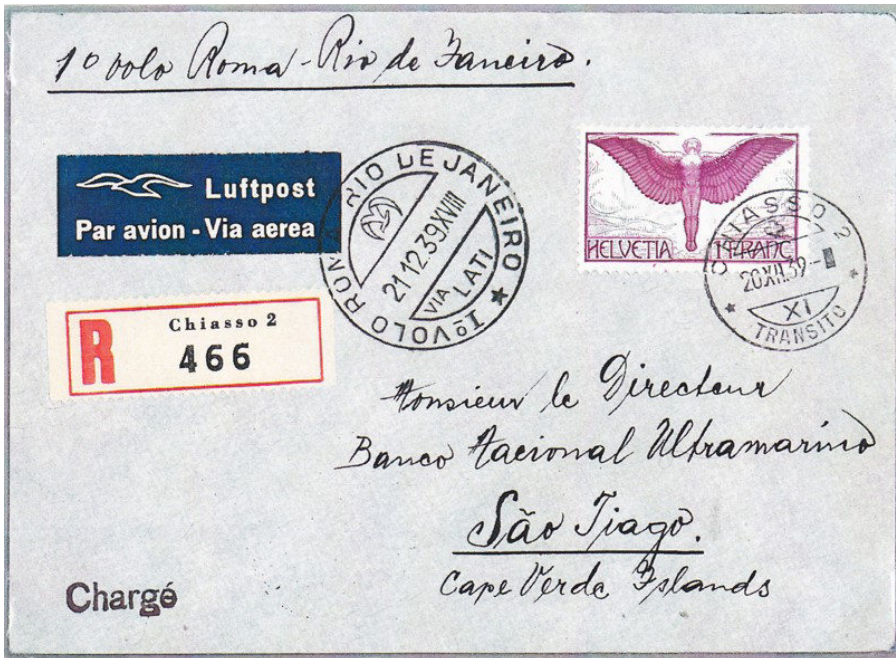
Die definitive Bewilligung durch die brasilianischen Behörden für eine Küstenflugroute ab Natal (Brasilien) in den Süden erfolgte am 3. Juli 1939. Es gab beträchtliche Meinungsverschiedenheiten über die Wahl der Flugzeuge: Wasser- oder Landflugzeuge? Eine provisorische Gesellschaft (Tochter der Al Littoria) entschied sich für Landflugzeuge vom Typ „Savoia Marchetti SM 83“, eine zivile Variante des dreimotorigen Bombers „S 79“. Im Februar 1939 erfolgte ein erster Versorgungsflug von Rom nach Rio de Janeiro via Dakar (Senegal) und Natal (Brasilien). Kurze Zeit später verweigerten die französischen Behörden den Überflug über französisches Gebiet in Afrika, da die Air France dieses Recht für sich beanspruchte. Daraus entstand eine nochmalige Verzögerung von etwa 6 Monaten bis zum Erstflug am 21. Dezember 1939. Da die deutsche Lufthansa bereits am 26.8.1939 den Überseeverkehr eingestellt hatte, konnte die „LATI“ von Beginn an eine grosse Postmenge befördern. Von der Schweiz erfolgte der Briefaustausch ohne Kontrolle einer Zensur.

Erstflug am 21. Dezember 1939

Die Eröffnung der neuen Flugpostlinie nach Südamerika wurde von der Schweizer PTT im Amtsblatt vom 16.12.39 bekannt gegeben. Die Flüge fanden im ersten Monat 14-tägig statt, danach wöchentlich jeden Donnerstag. Aus der Schweiz wurden gewöhnliche und eingeschriebene Sendungen bei der Sammelstelle Chiasso 2 angenommen, welche die Sendungen mit der Bahn dem Postamt Roma Ferrovia zuführte.

Am 21.12.1939 eröffnete die italienische Fluggesellschaft „LATI“ die Linie nach Südamerika. Die Route führte über Rom – Sevilla (vorgesehen war eigentlich Malaga) – Villa Cisneros (Spanisch Westsahara) – Sal (Kapverdische Inseln) – Recife (Brasilien) – Bahia - Rio de Janeiro. Ab März 1940 wurde die LATI-Fluglinie nach Buenos Aires (Argentinien) verlängert.

Die Belege vom Erstflug erhielten einen Sonderstempel "via LATI ..."

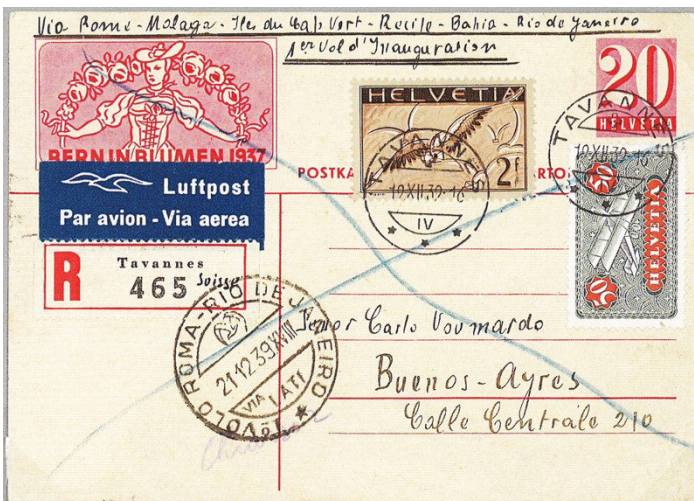


Eingeschriebener Brief, aufgegeben in Chiasso am 20.12.1939 nach São Tiago auf den Kapverdischen Inseln (Ankunfts-Stempel vom 22.12.39 rückseitig). Befördert auf dem **LATI-Erstflug vom 21.12.1939 Rom-Rio de Janeiro, Etappe Rom-Isola del Sal**, mit **Sonderstempel** zu diesem Anlass.

Taxen: Brief 30Rp., Einschreiben 30Rp., Luftpostzuschlag 40Rp.



R-Brief vom 19.12.1939 ab „Zürich-Luftpost“ nach Rio de Janeiro, ebenfalls **auf dem Erstflug vom 21.12.1939 befördert** (Sonderstempel).
 Taxen: Brief 30Rp., Einschreiben 30Rp., Luftpostzuschlag nach Rio de Janeiro 2.10Fr. Vermutlich wurde der Luftpostzuschlag nur bis Rio de Oro (Villa Cisneros) berechnet (20Rp.).



R-Postkarte vom 19.12.1939 ab Tavannes nach Buenos Aires. Da die Adress-Angabe ungenügend war (Vermerk auf der Rückseite), wurde die Karte durchgestrichen und wieder zurückgesandt.
 Taxen: Postkarte 20Rp., Einschreiben 40Rp., Luftpostzuschlag 2.10Fr.

Belege, welche den Leitvermerk „Air France“, „via Genf“ oder "Marseille" (Beförderung mit Air France) hatten, wurden ebenfalls mit dem Erstflug der LATI befördert.

Der Grund dafür ist nicht ganz klar. Vermutlich hat Paris die Postverwaltungen in Europa ersucht, keine Sendungen mehr für die Südamerikalinie der Air France nach Marseille zu leiten, weil die Ladekapazität der Flugzeuge erschöpft sei. Dies galt auch für den Retourflug von Südamerika nach Europa. Man muss auch bedenken, dass die Flüge der Lufthansa, die auch immer eine Menge Post nach Südamerika beförderten, nun ausgefallen waren. Dazu kam die zusätzliche Weihnachtspost, welche zu einer ermässigten Taxe transportiert wurde.

Der Luftpostzuschlag (1939) für die LATI war Fr. 2.10 pro 5g, jene für die Air France Fr. 2.00 pro 5g, die fehlenden 10Rp. wurden nicht beanstandet.



Brief ab Zürich vom 15.12.1939 nach Sao Paulo, Brasilien (Ankunftsstempel vom 25.12.39 rückseitig). Obwohl der Leitvermerk „Air France“ lautete, wurde der Brief via Genf nach Chiasso und Rom geleitet, wo er rechtzeitig für den Erstflug der LATI eintraf.

Taxen:

Air France: Brief (35g) 50Rp. (30+20), Luftpostzuschlag 2.00Fr./5g = 14.00Fr., Total 14.50Fr.

LATI: Brief 50Rp., Luftpostzuschlag 2.10Fr./5g = 1470Rp.; Total 15.20Fr.

Erstflug der LATI von Südamerika nach Europa am 21.12.39

Dieser Flug ist auch im Luftpost-Handbuch aufgeführt unter Unfallpost (UF C 33).

Für diesen Erstflug wurden durch die LATI drei verschiedene Flugzeuge eingesetzt:

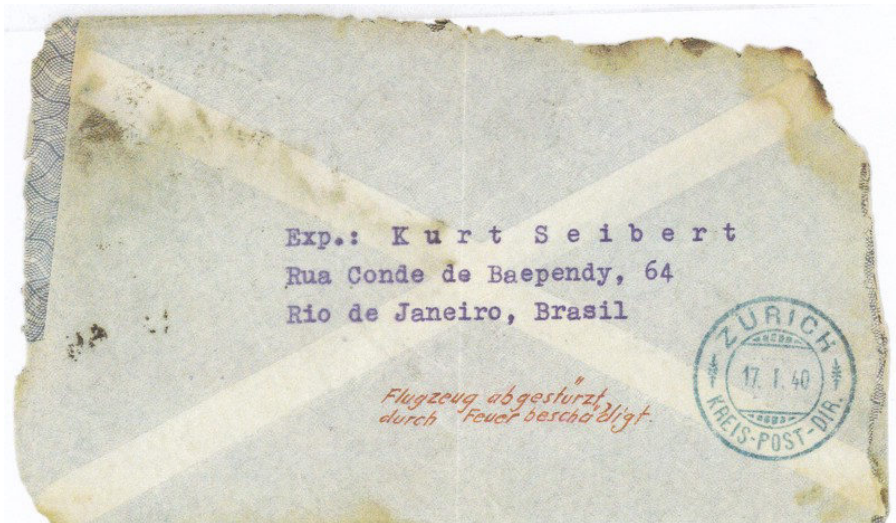
- SM 83 I-ARMA: Start am 21.12.1939, Rio de Janeiro – Bahia – Recife
- SM 83 I-AZUR: 22./23.12.39, Recife – Fernando de Noronha (brasilianische Insel) - Sal - Villa
- SM 83 I-APRA: 24.12.39, Villa Cisneros - (Sevilla – Rom), das Flugzeug ist am 26.12.39 in der Gegend von Mogador (Franz. Marokko) abgestürzt und verbrannt.



Briefaufgabe in **Bahia** für den ersten Retourflug via Italien mit LATI **nach Schaffhausen. Sonderstempel zum Erstflug.** Das Flugzeug ist abgestürzt und die Postkreisdirektion Zürich hat einen **handschriftlichen Vermerk mit roter Tinte** angebracht.



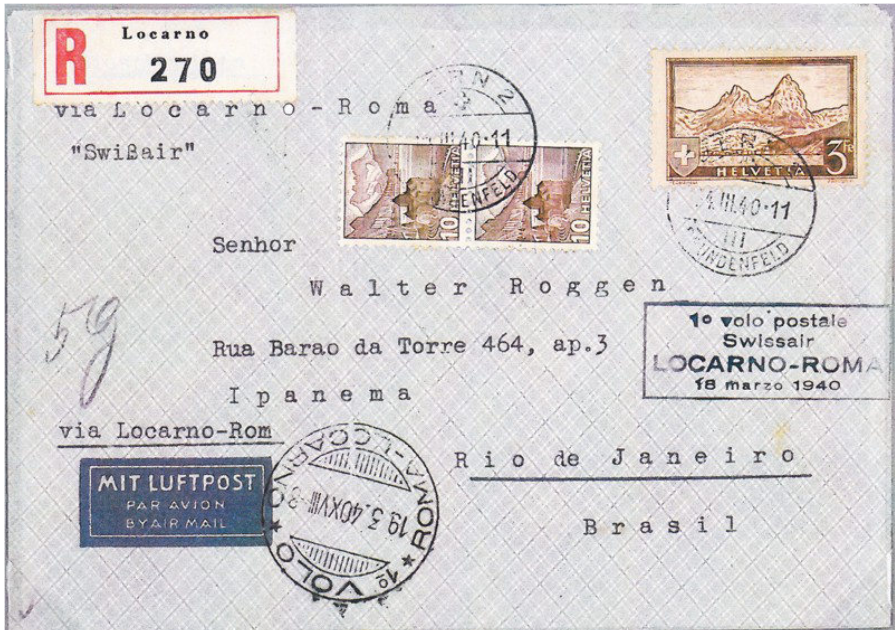
Brief von **Rio de Janeiro nach Zürich**. Obwohl im **Leitvermerk „Air France“** stand, wurde der Brief mit der LATI befördert.



Auf der Rückseite des Briefes wurde wiederum der Vermerk **„Flugzeug abgestürzt, durch Feuer beschädigt“** in Rot angebracht.

Zuleitung aus der Schweiz mit Swissair, Locarno-Rom 18.3.1940 bis 15.6.1940

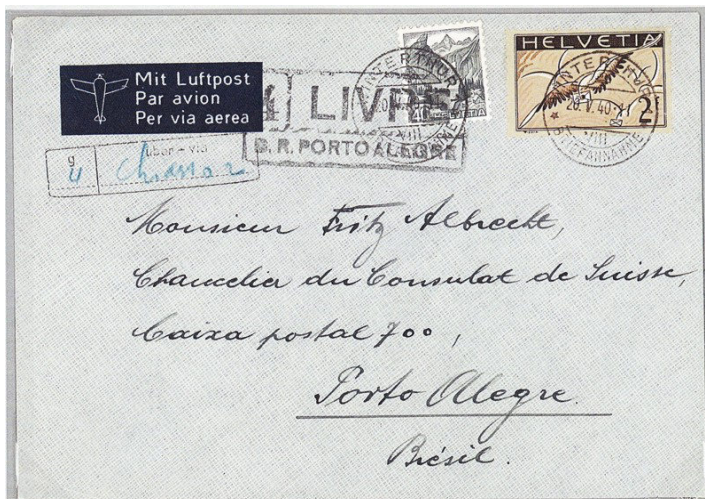
Die Postzulieferung ab Sammelstelle Chiasso 2 erfolgte mit der Bahn bis Bellinzona, ab Bellinzona mit dem Auto zum Flughafen Locarno-Magadino. Auf dem Flughafen wurde die Post in eine Swissair-Maschine verladen und nach Rom geflogen. Der Erstflug fand am 18.3.1940 statt.



Briefaufgabe in Bern am 14.3.1940, mit Bahn und Auto via Bellinzona zum Flughafen Locarno. Hier wurde der Brief registriert und mit dem **Erstflug der Swissair vom 18.3.1940 von Locarno nach Rom** geflogen (schwarzer Kastenstempel). Ab Rom wurde der Brief mit der LATI nach Rio de Janeiro befördert. Taxen: Brief 30Rp., Einschreiben 30Rp., Luftpostzuschlag: für Erstflug Swissair 50Rp. und für LATI 2.10Fr., Total 3.20Fr.



Brief ab Zürich vom 8.5.1940 nach Riberalta/Bolivien (Ankunftsstempel 30. May 1940). Mit Swissair Locarno-Rom, LATI Rom-Rio de Janeiro, Weiterflug mit Condor nach La Paz. Taxen: Brief 30Rp., Luftpostzuschlag 2.10Fr. Für Geschäftspapiere musste nur das Drucksachenporto bezahlt werden, das heisst, dass der Luftpostzuschlag bis 25g (anstatt 5g) 2.10Fr. betrug!



20.5.1940 Brief ab Winterthur nach Porto Alegre (Brasilien), Ankunftsstempel 27.4.1940 rückseitig. Der Brief wurde über Chasso 2 (wo er nachgewogen wurde!) zum Swissair-Flug Locarno-Rom befördert, dann weiter mit LATI nach Brasilien. Stempel von Porto Alegre: LIVRE, das bedeutet keine Nachgebühr. Taxen: Brief 30Rp., Luftpostzuschlag 2.10Fr.

Wiederaufnahme des Flugbetriebes Locarno-Rom am 2.1.1941

Eine Wiederaufnahme des Flugbetriebes auf der Strecke Locarno-Rom am 2.1.1941 hatte wenig Erfolg. Laut Geschäftsbericht der Swissair wurde nicht ein einziges Passagier-Ticket verkauft.

Bereits am **14.1.1941**, nach nur sechs Flügen (!), wurde diese Linie wieder eingestellt.

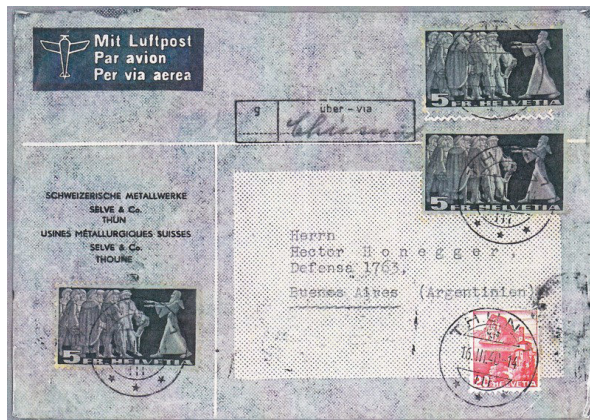


Brief aus dem Büro der UPU (Weltpostverein), aufgegeben in Bern am 10.1.1941, via Chiasso nach Locarno und mit der Swissair nach Rom befördert. Weiter mit der LATI (gemäss Leitetikette) über Rio de Janeiro nach Buenos Aires. Der Brief war eingeschrieben. Sowohl das Briefporto wie die Einschreibgebühr entfiel für den Weltpostverein, da es sich um eine rein postalische Angelegenheit handelt (siehe Vermerkstempel „Service des postes“)! **Somit musste nur der Luftpostzuschlag bezahlt werden.** Dieser betrug nun 2.40Fr. pro 5g.

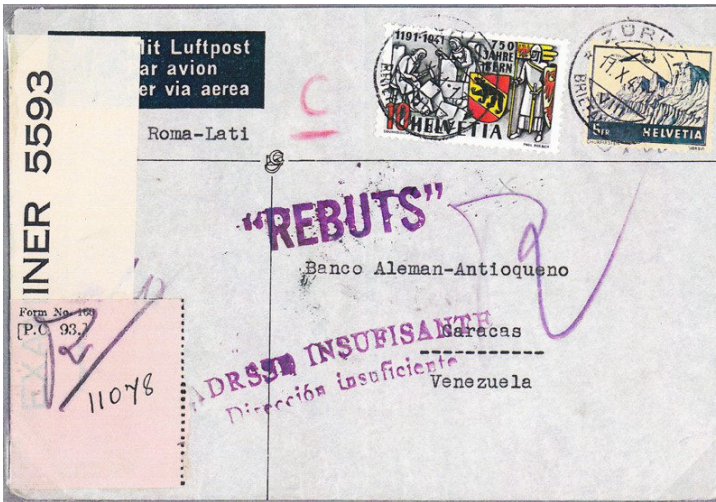
Im Folgenden sind noch einige **Bedarfsbelege**, welche mit der „LATI“ bis zur **Einstellung der Linie am 19. Dezember 1941** transportiert wurden, abgebildet.



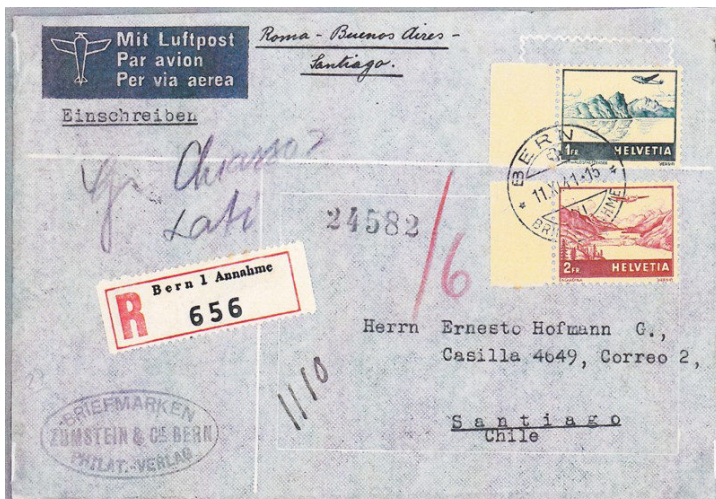
Brief ab Moudon vom 28.12.1940 nach Caracas (Venezuela). Der Brief wurde mit Verwaltungsmarken (Freimarken mit Aufdruck eines Kreuzes) frankiert. Von Moudon nach Chiasso mit der Bahn, Flug Locarno-Rom, mit LATI am 6.1.1941 Rom-Recife (9.1.1941)-Belem-Port of Spain-Caracas (Ankunftsstempel vom 18.1.1941 rückseitig). Zensurstreifen von Trinidad.
 Taxen: Brief 30Rp. und Luftpostzuschlag LATI 2.40Fr. (gültig ab 1.12.1940).



Brief ab Thun vom 16.3.1940, via Chiasso-Rom nach Buenos Aires (Ankunftsstempel vom 25.3.1940 rückseitig). **Ab dem 1. März wurde die LATI-Fluglinie nach Buenos Aires (Argentinien) verlängert!** Taxen: Brief 50Rp. (30Rp. bis 20g, dann zusätzlich 20Rp.) plus Luftpostzuschlag 2.10Fr./5g, ergibt bei einem Gewicht von max. 35g ein Total von 15.20Fr.



Brief ab Zürich vom 11.10.1941 nach Caracas, Ankunftsstempel vom 28.10.1941 rückseitig. Zensur-Öffnung in Bermuda. Leitvermerk via Roma – Lati. Da die Adresse ungenügend war, wurde der Brief wieder zurückgesandt. Taxen: Brief 30Rp., Luftpostzuschlag 4.80Fr. (2x 2.40Fr./5g), Total 5.10Fr.



Eingeschriebener Brief ab Bern vom 11.11.1941 nach Santiago de Chile, Ankunftsstempel vom 2.12.1941 rückseitig. Leitvermerk via Rom, handschriftlicher Gewichtsvermerk in Chiasso und sowie Vermerk "Lati". Taxen: Brief 30Rp., Einschreiben 30Rp., Luftpostzuschlag 2.40Fr. ,Total 3.00Fr., was mit den neuen Luftpostmarken entrichtet wurde.



Richtig frankierter Brief ab Zürich vom 27.12.1941 nach Rivera in Argentinien. Leitvermerk „Via LATI“. Die **letzte Überquerung des Atlantiks durch die LATI erfolgte aber bereits am 19.12.1941**, das heisst, dass die Linie zum Zeitpunkt der Briefaufgabe nicht mehr befliegen wurde!

Quellen:

- Magazin Post & Geschichte, Christian Geissmann + Reinhard Stutz (Text/Vorgeschichte)
- Postgeschichte, Bericht von Roland Kohl
- The Italian South Atlantic Air Mail Service, 1939-1941, Richard Beith

Fritz Kirchhofer
Ende 3. Teil

Boeing B787-8: Flugzeug der Zukunft oder Pleiteflieger?



Am 14. Januar 2013 landete zum ersten Mal ein Flugzeug vom Typ Boeing B787-8 in Zürich-Kloten. Das Flugzeug der Qatar Airways kam aus Doha und sollte nun täglich in Zürich starten und landen. Die Begeisterung war gross, sogar bei den Südanflug-Gegnern. Denn es war so richtig schön leise. Kaum hatte man sich auf das neue Flugzeug eingestellt, gab es kurz nach einander zwei Vorfälle, worauf alle Flugzeuge dieses Typs gegroundet wurden. Einige mögen sich sicher noch an das letzte Grounding einer Flotte erinnern: alle McDonnell Douglas DC-10 mussten nach einem Absturz in Amerika im Jahr 1979 am Boden bleiben.



Grounding der DC-Flotte im Jahr 1979.

Im nachfolgenden Artikel gebe ich ihnen ein paar Informationen zu diesem Flugzeugtyp.

Boeing hatte mit dem Muster B777 zuletzt Mitte der 1990er-Jahre ein neues Flugzeug auf den Markt gebracht. Mit den steigenden Erdölpreisen und nach dem 11. September war klar, dass ein neues Flugzeug konzipiert werden musste – die Boeing 787. Zuerst wurde das Flugzeug als „7E7“ bezeichnet. das „E“ stand für „efficient“. Nach dem Programmstart wurde es dann offiziell in 787 umbenannt. Ein Grund für die 8 war auch, dass diese Zahl im asiatischen Raum eine Glückszahl ist! Dazu kam noch der Übername „Dreamliner“, was so viel wie Traumflugzeug bedeutet.

Ein Hauptziel der Flugzeug-Ingenieure war, vor allem mittels eines niedrigeren Treibstoffverbrauchs, die Betriebskosten um acht bis zehn Prozent gegenüber der Boeing 767-300ER zu verringern. Zudem sollten tiefere Wartungskosten weitere zwei bis drei Prozent Ersparnis bringen.

Der offizielle Programmstart der Boeing 787 erfolgte am 26. April 2004, nachdem All Nippon Airways (ANA) als erster Kunde fünfzig Maschinen zur Auslieferung ab 2008 fest bestellt hatte. Dies galt für die 3 geplanten Versionen 787-3 (Mittelstrecke), -8 und -9 (Langstrecke mit 250 resp. 350 Passagieren). Es war ein ehrgeiziger Zeitplan, musste aber so aufgestellt werden, um dem Konkurrenten Airbus entgegen treten zu können.

Ähnlich wie bei Airbus werden wichtige Teile an verschiedenen Standorten produziert und zur Hauptmontage nach Amerika gebracht. Anders als bei Airbus werden diese Komponenten aber nicht in verschiedenen Werken der Firma bzw. Muttergesellschaft, sondern von unabhängigen Auftragnehmern gefertigt. Die Tragflächen werden durch Mitsubishi Heavy Industries im japanischen Nagoya gefertigt, das Höhenleitwerk durch Alenia Aeronautica in Italien (in Zusammenarbeit mit der türkischen TAI), einzelne Rumpfsektionen ebenfalls durch diesen Hersteller sowie die Lewis and Vought Corporation aus South Carolina bzw. Spirit AeroSystems aus Wichita (Kansas).

Bereits 2006 gab es Gerüchte, dass der Zeitplan nicht eingehalten werden könne. Es gab Probleme bei der Produktion von Rumpfsegmenten, bei den Tragflächen (Produktion und zu hohes Gewicht) und der Integration der Elektronik. Zudem war die Kommunikation mit den vielen Zulieferern sowie die Abstimmung der Zulieferer untereinander alles andere als optimal.

Am 5. September 2007 kündigte Boeing in einer Telefonpressekonferenz an, den Erstflug auf Mitte November bis Mitte Dezember 2007 verschieben zu müssen. Man hoffte, dass auf Grund einer Straffung des Testprogramms die für Mai 2008 geplante Erstauslieferung weiterhin möglich bleibe. Am 10. Oktober 2007 musste dies aber revidiert werden und der Erstflug wurde auf März 2008 und die Auslieferung auf Dezember 2008 verschoben. Der erste inoffizielle Roll-Out fand Ende Juni 2007 statt, als eine Boeing 787 aus den Fertigungshallen geschleppt wurde. Der offizielle Roll-Out folgte dann am 8. Juli 2007, als die 787 auf der Boeing-Flugwerft in Everett der Weltöffentlichkeit vorgestellt wurde. Das Datum schrieb Boeing nach amerikanischer Schreibweise als 7/8/7.



Roll-Out der B787 am 8. Juli 2007.

Die Verzögerungen gingen aber weiter und die Termine wurden immer wieder nach hinten verschoben. Es gab unter anderem Probleme mit Verbindungsteilen sowie mit dem Rumpf, der zusätzlich verstärkt werden musste. Zudem gab Boeing ausserdem bekannt, dass die Reihenfolge, in der die drei bisher angekündigten Varianten auf den Markt kommen werden, geändert wurde. Dem Basismodell 787-8 soll nun nicht die 787-3, sondern im Jahr 2012 die 787-9 folgen. Die -3 -Variante (Mittelstrecke) soll somit erst als dritte ausgeliefert werden, ein Termin wird aber nicht genannt.

Der Erstflug fand am 15. Dezember 2009 um 10:28 Uhr (Ortszeit) auf dem Paine Field in Everett bei Seattle im US-Bundesstaat Washington statt. Angesichts des ursprünglichen Zeitplans war dies eine Verspätung von 27 Monaten. Der etwa dreistündige Flug wurde von den Testpiloten Mike Carriker und Randy Neville durchgeführt, wobei die Maschine eine Maximalhöhe von 4572 m und eine Geschwindigkeit von 370 km/h erreichte.

Für das ganze Flugerprobungs-Programm hat man sieben Maschinen eingesetzt und es wurde am 13. August 2011 abgeschlossen. Insgesamt haben 1731 Flüge mit einer Gesamtflugdauer von 4911 Stunden stattgefunden.



Weksmaschine B787-8 in den „Hausfarben“ von Boeing.

Am 25. September 2011 fand nach einer Verzögerung von über drei Jahren die erste Auslieferung der 787 an die All Nippon Airways statt!

Am 26. Oktober 2011 wurde schliesslich der kommerzielle Flugdienst aufgenommen.

Am 6. Dezember 2011 konnte eine B787 im Rahmen eines Testfluges mit 13 Personen an Bord zwei Rekorde für Flugzeuge der Gewichtsklasse 200-250 Tonnen aufstellen: einen Distanzrekord ohne Zwischenstopp von 19.835 Kilometer sowie einen Zeitrekord von 42 Stunden 27 Minuten für eine Umrundung der Erde. Die erste Teilstrecke führte dabei von Seattle Richtung Osten über den Atlantik nach Dhaka, Bangladesch (19.835 km). Die Maschine wurde hier während eines zweistündigen Stopps aufgetankt.

Dann ging es wieder Richtung Osten über Singapur, die Philippinen und den Pazifik nach Seattle (18.678 km), wo das Flugzeug nach 42 Std 27 Min landete.

Hier noch ein paar technische Neuerungen, welche die B787 aufweist:
Die relative **Gewichtersparnis um 20 Prozent** wird durch Leichtbau erzielt. Ein Grossteil des Flugzeuges wird aus Verbundwerkstoffen anstelle von Metall gebaut. So hat etwa Aluminium nur noch einen Gewichtsanteil von 20 Prozent.

Für die Boeing 787 wurden speziell die Triebwerke **General Electric GENx** (GE Next Generation) und **Rolls-Royce Trent 1000** entwickelt. Bei diesen Triebwerken wird **keine Luft mehr für die Klimaanlage** abgenommen. Einzig für den Vereisungsschutz des Triebwerks gibt es eine Luftabnahme. Stattdessen hat jedes Triebwerk zwei Startergeneratoren von jeweils 250 kVA, welche zum Anlassen der Triebwerke und zur Stromerzeugung dienen. Der Verzicht auf die Abnahme von Luft führt zu einer **Effizienzsteigerung von rund acht Prozent**, was natürlich einen geringeren Kerosinverbrauch bringt. Der Schub beträgt 236 bis 334 kN.

Bei anderen Typen wird zum Anlassen Druckluft beispielsweise aus dem Hilfstriebwerk (APU) eingesetzt. Bei der Boeing 787 dient das **Hilfstriebwerk** mit seinen beiden 225-kVA-Generatoren **nur als Stromlieferant**.

Auch die **Klimaanlage** wird bei der Boeing 787 **elektrisch** betrieben. Dies hat den Vorteil, dass die Atemluft für die Kabine nicht aus den Triebwerken entnommen wird und deshalb nicht von Triebwerksölen verunreinigt werden kann.

Das elektrische System der Maschine arbeitet mit Wechselstrom variabler Frequenz (von 360 bis 800 Hertz) und ist im Gegensatz zu anderen Maschinen **dezentral ausgelegt** (zwei voneinander räumlich getrennte kleine Elektrikräume). Die Länge der Verkabelung konnte mit 113 Kilometern relativ gering gehalten werden (Boeing 767: etwa 150 Kilometer). Für Notfälle kann eine ausklappbare Staudruckturbine die wichtigsten Systeme mit 10 kVA elektrischer Leistung und Nothydraulik versorgen.

Schwachpunkt bei diesem Flugzeug sind die speziell entwickelten **Lithium-Ionen-Batterien**. Hier ist einesteils die Steuerungssoftware zur Ladung der Batterie noch nicht ideal. Es gab schon häufiger Batterien mit Tiefentladung (Batterie soweit geleert, dass sie nicht mehr aufgeladen

werden kann) und die Batterien mussten ersetzt werden. Bei Überladung können sie zu brennen beginnen und sind praktisch nicht löschar!

Eine **geringere Lärmemission der Triebwerke** wird unter anderem durch eine an der Nebenstromdüse angebrachte zickzackförmige Hinterkante („chevron nozzle“) ermöglicht, die zu einer besseren Durchmischung des Nebenstroms (Fanstrom, wird durch den grossen Rotor, welcher von vorne gut sichtbar ist, erzeugt) mit der Aussenströmung führt. Sie reduziert während der Start- und Landephase die Lärmentwicklung. Der Hauptnutzen liegt aber auch in einer deutlichen Verringerung des Geräuschpegels in der hinteren Kabine während des Reiseflugs. Damit konnten die Geräuschgrenzwerte für das Innere der Kabine trotz Leichtbau eingehalten werden.



Gut sichtbar die zickzackförmige Hinterkante beim Luftauslass der Fanluft.

Und hier noch eine kleine Auflistung von Zwischenfällen mit der B787:

- Am 10. November 2010 musste eine der sechs Testmaschinen wegen Rauchs in der Kabine notlanden. Laut US-Medien hatte ein Schaltschrank Feuer gefangen, worauf mehrere Instrumente ausfielen und die Piloten schliesslich auf Sicht notlanden mussten.
- Am 31. Juli 2011, nur wenige Wochen vor der geplanten Zulassung, endete ein technischer Abnahmeflug mit einer Notlandung. Kurz nach dem Start vom Firmenflugplatz in Everett bemerkte der Pilot Probleme mit der Klappensteuerung an den Tragflächen. Etwa zehn Minuten nach dem Abheben erklärte der Pilot einen Notfall und kündigte die Rückkehr zum Flughafen an. Dort gab es laut Boeing eine „sichere Landung“. Der

Konzern nennt einen fehlerhaften Sensor als Grund für die Notlandung. Der Zwischenfall zwang die US-Aufsichtsbehörde zu offiziellen Ermittlungen.

- Am 7. Januar 2013 explodierte bei einem Dreamliner der Japan Airlines auf dem Flughafen Boston eine Batterie. Das ausgebrochene Feuer konnte von der Feuerwehr gelöscht werden. Verletzt wurde niemand, da sich außer einem Mechaniker keine Personen an Bord des Flugzeuges befanden.
- Einen Tag später, am 8. Januar 2013, musste ein Dreamliner der Japan Airlines ebenfalls am Flughafen Boston den Start wegen eines Lecks am Treibstofftank abbrechen und konnte erst einige Stunden später Richtung Tokio abheben. Nach Angaben des Flughafens traten bei dem Zwischenfall knapp 150 Liter Treibstoff aus. Alle 178 Passagiere hätten die Maschine nach dem abgebrochenen Start unbeschadet verlassen.
- Am 9. Januar 2013 ließ die All Nippon Airways einen Dreamliner am Boden, weil ein Steuerungscomputer für die Bremsen defekt war.
- Zwei Tage später, am 11. Januar 2013, traten zwei Defekte auf: Risse im Cockpitfenster und wieder Ölverlust. Alle fünf Defekte der vorangegangenen fünf Tage betrafen die zwei japanischen Luftlinien JAL und ANA.
- Am 16. Januar 2013 musste eine 787 der Fluglinie ANA in Japan wegen Rauchentwicklung in der Kabine notlanden. Als Ursache wurde ein Defekt in den Batterien festgestellt. Die beiden japanischen Fluggesellschaften ANA und Japan Airlines entschieden, vorerst alle 24 Boeing 787 am Boden zu lassen und zu überprüfen.
- Kurz darauf erliess die amerikanische US-Luftfahrtbehörde FAA ein komplettes Flugverbot (Grounding) für alle Dreamliner. Fast weltweit haben sich andere Behörden diesem Verbot angeschlossen, so auch die EASA für Europa.

Am 5. Februar 2013 beantragte Boeing bei der FAA die Durchführung von Testflügen was auf Fortschritte bei der Problemsuche hinweisen könnte. Die Genehmigung dazu wurde am 8. Februar 2013 erteilt.

Natürlich hat jedes Flugzeug seine „Kinderkrankheiten“! Auch bei der Swissair wurden viele Änderungen und „Verbesserungen“ noch während der Einführungszeit der verschiedenen Flugzeuge gemacht. Dies ist auch bei diesem Flugzeug nicht anders. Zudem scheint sich das Problem doch klar auf die Elektrik zu beschränken und dies ist sicher lösbar. Mit den heutigen Medien wird auch vieles aufgebaut und präsent gehalten.

Übrigens:

Der Preis für eine B787-8 beträgt um die 168 Millionen US-Dollar. Für die Swiss ist die Maschine wohl zu klein als Ersatz für den A340 (zu wenig Sitzplätze in einer 3-Klassen-Version).



Boeing 787 in der Sonderlackierung, in der sie an ANA ausgeliefert wurde.

Peter Beer Quellen: Wikipedia, Jetstream



Wussten Sie schon...

dass der **Hubschrauber MIL Mi-26** der grösste in Serie gefertigter Hubschrauber der Welt ist? Die technischen Daten erscheinen unglaublich: Erstflug am 14.12.1977, Rumpflänge 33,73m, Höhe 8,05m, Rotordurchmesser 32m, 8 Rotorblätter am Hauptrotor, 5 am Heckrotor, Leistung 2x11.400 PS, Höchstgeschwindigkeit 295 km/h, Gewicht leer 28,2t, Max.-Gewicht 56t (bis zu 85 Passagiere).

Walter Kalt Quelle: <http://www.airventure.de/history2.htm>

Der besondere Beleg

Bundesfeierkarte 40 Rappen 1929 von Bern nach Guines (Kuba). Stempel Bern 1 Briefversand 31. Juli 1929. Stempel Friedrichshafen 31. Juli 1929. Zeppelin-Sonderbestätigungsstempel 1. Amerikafahrt 1929. Transitstempel New York 5. August 1929. Ankunftsvermerk Guines (Kuba) 8. August 1929. Zusatzfrankatur mit Flug Nr. 5 und Paar 12.

Gemäß Leitvermerk des Absenders sollte die Karte mit Flugpost auf der Linie Bern-Friedrichshafen-New York-Guines befördert werden. Theoretisch wäre das möglich gewesen: Bern ab 9.30 - an 10.30 Zürich ab 14.30 - an 15.45 Stuttgart ab 17.20 - an 18.20 Friedrichshafen. Mit der späten Auflieferung in Bern (31.7.29, 13 Uhr) wäre die Karte allerdings erst am nächsten Tag auf dieser Linie befördert worden und wäre dann erst am 1. August in Friedrichshafen angekommen ---- nur da war das Luftschiff allerdings schon unterwegs.

Aber der vom Absender angegebene Leitvermerk war wohl nur ein allgemeiner Leitvermerk und kein Leitvermerk für die Luftpostbeförderung. Denn mit 2.65 Franken ist die Karte nur als gewöhnliche Zeppelinpostkarte freigemacht, irgendwelche Luftpost vor oder nach der Zeppelifahrt wurde nicht bezahlt. Als Luftpostkarte mit Luft- und Zeppelinpost hätte die Karte 20 Rappen Luftpost Schweiz + 265 Rappen Zeppelin + 75 Rappen Luftpost nach Kuba gekostet, also 360 Rappen.

Daher wurde die Karte mit der Schweizer Bahn von Bern über Zürich nach Romanshorn mit Fährverbindung nach Friedrichshafen geleitet. Das war zudem auch die schnellere Verbindung Bern-Friedrichshafen. Interessant ist der Friedrichshafener Transitstempel vom 31.7.29 von 6 bis 7 Uhr Morgens --- dieser Transitstempel liegt damit VOR dem Auflieferungsstempel von Bern von 13 Uhr mittags. Das erklärt sich damit, dass Friedrichshafen mit ein- und derselben Stempelinstellung die Zeppelinpost stempelte, egal wann die Post tatsächlich in Friedrichshafen ankam oder bearbeitet wurde.

Die Karte jedenfalls wurde am 31.7.29 um 13 Uhr in Bern aufgeliefert und über Zürich und Romanshorn nach Friedrichshafen geleitet. Dort dürfte sie so zwischen 17 und 19 Uhr angekommen sein. Das ist relativ spät, aber es gab für die Amerikafahrt 1929 keinen fixen Postschluss. Post wurde gemäß Verfügung "bis zur Abfahrt des Luftschiffes angenommen". Theoretisch also bis 3 Uhr 30 am 1. August 1929.

Die Zeppelinbeförderung erfolgte mit der 1. Amerikafahrt 1./5. August 1929 Friedrichshafen-Lakehurst.

Doch nun kommen wir zur eigentlichen Frage: Wie ging es von New York nach Guines auf Kuba? Das Luftschiff landete am 5. August 1929 um 2 Uhr 52 in Lakehurst, NJ. Die Zeppelinpost wurde dann von Lakehurst nach New York gebracht und dort früh morgens Ankunft gestempelt. Ein privater Stempel vom 8. August 1929 dokumentiert wohl die Ankunftszeit in Guines. Das sind 4 volle Tage....

Seepostbeförderung von New York nach Kuba können wir ausschließen. Bleibt noch Luftpostbeförderung oder Landpostbeförderung:

Luftpost: Der erste Flieger Richtung Havanna nach der Ankunftsstempelung am 5. August um 3 Uhr was der National Air Transport (NAT) Service ab Newark Airport um 21 Uhr 10, der via Washington nach Atlanta ging und am nächsten Tag (6.8.) um 6 Uhr 45 Anschluss an eine NAT Maschine nach Miami erhielt, Ankunft in Florida um 13 Uhr 45. Erst am nächsten Tag (7.8.) ging es dann von Miami nach Havanna, Ankunft dort um 11 Uhr 45. Die Strecke Havanna-Guines wurde nicht geflogen, dort bestand Anschluss mit der Eisenbahn. Ob die Karte noch am selben Tag in Guines zugestellt werden konnte ist zu bezweifeln, die lokale Ankunft/Zustellung dort könnte am 8. August 1929 morgens/vormittags gewesen sein.

Landpost: Die erste Bahn Richtung Miami nach der Ankunftsstempelung am 5. August um 3 Uhr verließ die Penn Station in New York um 10 Uhr 15 und führte über Washington, Richmond und Jacksonville nach Miami, Ankunft dort am 6. August um 17 Uhr 10. Ob noch am selben Abend ein Schiff nach Miami ging ist zu bezweifeln. Wohl aber ist davon auszugehen, dass am nächsten Tag (7.8.) ein Schiff gegangen sein könnte, das Havanna noch am selben Tag erreicht hat. Damit könnte die Karte jedenfalls auch am 8. August in Guines zugestellt worden sein.

Fazit, es ist nicht eindeutig, wie die Karte von New York nach Guines kam. Auf Grund des Portos ist zu vermuten, dass die Karte mit der Bahn nach Miami und dann mit dem Schiff nach Havanna kam. Das Postamt Friedrichshafen hat die Karte sicherlich nicht für die Weiterbeförderung mit Luftpost vorbereitet und in New York wird man die Karte auch nicht als Luftpost behandelt haben. Daher Landbeförderung!

Heinz Berger (Beleg), Dieter Leder BRD (Detailanalyse).
Abbildung siehe Seite 36.



Sonderflug mit Saab 2000 HB-IYD der Darwin Airlines Lugano - Zürich
08. März 2012

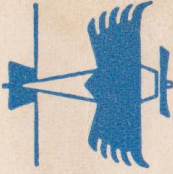
Sonderflug mit Saab 2000 HB-IZZ der Darwin Airlines Genf - Lugano
06. September 2012



Alessandro Taddei
Fermo in Posta
6527 Lodrino

DARWIN AIRLINE "CERESIO"
SAAB 2000 HB-IZZ Genève-Lugano
6.9.12 POSTAEREA

Der besondere Beleg



CARTE POSTALE POSTKARTE
BUNDESFEIER FÊTE NATIONALE
FESTA NAZIONALE

19

PAR AVION

29

CON AEROPLANO
DIT FLUGPOST



LINEE
LIGNE
VOM-DU-DE

31. VIII. 1929
Bern

Per ~~Zemmelin~~
Zemmelin

M. de Charmatt

Swiss (Cuba)
Cruzeiro 15

POUR LE DON NATIONAL SUISSE • FÜR DIE SCHWEIZ NATIONALS
B. Weber, Helvetische Str. Bern (Schweiz)

MIT LUFTPOST
PAR AVION
SWISSERO

Handwritten notes in various languages, including German and French, and several circular postmarks from Bern, Switzerland, dated August 31, 1929.