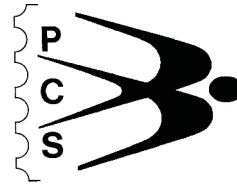


Ausgabe 1/2014



PHILATELIE UND LUFTPOST

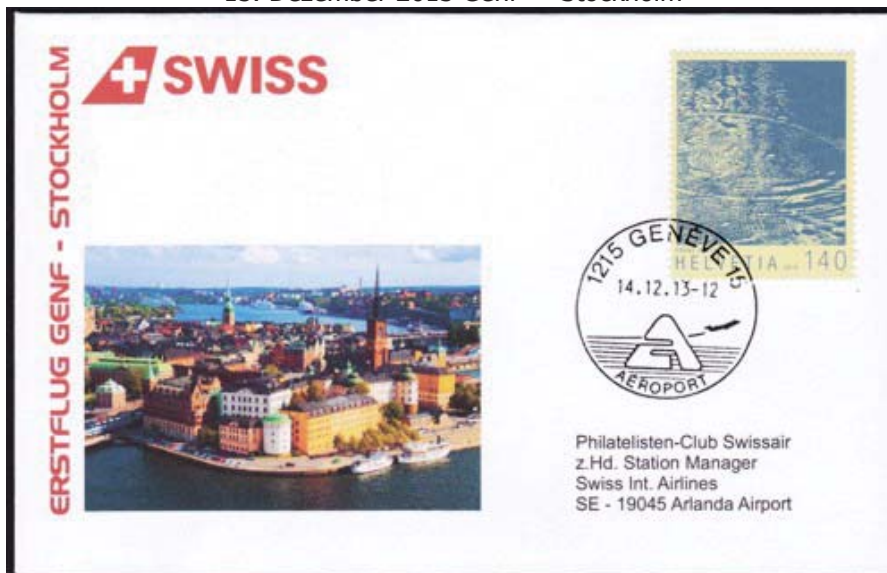


Gemeinschaftsausgabe des
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins SAV



Gesellschafts-Erstflug mit Airbus A340 HB-JMC der SWISS
13. Mai 2013 Singapur - Zürich

Gesellschafts-Erstflug mit Airbus A320 HB-IJM der SWISS
15. Dezember 2013 Genf - Stockholm



Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Aufgabenbereich	Seite 5
Liebe Mitglieder	Seite 6
Peter Beer / Heinz Berger	
PCS – Termine	Seite 7
SAV – Termine	Seite 9
Tag der Aerophilatelie 2014-03-04	Seite 10
Redaktionsschluss	Seite 10
Im Airbus A380 mit Emirates von Zürich nach Dubai	Seite 12
Peter Beer	
Die Luftbrücke in China während des 2. Weltkriegs	Seite 15
Heinz Berger	
Der Blindensteg (Dilemma eines Motivsammlers)	Seite 24
Sepp Cueni	
Ich brauche Ihre Hilfe	Seite 31
Das kurze Fliegerleben von Theodor Borrer	Seite 32
H.Dubler	
Die Firma M. Kyburz AG in Freienstein (ZH)	Seite 40
Peter Ritz / Martin Schöb	
Wussten Sie schon	Seite 42
Walter Kalt	
Der besondere Beleg	Seite 43
Peter Beer	

**Klicken Sie doch mal auf die Homepage
vom PCS
Z.B. das ganze Heft Philatelie & Luftpost in Farbe.**
www.philclub-swissair.ch
vom SAV
www.sav-aerophilatelie.ch



Philatelisten-Club Swissair

Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

Präsident (zusätzlich Mitgliederdienst, Nachversand, Aktionen)

Peter Beer Birchwilerstrasse 7 8303 Bassersdorf
Tel. 044 860 89 48 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 E-Mail arusterh@bluewin.ch

Protokoll

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

Finanzen

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

Versand

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

Korrespondenz und Neuheitendienst

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

Grafik, Philatelie und Luftpost, Homepage

Walter Kalt Opfikonerstrasse 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 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@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

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

Liebe Mitglieder,

Was für ein Winter: früh Schnee, dann Sonnenschein und kalt, warm und regnerisch, dann wieder kalt. Der April liess früh grüssen! da fragt man sich schon, ob das mit der allgemeinen Klimaerwärmung zusammenhängt. Vor allem, wenn man auch die Wetterkapriolen an der amerikanischen Ostküste anschaut: unheimliche Massen von Schnee in kürzester Zeit, dazu Temperaturen von -30°C! Leider lenken wir das Wetter mit unserem Verhalten nur auf die schlechte Seite.

Das Jahr 2014 hat wieder viele Jubiläen, welche die Schweizer Luftfahrt betreffen: 100 Jahre Schweizer Luftwaffe, die Pilatuswerke werden 75 Jahre alt, die Patrouille Suisse feiert ihr 50-jähriges Bestehen, seit 25 Jahren gibt es das PC-7 Team. Vor 10 Jahren landete die Breitling Super Constellation erstmals in der Schweiz. Und der Präsident des PCS feiert auch das 60-jährige Bestehen (hat allerdings nur bedingt mit der Luftfahrt zu tun).

Das schöne an diesen Jubiläen ist, dass die Schweizer Post mitmacht: es gibt zwei Ausgaben mit Flugzeugmotiven (F/A18 und Patrouille Suisse) sowie eine Ganzsache zu den Tagen der Aerophilatelie in Biel/Kappelen. Die Tage der Aerophilatelie vom 14./15. Juni 2014 versprechen ein toller Event zu werden! Die Vorbereitungen laufen jedenfalls auf Hochtouren. Dann feiert die Luftwaffe an 2 Wochenenden (30./31. August und 6./7. September) ihr Jubiläum mit verschiedenen Airshows in Payerne! Infos und Billetbestellungen zum Preis von 22.00 CHF (nachher 33.00 CHF) können sie unter www.air14.ch nachsehen resp. kaufen.

Die Swiss beförderte auch im letzten Jahr wieder mehr Passagiere. Und dies trotz weniger angebotenen Flügen! Aber jetzt werden die Zeiten noch härter! Seit dem 1.1.2014 fliegt die Emirates als zweite Airline mit dem grossen Airbus A380 von Dubai nach Zürich (siehe auch den Bericht in diesem Heft). Und mitte Januar dann die offizielle Lancierung der Etihad Regional! Etihad, in Abu Dhabi zu Hause und das Gegenstück zu Emirates, hat 33% der Aktien der Schweizer Airline Darwin (stationiert in Lugano) aufgekauft. Da muss man noch wissen, dass der Etihad auch 29% von Air Berlin gehören und Air Berlin jedes Jahr ein dreistelliger Millionen-Betrag zur Deckung des Defizites zugeschoben wird! Dieses Jahr könnte es auch sein, dass Etihad der Air Berlin die Belair (unsere frühere Belair) abkaufen wird. Und damit hätte Etihad die Langstrecken-Flugrechte ab der Schweiz im Sack!! Dann kommt es sicher auch zu Änderungen bei den

Langstrecken-Flugpreisen! Und da können die europäischen Airlines nicht mehr so gut mithalten.

Übrigens: an der Dubai Air Show 2013 vom 17. bis 21. November wurden wieder kräftig Flugzeuge eingekauft. Allein die beiden Airlines der Vereinigten Arabischen Emirate, (Emirates und Etihad) gaben bei Airbus 137 Festbestellungen im Wert von über 39 Milliarden US-Dollar auf! Auch bei Boeing gingen grosse Bestellungen ein. Vor allem die neue 777-9x (verlängerte Version der jetzigen B-777) mit 400 Sitzplätzen und einer Reichweite von 15'000 km wurden bestellt.

Lassen wir uns überraschen, wie es im Luftverkehr weiter geht!

Ihr PCS-Präsident 

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

2014: 07. Apr. 05. Mai 02. Juni 07. Juli
 01. Sep 06. Okt. 03. Nov.
 01. Dez. **Chlausabend** 19.00

05. Mai 2014

Vortrag von Koni Häne
Der Wald unter der Lupe

03. Nov 2014

Vortrag von Peter Beer
Bemannte Weltraumstationen

**Nicht nur Mitglieder,
auch Gäste sind immer herzlich Willkommen.**

Seitens des SAV gibt es folgendes zu berichten:

Der Verkauf des Luftposthandbuchs ist ein voller Erfolg. Man müsste eher sagen war ein grosser Erfolg. Von der Auflage von 800 Exemplaren sind um die 750 Stk. verkauft. Es war das Hauptziel im 2013, nach einer langen Durststrecke, endlich das neue Handbuch herauszugeben. Fehler die man zu dieser Zeit kannte wurden so weit als möglich korrigiert. Das neue Handbuch hat einige Sammler veranlasst, ihre Schätze mit dem LHB zu vergleichen, was zu einem Meldeboom geführt hat. René Koller nimmt Meldungen gerne entgegen und der Vorstand hat bereits einen Kredit gesprochen, damit die Eingaben laufend verwertet werden können. Wie sind wir doch froh, dass die letzte LHB-Ausgabe in elektronischer Form vorhanden ist.

Die Herbstversammlung im November war gekennzeichnet von einer erfolgreichen Auktion und einem interessanten Referat des Ballonpioniers Kurt Rünzi. Besten Dank an Rolf Rötheli und Kurt Rünzi. Die eher überdurchschnittliche Teilnahme an diesem Anlass kann auch als Erfolg gewertet werden. Jürg Tschumper hat für uns - wie schon in den letzten vielen Jahren - ein gutes Menu ausgelesen. Dank auch an Jürg.

Die Wechsausstellung im Verkehrshaus der Schweiz stösst auf positive Reaktionen. Zur Zeit stellt Peter Lauber seine Sammlungen "Luftpost der Schweiz im Krieg 1939-1945" mit 6 Rahmen und "Sonderflüge 1924-1939" mit 2 Rahmen aus. Die nächsten 3 Monate (Wechsel am 1. März) sind der Astrophilatelie gewidmet. Die Gesellschaft der Weltraumphilatelisten (GWP) stellt folgende Exponate aus: "Die Schweiz greift nach den Sternen (über Claude Nicollier) und "Bemannte Raumstationen". Es hat noch "freie Plätze", allerdings sind wir bis ins 1. Quartal 2015 ausgebucht. Anmeldeformulare erhalten Sie beim Präsidenten oder auf unserer Homepage.

Die Vorbereitungen für die Tage der Aerophilatelie 2014 im Worbenbad durch den Philatelisten-Verein Biel sind in vollem Gange. Es wird in der SBZ und der Lupe im Detail orientiert. Reservieren Sie sich den 14. & 15. Juni. Gleichzeitig finden Flugtage statt... mit einer grossen Überraschung am Samstag. Es lohnt sich diesen Anlass zu besuchen... auch wegen der Philatelieausstellung und der Händlerbörse...

Ich freue mich auf Ihre Teilnahme an der 89. GV vom 27. April in der Metzgerhalle. Die Einladung erfolgt wie üblich etwa 4 Wochen vor dem Anlass.

H. Berger

SAV-Termine 2014

Sonntag, 27. April 2014, SAV Generalversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Hauptversammlung in der Metzgerhalle, die Ende März 2014 versendet wird. Im Anschluss an die Auktion findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt. Anschliessend findet die 89. GV statt.

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

Die Tage der Aerophilatelie 2014 finden am 14. und 15. Juni auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (Worbenbad) statt. Unter dem Patronat des SAV organisiert der Philatelistenverein Biel den Anlass. Der Verein feiert im 2014 sein 125-jähriges Bestehen. Weitere Jubiläen werden gefeiert: über 100 Jahre Flugwesen in Biel, 45 Jahre Flugplatz Biel-Kappelen und 85 Jahre der Flugverbindung Bern-Biel-Basel. Parallel zum diesem Anlass findet ein Flugmeeting auf diesem Flugplatz statt.

Sonntag, 16. November 2014, SAV Herbstversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion und Vortrag

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung in der Metzgerhalle, die im Oktober 2014 versendet wird.

Der SAV-Höck in der Metzgerhalle in Zürich Oerlikon findet **jeden 2. Mittwoch des Monats** statt. Es sind dies für **2014** die folgenden Daten: **12. März, 9. April, 14. Mai, 11. Juni, 9. Juli, 13. August, 10. September, 8. Oktober, 12. November und 10. Dezember**. Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch im Restaurant.

PHILATELISTENVEREIN BIEL
 SOCIÉTÉ PHILATÉLIQUE DE BIENNE
 1889 – 2014

Tage der  Journées de l'
AEROPHILATELIE
 14. - 15.6.2014



Seelandsaal Hotel Worbenbad, Worben
 beim Flugplatz Biel-Kappelen

**Ich freue mich auf einen Beitrag von Ihnen
 für das Club-Heft 2/2014. Senden Sie diesen an:**

Walter Kalt Opfikerstrasse 3 8303 Bassersdorf
 oder per e-Mail an kawa@vtxmail.ch

Redaktionsschluss für Philatelie und Luftpost Ausgabe 2/2014
 ist der **15. Sep. 2014**

Im Airbus A380 mit Emirates von Zürich nach Dubai

Im Oktober 2013 kamen die ersten Gerüchte auf, dass Emirates als zweite Airline nach Singapore Airlines mit dem A380 nach Zürich fliegen will. Bis anhin gab es zwei Flüge pro Tag von Emirates nach Zürich und Dubai, beide mit einer Boeing B777. Bald war es kein Gerücht mehr und der PCS bereitete eine Aktion für diesen ersten A380 Flug von Emirates vor. Zum Glück gibt es ja Internet und mit der richtigen Adresse konnten Abklärungen über Marken, Abstempelung und Transport getroffen werden. Für

den Flug von Zürich nach Dubai buchte ich selber einen Sitz und konnte so die Belege auf ihrem Erstflug sicher begleiten.



Auch neben der Piste ging einiges ab. So hatte zum Beispiel Frank Bucher vom BuchAir Shop in Glattbrugg mehrere Fahrten mit dem Bus für die Flugzeugfotografen (Spotter) organisiert. Der A380-800 landete 20



Minuten früher als geplant auf der Piste 16 um 12.02 Uhr.

Beim Check-in im unteren Teil des Terminal 2 war das Gedränge nicht mal so gross wie ich befürchtet hatte. Da ich bereits Online eing_checked hatte und meinen Sitzplatz hatte, musst ich nur noch das Gepäck aufgeben. Dann weiter durch die Security ins Terminal E. Am oberen nördlichen Ende des Terminals ist einer von zwei möglichen Standplätzen für den A380. Da die A380 von Singapore Airlines zu diesem Zeitpunkt schon gestartet war, gab es keine Platzprobleme. ungefähr 1.15h vor Abflug erschien die Besatzung am Gate. Das ist schon eindrucksvoll, wenn 28 uniformierte Personen (26 Flight Attendants und 2 Piloten) auf einmal einmarschieren! Zu meiner „besten Zeit“ als Flugingenieur auf dem Jumbo kam ich auf 17 F/A, 2 Piloten und 1 F/E!

Wie es sich für einen Erstflug gehört, gab es zuerst ein Fotoshooting der ganzen Crew, zusammen mit dem Station Manager von Emirates.



Dazu gehörten auch die Flaggen der Schweiz und der Vereinigten Emirate. Dann die grosse Überraschung: der Kapitän und vier F/A possierten mit der Schweizer Fahne alleine. Das machte mich natürlich neugierig und ich sprach den Kapitän darauf an. Tatsächlich waren diese fünf aus der Schweiz, wobei Kapitän Mark Denton früher bei der Swissair als Pilot im Einsatz war!



Dies brachte mir netterweise eine Einladung ins Cockpit. Leider nur vor dem Start, aber immerhin.



Von der
Fluggastbrücke
Blick ins Cockpit

Das Boarding begann 40 Min. vor Abflug und fand auf zwei Ebenen statt: am oberen Gate E59 gingen die First- und Business-Class Passagiere durch einen Jetty an Bord, unten am Gate E67 hatten die Economy Passagiere zwei Jettys zum Einsteigen. Da standen sich die Leute schon etwas auf den Füßen herum, mussten doch über 400 Personen hier einsteigen! Beim Einstieg gab es noch ein kleines Geschenk: eine Urkunde des A380 Erstfluges, einen Emirates-Pin und Truffles! Wenn man bei der vordersten Türe einsteigt, hat man im Flugzeug drei Möglichkeiten: rechts halten und in die Eco-Klasse oder die Treppe ins Upper Deck benutzen und in die Erste oder Business Klasse oder links fünf Stufen hoch und ins Cockpit. Als ehemaliger A320-Pilot fielen mir im Cockpit als erstes die grossen Bildschirme auf. Mit Kameras an verschiedenen Orten am Flugzeug angebracht, konnte man das ganze Geschehen am Boden überwachen. Auf zwei dieser Kameras hat auch der Passagier zugriff und kann sich die Bilder auf seinem Monitor ebenfalls anschauen. Links und rechts vom Piloten hat es ebenfalls noch je einen Bildschirm, auf dem die

Company- und Flugplatz-Infos, Rollwege, etc. abgerufen werden können. Bei Swiss hat man immer noch einen kleinen Laptop, den man nie richtig

verstauen kann. Ansonsten eben ein Airbus Cockpit, technisch klar aufgegliedert in die einzelnen Systeme analog zum A340. Dann kam das Ladeblatt: 518 Passagiere (Full house) waren an Bord, das Startgewicht betrug 438 t (max. 510 t), der Kerosinverbrauch bis Dubai betrug 64 t, das



Landegewicht war dann 374 t (max. 395 t). Ja, und dann musste ich leider wieder auf meinen Eco-Sitz zurück. Ich sass in Reihe 63, wobei die Sitzreihe unten bei Reihe 40 beginnt. Ich hatte einen schönen Blick auf das Herzstück des Flugzeugs, nämlich den Flügel. Aerodynamisch perfekt geformt mit einer unheimlich grossen Fläche (846 m²)! Nur so ist es

möglich, dass der Riesenvogel genug Auftrieb erhält und das bei Geschwindigkeiten, die nicht viel höher sind als beim A320! Beim Rollen ist der Winglet (kleiner senkrechter Flügel am Ende des Flügels, dient zur Verminderung des induzierten Widerstandes) fast nicht zu sehen, da der Flügel nach unten hängt. Sobald die Geschwindigkeit aber zunimmt, kommt der äussere Teil des Flügels nach oben. Immerhin eine „Höhendifferenz“ von über einem Meter!

Der 6-stündige Flug selber verlief ruhig. Der Sitzabstand war grösser als in anderen Flugzeugen und man hatte eine unheimlich grosse Auswahl an Filmen oder sonstigen Unterhaltungsmöglichkeiten. Den Service hatte ich mir besser vorgestellt: Apéro, Mittagessen und dann sah man niemanden mehr.

Die Landung erfolgte kurz vor Mitternacht auf einem topmodernen Flugplatz. Die Passagiere verteilten sich relativ schnell, da über die Hälfte mit einem anderen Flug weiter reisten. Das ist ja das Konzept der Emirates, ähnlich wie die SWISS in Zürich: eine grosse Drehscheibe in Dubai mit Anschluss in die ganze Welt. Als Schweizer bekommt man bei der Einreise automatisch ein Visum, welches 30 Tage gültig ist.



Am nächsten Morgen ging es dann zum Dubai Main Post Office im Stadtteil Deira. Und da hatte ich dann ein paar Probleme zu lösen. Die Verantwortliche der Poststelle war in ihre Heimat zurückgekehrt und ihr Stellvertreter war Ende Dezember in eine andere Poststelle versetzt worden. Die neue Chefin hatte

frei und erst in drei Tagen wieder hier. Zum Glück hatte ich alle Emails ausgedruckt und konnte mich mit dem anwesenden Herrn verständigen. Dieser sagte zu, die Belege zu stempeln. Als ich dann aber die zwei Schachteln mit den über 1000 Briefen auspackte, machte er einen Rückzieher und ich solle doch in drei Tagen nochmals kommen. Da gab es für mich nur noch eine Möglichkeit: ich fragte ihn, ob es auch möglich sei, die Belege selber abzustempeln? Da kam wieder ein grosses Lächeln auf sein Gesicht, er räumte einen Tisch frei und brachte mir den Stempel und



ein Stempelkissen. Und dann ging es los. Dank der Mithilfe meiner Frau war die Arbeit nach drei Stunden, kurz vor der Schliessung der Poststelle (!), beendet. Zwischendurch kamen immer wieder ein paar Herren „in weiss“ vorbei, um unsere Arbeit zu begutachten.

Anschliessend gönnten wir uns noch ein paar Tage Aufenthalt und liessen uns von den vielen

Sehenswürdigkeiten (alt und neu) beeindrucken!

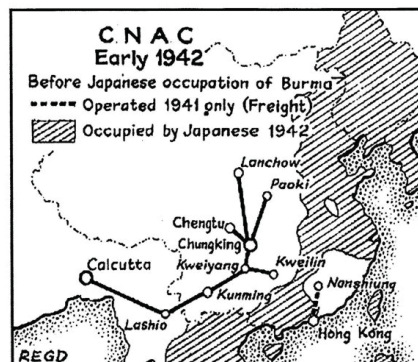


Peter Beer

Die Luftbrücke in China während des 2. Weltkriegs

Von Heinz Berger, Wichtrach

Bereits vor Beginn des 2. Weltkriegs in Europa tobten Kriege in China. Der Bürgerkrieg zwischen den Kommunisten unter Mao Zedong und der Kuomintang unter General Chiang Kai-shek. Die Japaner, die bereits um 1900 im ersten Japanisch-Chinesischen Krieg in China waren (Mandschurei, nordöstlichster Teil Chinas mit Grenzen zu Korea, Russland und der Mongolei) eroberten im zweiten Japanisch-Chinesischen Krieg weite Teile Chinas. Die Versorgung wurde immer schwieriger und die Hauptstadt "des freien China" wurde Chungking im Südwesten Chinas. Nebst Chungking spielte auch Kunming eine wichtige Rolle. Die berühmte Burma-Strasse von Kunming nach Burma (1150km lang) war nicht geeignet, grosse Warenmengen aufzunehmen. Die üblichen Transportwege von und nach China konnten wegen der japanischen Besetzung nicht mehr verwendet werden. Die "Chinese National Aviation Corporation (CNAC)" hatte bereits im Jahr 1939 die Idee, eine Luftbrücke über Burma nach Indien aufzubauen. Diese führte über Ausläufer des Himalaya-Massivs. Diese Luftbrücke war auch bekannt als HUMP-Route oder kurz "The HUMP" (Buckel, Hindernis). Bereits im Herbst 1939 fanden erste Flüge mit DC-2 und DC-3 statt. In der Folge wurde diese Luftbrücke mit massiver Unterstützung der Amerikaner ausgebaut. Es war auch das Lernstück für die Luftbrücke in Berlin nach dem 2. Weltkrieg. Nachfolgend sind Belege aus der Zeit von 1939 bis 1945 zu sehen.



Übersichtskarte China/Burma/Indien Quelle: An Airline at War; Robert L. Willett



Auf der HUMP-Route Quelle: Life Magazine Time Inc.



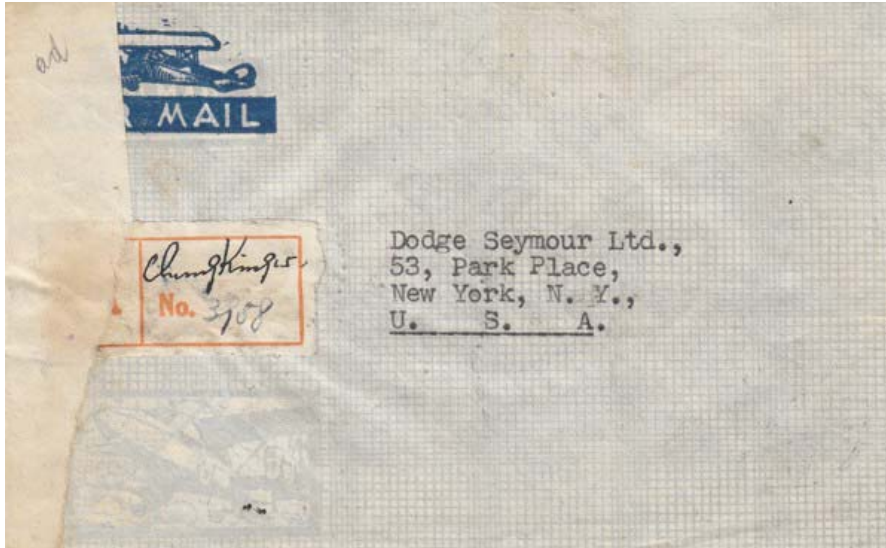
Erstflug der CNAC vom 30.10.1939 von Chungking nach Rangoon in Burma. Ankunftstempel Rangoon 31.10.1939. Der Brief trägt die Unterschrift von Captain Charles (Chuck) Lamp Sharp. Er spielte eine tragende Rolle bei der CNAC als Operation Manager und Chefpilot. Er war massgeblich beteiligt an der Evakuierung von Hong Kong während des japanischen Angriffs.



Erstflug der CNAC vom 18.12.1941 von Chungking nach Kalkutta. Indische Zensur (Dreieckstempel). Auch dieser Brief trägt die Unterschrift von Captain Charles (Chuck) Lamp Sharp. Ankunftstempel Kalkutta vom 20.12.1941. Mit dieser Verbindung waren die Routen mit der BOAC (die frühere Imperial Airways) sichergestellt.



Erstflug der CNAC vom 23.12.1941 von Kalkutta nach Chungking. Indische Zensur.



R-Brief vom 7.8.1942. Der Brief gelangte von Kweilin (vermutlich auf dem Landweg) von Chungking nach New York, USA. Zensur in Indien (Stempel DHA/41). Diverse Ankunftstempel in New York, 28.8.1942, 29.8.1942 und 31.8.1942. Eine sehr kurze Lieferzeit.



R-Brief vom 11.1.1943. Der Brief gelangte auf dem Land-, bzw. Wasserweg von Shaping nach Chungking (über 300km), wo er am 29.3.1943 einen Transitstempel erhielt. Er wurde mit CNAC via Kunming über die HUMP-Route transportiert, wo er in Kalkutta zensiert wurde (Stempel DFH/10). Da die Routen von Asien via das Mittelmeer nicht benutzt werden konnten, erfolgte die Weiterleitung via Afrika und dem Atlantik-Service der Pan American Airways (PAA) nach Miami (Stempel vom 24.4.1943). Möglicherweise erfolgte die Zustellung nach New York auf dem Landweg. Die kurze Lieferzeit von 26 Tagen von Chungking nach Miami zeigt, wie effizient die Luftbrücke zu dieser Zeit funktionierte.



R-Brief vom 21.3.1944 von Pingshek via Pabsien (Chungking Airport) nach USA (mit Weiterleitung von New York nach Philadelphia). Transitstempel in Chungking vom 29.3.1944. Indische Zensur. Verschiedene Transit, bzw. Ankunftstempel: Miami 16.4.1944, New York 18. & 19.4.1944, Moorestown NJ 20.4.1944 und Philadelphia 21.4.1944. Mit grosser Wahrscheinlichkeit via Afrika befördert. Mit nur 18 Tagen Transportdauer von Chungking nach Philadelphia kann angenommen werden, dass der Brief weitgehend mit Luftpost befördert wurde.



US-Militärbrief (APO: Army Postal Service) vom 2.4.1945 von Ithaca (NY) nach China und zurück nach USA. Der Brief hat die HUMP Route sowohl von Westen nach Osten, als auch von Osten nach Westen befliegen. Es kann angenommen werden, dass der Brief relativ schnell nach Indien (entweder Karachi oder Cossipore) befördert wurde. APO 460-Stempel vom 20.4.1945. Der Handvermerk APO 218 deutet darauf hin, dass der Brief nach Nordburma gelangte und dann über die HUMP-Route nach Kunming in Yunnan, China. APO-Stempel 627 vom 9.6.1945. Nach einiger Zeit wurde festgestellt, dass der Empfänger verstorben ist. Der Brief wurde an den Absender zurückgeschickt (Hand mit blauer Stempelfarbe), wo er am 4.8.1945 in New York eintraf. Der Empfänger, dessen Adresse aufgrund der Militärpost nicht bekannt war, starb vermutlich irgendwo in China kurz vor Ende des 2. Weltkriegs.



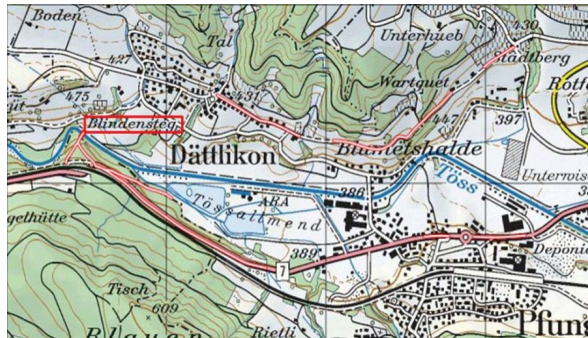
R-Brief von Supu, Hunan, vom 25.4.1945 nach USA. Der Brief wurde auf dem Landweg nach Chungking befördert, wo er am 19.5.1945 einen Transitstempel erhielt. Supu lag zu dieser Zeit, nach der Operation "Ichi Go", hinter den japanischen Linien! Der Brief flog via HUMP-Route nach Indien. Indische Zensur. Der Brief erreichte die USA am 6.6.1945 in Miami und erreichte den Bestimmungsort Union City NJ am 7.6.1945. Interessant ist der Routenvorschlag des Absenders: via Luftpost nach Lagos in Nigeria, dann mit Pan American Airways nach USA. Die relativ hohe Frankatur von \$28 deutet auf die zunehmende Inflation in China hin.



R-Brief vom 3.9.1945 von Kunming nach USA. Beim Absender handelt es sich um den amerikanischen Vizekonsul auf dem Generalkonsulat in Kunming. Der Brief flog über die HUMP-Route nach Karachi, wo er zensiert wurde (Stempel DHF/50). Die Beförderung erfolgte via Afrika und den Pan American Airways nach Miami (Stempel 24.9.1945) nach New York (zwei Stempel vom 26.9.1945). Der Brief verliess China während der Kriegszeit und erreichte die USA nach Unterzeichnung der Kapitulationsurkunde durch die Japaner auf dem amerikanischen Schiff "Missouri" in der Tokyo Bucht. Dies war einer der letzten über die HUMP-Route geflogenen Briefe und vermutlich über die höchst gefährliche Nordroute. Kurz nach dem Waffenstillstand wurde die Post in die USA direkt von China über die Pazifikrouten befördert.

Der Blindensteg (Dilemma eines Motivsammlers)

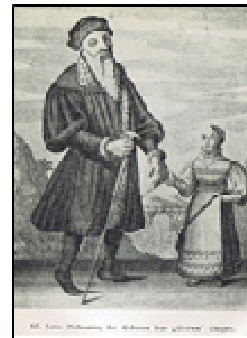
Als Briefmarken-Motivsammler von Brückenbauwerken suchte ich eine Briefmarke mit der Abbildung des Blindenstegs. Dieser befindet sich auf der Grenze zwischen den Gemeinden Embrach und Dättlikon und ist ein Fussgängersteg über die Töss. Leider musste ich feststellen, dass es keine solche Briefmarke gibt. Also überlegte ich, wie man trotzdem etwas Philatelistisches über diese historische Brücke erzählen könnte.



Bei allen möglichen „Kanälen“ suchte ich nach Unterlagen zur Geschichte des Blindenstegs. Und was man da alles finden konnte war unglaublich.

Zuerst einmal zum Namen des Blindenstegs:

Zum Namen Blindensteg kam er durch seinen Initianten Hans Rebmann. In den Reformationswirren geriet der evangelische Pfarrer in die Gefangenschaft eines Andersgläubigen, der ihm das Augenlicht nahm. 1527 wurde der blinde Pfarrer der Pfarrei Lufingen zugewiesen. Weil der Weg in die Nebenpfarrei beschwerlich war, machte sich Rebmann für den Bau einer Brücke über die damals noch ungezähmte Töss stark. Mit Erfolg. Es ist historisch belegt, dass im Jahr 1559 zwischen der Regierung in Zürich und den Gemeinden Dättlikon und Embrach ein Vertrag über den Unterhalt des «Blinden Stegs» geschlossen wurde. Unbekannt ist hingegen, wie viele Stege seither weggerissen und erneuert wurden.



Ein Kupferstich von Conrad Meyer aus dem 17. Jahrhundert stellt den greisen Rebmann dar, der an der Hand seiner Tochter den Steg überquert. Als ich bei meinen Recherchen merkte, dass der „Blindensteg“ in der Welt der Philatelie unbekannt ist, dass es aber eine Geschichte über den Pfarrer Hans Rebmann gab, der ja eng verbunden ist mit dem „Blinden Steg“, versuchte ich den Lebensweg

von Hans Rebmann mit philatelistischen Unterlagen zu dokumentieren. Hier das Ergebnis:

Hans Rebmann wurde 1499 in **Wigoltingen** im **Kanton Thurgau** geboren.

Wappen-Reklamemarken der
Kaffee-Firma HAG
Gemeinde Wigoltingen



Wigoltingen



Schweiz Pro
Juventute 1926
5 Rappen



Nach dem Umzug seiner Familie nach **Waldshut** am Rhein, besuchte er die dortige Lateinschule.

Deutsche Post Bauten 1948
4 Pfennig
Münchner Frauenkirche
Stempel Waldshut

Nach einem Studium der Theologie in **Strassburg**

Deutsches Reich Besetzung Elsass 1940
3 Pfennig
Paul von Hindenburg
Stempel Strassburg



erhielt er 1521 in **Konstanz** die
Priesterweihe.

Französische Besatzungszone Baden 1949
30 Pfennig
Konstanz



Erste Anstellungen folgten im elsässischen **Zabern** und 1523 in Waldshut.

Deutsches Reich, 1872
Brustbild 1 Groschen
Stempel Zabern



1524 erhielt der reformierte Theologe nach einem Zerwürfnis mit dem Waldshuter Theologen Balthasar Hubmaier auf die Vermittlung des Zürcher Reformators **Huldrych Zwingli**

Schweiz Porträts I 1969
10 Rappen
Huldrych Zwingli



eine Predigerstelle im kleggauischen Flecken **Griessen**. Rebmann ist ab dem Januar 1524 in Griessen nachweisbar.

Deutsches Reich, 1872
Brustbild 3 Kreuzer
Stempel Griessen

Vom Dezember 1524 bis Februar 1525 hielt sich **Thomas Müntzer** (Theologe, Reformator und Revolutionär in der Zeit des Bauernkriegs), wohl als Gast des "kleggauer" Bauernführers Klaus Wagner, in dem Ort auf. Eine engere ideologische Beziehung von Rebmann zu Müntzer liegt daher nahe.



Deutsche Post der DDR 1989
110 Pfennig
500. Geburtstag Thomas Müntzer

Rebmann unterstützte jedenfalls im weiteren Verlauf des Jahres den **Aufstand der Klettgauer Bauern** gegen den **Grafen von Sulz**.



Fürstentum Lichtenstein 1964
80 Rappen
Freimarken Wappen (I)
Grafen von Sulz 1507-1613



Deutsche Post der DDR 1975
5 bis 50 Pfennig
450. Jahrestag des Deutschen Bauernkrieges

Bei der Niederschlagung des "kleggauer" Bauernaufstandes in der Schlacht von Gießen am 4. November 1525 wurde Rebmann gefangen genommen und in der **Küssaburg** auf Anordnung des Grafen von Sulz mit einem eisernen Löffel geblendet.



Deutsche Bundespost 1985
Europamarke 80 Pfennig
300. Geburtstag Johann Sebastian Bach
Stempel Küssaburg

Der blinde Rebmann, dessen Augenhöhlen mit Hanf tampontiert waren, wurde von zwei Begleitern, denen man die Schwurfinger abgehackt hatte nach **Waldshut** geführt.

Deutsche Bundespost 1963
Flora und Philatelie 10 bis 40 Pfennig
Sonderbrief Stempel Waldshut



Nach der Übernahme der Stadt Waldshut im Dezember 1525 durch ein Kontingent des Statthalters Hans Imer von Gilgenberg aus Ensisheim wurde Rebmann unter Trommel und Pfeifenklang zum Spott aus der Stadt ausgewiesen.

Rebmann gelangte nach **Konstanz**, wo er zunächst Hilfe durch seinen Amtsbruder Ambrosius Blarer bekam.

Schweiz 1932 Gedenkausgabe Abrüstungskonferenz Genf
10 Rappen
Stempel Konstanz (!)



Blarer wies Rebmann unter dem Druck der österreichischen Regierung nach **Zürich** weiter.

Schweiz 1960 Postgeschichtliche Motive und
Baudenkmäler
30 Rappen
Grossmünster Zürich



Dort erhielt Rebmann durch **Zwingli** Vermittlung 1527 eine Pfarrstelle in **Lufingen**.



Schweiz Numisbrief 1984
500. Geburtstag Huldrych Zwingli

Schweiz 1889 Eidgen. Kreuz
10 Cent
Stempel Lufingen (Embrach) 20.05.2005

Rebmann, der zur Betreuung seiner Gemeinde die Töss zwischen **Embrach**



Dättlikon

Wappen-Reklamemarken der Kaffee-Firma HAG Gemeinde Embrach

Wappen-Reklamemarken der Kaffee-Firma HAG Gemeinde Dättlikon



und **Dättlikon** überqueren musste, ließ nach seinen Anweisungen einen Steg errichten, der unter dem Namen "Blindensteg" überdauerte.



Schweiz 1990 Volkszählung Briefausschnitt Stempel Dättlikon

Der hölzerne Steg wurde über die Jahre immer wieder von der hochgehenden Töss weggeschwemmt, aber immer wieder neu erstellt.

1558 übernahm Rebmann die Stelle eines Pfarrers am Spital an der Spannweide in Zürich, die er bis zu seinem Tod am 25. August 1568 innehatte.

Heinrich Bullinger trug seinen Tod am 28. August 1568 in sein Totenbuch ein.

Österreichische Bundespost 2004
0.55 Euro
500-Jahr-Jubiläum Heinrich Bullinger





Der hölzerne, zuletzt
1914 erneuerte
Blindensteg



wurde 2010
durch eine 38 m lange
Stahl-/Holzkonstruktion
mit Pfeilern und
Widerlagern aus Beton
ersetzt.

Und da es über den eigentlichen Blindensteg keine philatelistischen Unterlagen gibt, habe ich mir schlussendlich selbst einen „Blindensteg-Brief“ angefertigt.



Selbst gefertigter
Brief 2014
mit neuem
Blindensteg
Sonderstempel Dättlikon

Cueni Sepp

Ich brauche Ihre Hilfe

Schon wird an der nächsten Ausgabe des Luftposthandbuches gearbeitet. Ich werde das Kapitel TA überprüfen und auch bereinigen doch wird mir dies nur gelingen wenn ich auf Ihre Mithilfe zählen kann.

Daher mein Aufruf in „Philatelie und Luftpost“.

Wenn Sie von mir gesuchte Belege besitzen möchte ich Sie bitten mir Fotokopien zu senden um Unklarheiten bereinigen zu können. Besten Dank.

Meine erste Frage: Wer besitzt Belege von den im TA 3 (LUPO 69 in Luzern) aufgeführten 10 Sternflügen (18.3.1969) nach Emmen.

Gemäss Zeitungsmeldung gibt es folgende Abflugorte: Basel, Kloten, Bern, Colombier, Genf, Altenrhein und Birrfeld. Lausanne konnte aus Terraingründen nicht benützt werden. Demzufolge können es nicht deren 10 sein. Die Flüge wurden durch Flugzeuge der SLS (Schweiz. Luftverkehrs Schule) gemacht wobei der Zweck war, Journalisten zur Pressekonferenz ins Verkehrshaus zu befördern. Ev. wurde auch ein Flug durch die ALAG ab Zürich durchgeführt.

Einige der Piloten sind leider inzwischen verstorben, die Unterlagen (Flugrapporte) der SLS sind vernichtet und noch lebende Piloten können sich an diese Flüge nicht mehr erinnern.

Belegt sind bis jetzt die Flüge Neuenburg – Emmen und Kloten – Emmen.

Unten eine Abbildung wie der Beleg aussehen müsste.



Wer kann helfen im LPH Klarheit zu schaffen?

Angaben bitte an :

H. Dubler, Chelleracherstrasse 11, 8308 Illnau
hdubler@sunrise.ch

Das kurze Fliegerleben von Theodor Borrer

Die Tage der Aerophilatelie 2013 standen im Zeichen von Borrers Postflug Laufen – Solothurn. Da in Laufen keine Start- und Landemöglichkeit für ein Flugzeug besteht wurde der Flugplatz Dittingen gewählt der gleichzeitig sein Flugmeeting durchführte.

Der Postflug wurde mit einem im 2. Weltkrieg internierten Stinson L-5 Sentinel Flugzeug durchgeführt. Die Landung erfolgte in Grenchen.

Nachfolgende Schilderung entstammt aus Meldungen in den Solothurner Zeitungen, einem kurzen schriftlichen Lebenslauf eines Bruders sowie einem persönlichen Gespräch mit einem, jetzt verstorbenen, Bruder Borrers.

Theodor Borrer wird als zweites von acht Kindern am 23. Oktober 1894 in Röschenz geboren. 1896 zieht die Familie nach Delémont wo Theodor auch die Schule besucht. 1909 ein weiterer Wohnortswechsel nach Solothurn. Vater Borrer, Pflästermeister von Beruf, betreibt nebenbei mit seiner Ehefrau das Restaurant „Schlachthaus“.

Nach Theodors letztem Schuljahr in Solothurn absolviert er eine Lehre als Elektriker in der Firma Grob. Danach arbeitet er in der Autowerkstatt von Stucki wo er auch als Taxichauffeur eingesetzt wird. Alles was mit Motoren und Technik zu tun hat interessiert den jungen Burschen.

Wie so oft im Leben gibt der Zufall in Borrers Leben eine Wende. Der Chauffeur einer französischen Familie erkrankt und wird durch Theodor Borrer ersetzt. Das Ehepaar reist zurück nach Paris wo Borrer über viel Freizeit verfügt. Natürlich verbringt der technisch sehr Interessierte viel Zeit auf dem damals berühmten Flugplatz Mourmelon-le-Grand in der Nähe von Reims. Er wird vom Aviatik-Virus infiziert. Kurz entschlossen meldet er sich als Schüler in die Flugschule von Hanriot. Innert 4 Wochen erwirbt er das Pilotenbrevet welches die Nummer 38 vom 3. Juni 1913 trägt. Edmond Labarre sein Fluglehrer ist über seinen Schüler voller Lob.

Stolz über die Leistungen seines Sohnes kauft Vater Borrer ihm einen Hanriot Ponnier Eindecker.

Am 4. August startet Theodor Borrer mit seinem ehemaligen Fluglehrer Labarre von Reims nach Solothurn. Wegen Nebels kann der Start erst 7 Uhr morgens erfolgen. Bei Lure 30 km westlich von Belfort mussten sie eine Landung vornehmen. Ob wegen Nebels oder einer Motorstörung, da gehen die Überlieferungen auseinander. Gegen 6 Uhr abends erfolgt der Start zum Weiterflug Richtung Solothurn. Wegen der einbrechenden Dunkelheit sind sie gezwungen erneut eine Landung vorzunehmen. Diese erfolgt in Delémont wo Theodor den grössten Teil seiner Jugend verbrachte. Dort findet zu diesem Zeitpunkt ein Pferderennen statt. Die Begeisterung über die Landung der beiden Aviatiker ist gewaltig. Sie sind die Helden des Tages. Am folgenden Tag unternimmt Borrer einige Passagierflüge bevor sie zum Flug nach Solothurn aufbrechen wo sie sehnsüchtig erwartet werden. Die Landung erfolgt um 19.10 Uhr im Schöngrünen wo 1917 der Solothurner Militärflieger Bodmer tödlich abstürzt.

Fast jedes Wochenende finden nun Schau- und Passagierflüge statt. Das Flugfeld im Schöngrünen ist ungeeignet, zusätzlich stellt der Besitzer übergroße Geldforderungen. Offiziersgesellschaft und Automobilclub nehmen Verhandlungen auf und es gelingt ihnen die Schützenmatte für künftige Flugtage zu pachten.

Es würde zu weit führen all die einzelnen Flüge von Borrer aufzuzählen. In einer Zeitungsnotiz vom 2. September 1913 erscheint, Borrer habe bis anhin 217 Aufstiege gemacht darunter deren 50 mit Passagieren.

Anschliessend einige für uns Aerophilatelisten oder Kartensammler interessanten Flüge möchte ich hier doch erwähnen.

Am 11. August 1913 begibt sich Borrer auf den Weissenstein um die Landemöglichkeit für den kommenden Postflug zu rekonoszieren.

Am 12. August will er mit Redaktor Billo der „Solothurner Zeitung“ nach Bern fliegen. Der Motor gibt nicht die volle Leistung sodass sie wieder im Schöngrünen landen. Mit Hilfe des Fabrikanten Sauser kann der Schaden behoben werden. Der Flug nach Bern wird auf morgen verschoben.

Am 13. August starten Borrer und Billo um 6.20 Uhr wo sie nach 11 Minuten auf dem Beundenfeld landen. Borrer wird von den Bundesräten Ludwig Forrer und Arthur Hoffmann empfangen und beglückwünscht.

Um 17.10 Uhr startet Borrer zum Rückflug nach Solothurn. Bei Attisholz streikt der Motor und sie müssen landen. Der Schaden kann behoben

werden und weiter geht's wo sie um halb acht Uhr in Solothurn auf der Schützenmatte eintreffen.

Am 17. August wird der wegen schlechtem Wetter verschobene Flugtag nachgeholt. Neben Schau- und Passagierflügen findet gegen Abend der Postflug auf den Weissenstein statt. Im Gegensatz zu einer Abhandlung in der SBZ und im Luftposthandbuch meldet die „Solothurner Zeitung“, dass Labarre um 15 Uhr mit einer Schweizerfahne auf dem Landeplatz Rüti, östlich vom Kurhaus Weissenstein mit Postverwalter Brunner und Postbeamter Loosli warten. Die Post wurde sowohl auf dem Weissenstein wie auch in Solothurn rege benützt. Demzufolge wäre Borrer solo geflogen. Weiter schreibt der Journalist dass Borrers Rückflug 15 Minuten nach der Landung mit Labarre als Passagier erfolgt sei.

31. August 1913. Der Oltenener Flugtag wird abgesagt da Borrer die vorgesehene Spitalmatte als zu gefährlich beurteilt. Der schon von Bider benutzte Platz bei Trimbach ist nicht verfügbar. Dafür hat der Offiziers- und Unteroffiziersverein in der „Witi“ bei Grenchen einen Flugtag organisiert. Borrer unternimmt 8 Flüge wovon drei mit Passagieren. Gegen halb sechs Uhr startet er zum Rückflug nach Solothurn mit dabei die Post.

Am 2. September unternimmt Borrer einen Erkundungsflug von 40 Minuten über die im Vorkurs stehenden Truppen der kommenden Manöver. Dabei begleitet ihn Fräulein Lydia Lochbrunner (andere Quellen: Julia), Schwester des Musikdirektors.

Am 7. September rückt Borrer mit Stammbach seinem Mechaniker nach St. Blaise ein. Er fliegt mit Lt. Reynold als Beobachter während den Manövern vom 7. – 11. September für die rote Partei. In den Manövern unternehmen sie 12 Aufklärungsflüge. Für die blaue Gegenseite fliegen Oskar Bider mit Hptm Real als Beobachter.

28. September Flugtag in Laufen wo Borrer einige prächtige Flüge durchführt. Um 17.05 Uhr startet er zum Rückflug mit der Post nach Solothurn. Wegen einer Motorstörung muss er im Rohrgraben (nicht Rohrbachgraben wie fälschlicherweise vielerorts steht) notlanden. Ob er einen Passagier mitführte ist nicht belegt. Das Flugzeug wird arg beschädigt und anderntags per Fuhrwerk abtransportiert. Die Post wird zu Fuss nach Welschenrohr und Gänsbrunnen gebracht wo sie mit der Bahn nach Solothurn gelangt.

Am 29. September absolviert Borrer die Rekrutenprüfung.
Er bestellt in Reims ein neues Flugzeug mit einem stärkeren 100 PS Motor
welches er dort selbst übernimmt. Am 28. November trifft dieses mit der
Bahn in Solothurn ein wo es gleich montiert wird.

Borrer bewirbt sich um den Cross Country Preis Avenches – Dübendorf -
Avenches des Schweizerischen Aeroclubs von Fr. 3000.-. Wegen
tiefhängenden Wolken muss er am 7. Dezember umkehren doch tags
darauf bessert sich das Wetter, sodass er um 09.20 Uhr mit Wilhelm
Ehrenberg als Passagier zum Ausgangspunkt Avenches starten kann. Um
halb zwölf Uhr der Start Richtung Dübendorf wo sie um 12.22 landen. Der
Rückflug erfolgt um 13.37 Uhr, die Landung in Avenches um 14.45 Uhr.
Danach zurück nach Solothurn.

Borrer will für einige Zeit nach Basel wo er Schau- und Passagierflüge
durchführen will. Endlich, nach langem Warten kann er am 10. Februar
1914 überfliegen wo er kurz nach Mittag auf der St Jakobswiese landet. Er
unternimmt nicht nur an den Wochenenden Flugvorführungen ebenfalls
auch unter der Woche. Im März gedenkt er nach Bern zu übersiedeln da er
mit seinem Flugzeug am Vergleichsfliegen des Militärdepartementes
teilnehmen wird.

Am 22. März findet ein Flugmeeting mit dem bekannten französischen
Sturzflieger Montmain und Borrer statt. Vermutlich will Borrer gegenüber
Jean Montmain mit dessen waghalsigen Sturz- und Rückenflügen nicht
zurückstehen und wagt mit seinem Apparat zu viel. Bei seinem letzten der
drei Flüge, klappen die Flügel plötzlich nach oben und Borrer stürzt mit
seinem Flugzeug senkrecht ab. Er kann nur noch tot aus den Trümmern
geborgen werden. Mit der Bahn wird Borrers Leiche nach Solothurn
überführt wo am 25. März 1914 unter grosser Anteilnahme der
Bevölkerung er auf dem St. Katharinen Friedhof seine letzte Ruhe findet.
An der Westseite des Friedhofs ist das Grab heute noch erhalten. Nach
dem Absturz wird von den Solothurner Zeitungen die Sammlung „Borrers
Dank“ initiiert. Der Ertrag kommt den Hinterbliebenen Borrers zugute.



Th. Borrer, mit zweipl. MONOPLAN Ponnier-Hanriot, Gnome Motor, 80 HP., Sauser-Kerzen, Bosch-Magnet.

An den Flugtagen Borrers wurden verschiedene Postkartensujets verkauft. Hier die OK 4 mit dem Hinweis auf die verwendeten Sauser Kerzen



Vom Flug nach Bern am 13.8.1913 mit Redaktor Billo existieren zahlreiche Fotokarten von Borrer mit dem Flugzeug auf dem Beundenfeld



Theodor Borrer mit Lt Reynold anlässlich den Manövern im September 1913



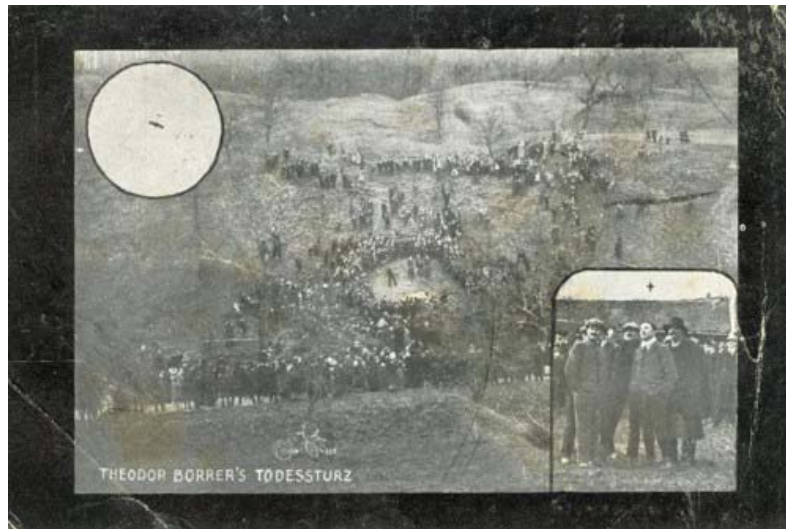
OK 4 vom Flugtag Laufen vom 28.9.1913, geschrieben von Theodor Borrer an den Aviatiker Borrer in Solothurn



Notlandung im
Rohrgraben bei
Welschenrohr auf
dem Rückflug
nach Solothurn
am 28.9.13



Das Grab von Borrer auf dem
St. Katarinen Friedhof in
Solothurn



Gedenkkarte nach Borrers Absturz herausgegeben vom Verlag Ernst Klees in Basel
Es zeigt die Absturzstelle, rechts Borrer mit seinem Vater bewundern die Sturzflüge
Montmains (links im Kreis).

Pro 1000 verkauften Karten gehen Fr. 20.- an die Hinterbliebenen Borrers.



SU vom Flug Grenchen – Solothurn anlässlich dem Tag der Aerophilatelie in Grenchen.
Die Landung mit der Antonov An-2 erfolgte auf freiem Feld am westlichen Stadtrand von
Solothurn

H.Dubler

Die Firma M. Kyburz AG in Freienstein (ZH)

entwickelt, produziert und vertreibt Elektromobile seit 1991. Nicht nur die Post setzt auf wendige Elektrofahrzeuge: Immer mehr Personen, die nicht mehr Auto fahren wollen, satteln auf drei- oder vierrädrige Elektrofahrzeuge um. Marktleader in der Schweiz ist die Firma Ing. Büro. M. Kyburz AG in Freienstein (ZH). Hier läuft die Produktion von lautlosen drei- und vierrädrigen Elektrofahrzeugen auf Hochtouren.

Anlass zu dieser Eigenentwicklung war ein Unfall des Schwiegervaters, der dadurch eine Gehbehinderung erlitt. Schwiegersohn Martin Kyburz stellte dem Golfbegeisterten ein elektrisches Mobil her, das jenen auf den grünen Rasen ähnelte. Nach und nach entwickelte sich dieses zum dreirädrigen Seniorenfahrzeug Classic. In der Zwischenzeit erfolgte der Umzug ins zürcherische Freienstein, ins Annexgebäude einer ehemaligen Spinnerei. Heute umfasst die Belegschaft 40 Mitarbeitende.

Der diplomierte Elektroingenieur HTL präsentierte 1992 am Genfer Autosalon ein selbstentwickeltes, schnittiges Elektromobil mit der Bezeichnung «Cheetah» (Gepard). Es fuhr bis zu 130 km/h und die Reichweite betrug 150 km. Praktisch gleichzeitig stellte er das erste dreirädrige Elektrofahrzeug für Senioren her (nicht zu vergleichen mit elektrisch angetriebenen Rollstühlen).

Die drei- und vierrädrigen Elektrofahrzeuge können je nach dem ohne Ausweis gefahren werden: Die auf eine Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h ausgelegten Modelle gehören zu dieser Kategorie. Sie dürfen auch auf Trottoirs und in Fussgängerzonen verkehren, wobei hier rücksichtsvolles Fahren angezeigt ist. Für schnellere Modelle bis 20 oder 30 km/h ist ein Mofaausweis nötig. Diese dürfen auf Radwegen verkehren.

Der Renner für Einzelpersonen ist der «Classic 12», welcher ohne Führerausweis gefahren werden kann und bis zu 12 km/h fährt. Kostenpunkt: Ab 12'800.00 Fr. Bis jetzt fabrizierte die Firma gegen 5000 solche Fahrzeuge.

Es gibt in der Schweiz noch zahlreiche andere Vertreter von Elektrorädern, die aber meist importieren.

Die Fahrzeuge sind alles andere als reparaturanfällig, aber die Firma Kyburz hat ein Netz von Töff- bzw. Velohändlern aufgebaut, die grundlegende Pannen im Nu beheben können. Ausserdem garantiert die Firma einen 48-Stunden-Pannenservice.



Dass auf die Vehikel Verlass ist, beweist der Grossauftrag der schweizerischen Post bei Kyburz: Mittlerweile stehen über 2000 dreirädrige Elektromobile vom Typ DXP bei der Post im Einsatz. Und zwar im Flachland als auch im Berggebiet. Auch der Einsatz bei winterlichen Bedingungen ist gewährleistet. Sie sind schneller und leistungsfähiger als die gängigen Modelle. Bereits

schwören viele Pöstler auf diese Modelle, welche für die Bedürfnisse als Zustellfahrzeug entwickelt worden sind. Wenn man bedenkt, dass das Personal zuvor mit Benzin-Kleinmotorrädern unterwegs war, so bedeutet der Umstieg auf die Elektrodreiräder einen Quantensprung. Diese sind 45 km/h schnell, einfach zu bedienen; patent ist die automatische Parkbremse, womit das zeitaufwendige Benützen des Ständers nicht mehr nötig ist. Je nach Bedarf kann noch ein Anhänger angekoppelt werden.

Insgesamt erhält die Schweizer Post 3000 Kyburz- Elektrodreiräder. Auch die Postunternehmen von Norwegen und Luxemburg sind auf den Geschmack gekommen: Die Nordländer haben eine Option von mehreren tausend Fahrzeugen vorgenommen und Kyburz entwickelte extra für die Luxemburger Post einen elektrisch betriebenen Handschubkarren. Aber auch zahlreiche Gemeinden ergänzen den Kommunalfahrzeug-Park mit Elektrodreirädern.



Text bearbeitet: Peter Ritz
 Unterlagen und Informationen: Martin Schöb

Wussten Sie schon... dass das erste Strahlverkehrsflugzeug in Nordamerika nicht von den bekannten US-Amerikanischen Flugzeugherstellern Boeing, Douglas oder Convair gebaut wurde? Es war die Firma Avro Canada, die schon 1946 am Entwurf eines Airliners mit Strahltriebwerken arbeitete und am 10. August 1949, zwei Wochen nach dem Erstflug der britischen De Havilland "Comet" mit dem Erstflug der Avro C-102 "Jetliner" die Fachwelt in Staunen versetzte. Obwohl die Versuchsflüge ohne Zwischenfälle absolviert wurden, stoppte Avro Canada den Bau des 50-sitzigen Airliners noch bevor die Serienfertigung begonnen hatte.

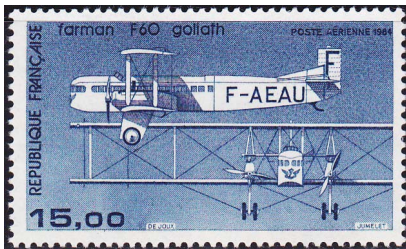


Avro C-102 "Jetliner"



De Havilland "Comet"

Wussten Sie schon... dass sich der erste Zusammenstoß zweier Verkehrsflugzeuge in der Luft bereits im Jahr 1922 ereignete? In Zeiten ohne Flugflächen und GPS orientierten sich die Piloten der ersten Linienflugzeuge im Sichtflug am Verlauf von Strassen. So stiessen eine französische Farman "Goliath" und eine britische De Havilland D.H. 18 über Nordfrankreich zusammen als beide Piloten bei schlechter Sicht auf Gegenkurs einer Strasse folgten.



Farman "Goliath"



De Havilland D.H. 18

Walter Kalt
Quelle : www.airventure.de G. Schmid

**Der besondere Beleg.
Der grosse Formationsflug von Italo Balbo im Jahre 1933**

Italo Balbo wurde am 6. Juni 1896 in Quartesana in der Provinz Ferrara, geboren. Im ersten Weltkrieg war er als Offizier im Alpenkorps in Feltre und war später auch in die Kämpfe um den Monte Grappa verwickelt. Nach dem Krieg studierte er Sozialwissenschaften in Florenz und wurde dann Bankangestellter in Ferrara.



Schon vor der Machtübernahme Mussolinis trat er der faschistischen Partei bei und organisierte als Ortsgruppenleiter die Verfolgung von Kommunisten und Sozialisten. Bereits beim Marsch auf Rom war er einer der Parteiführer, 1924 wurde er Chef der faschistischen Miliz, 1925 Staatssekretär im Wirtschaftsministerium.

Obwohl Balbo von der Fliegerei noch keine Ahnung hatte, ernannte ihn Mussolini 1926 zum Staatssekretär für das Luftfahrtwesen. Er absolvierte eine Schnellausbildung zum Piloten und war eine zentrale Figur beim Aufbau der italienischen Luftwaffe, der Regia Aeronautica.

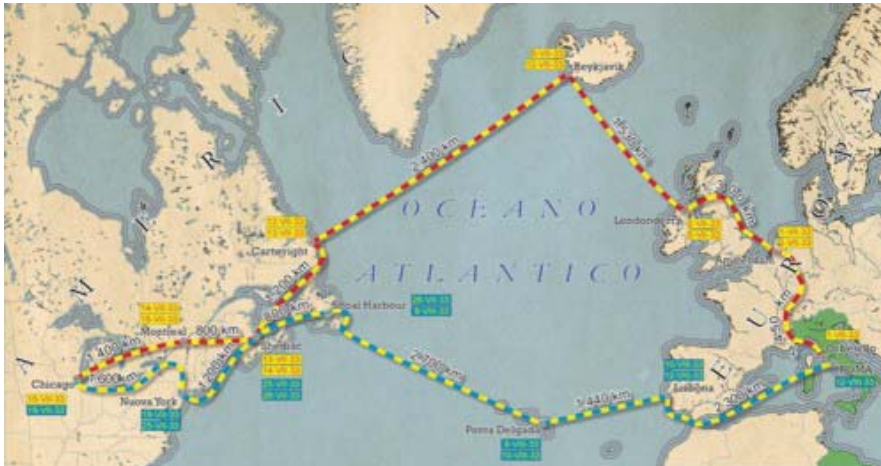
Mussolini beförderte ihn zum Luftmarschall. In dieser Funktion hatte er auch mit dem deutschen Reichsmarschall Hermann Göring zu tun, mit dem er privat Freundschaft schloss.

Sein Erfolg brachte Italo Balbo bald viel Neid und Missgunst ein. 1934 wurde er nach Italienisch-Libyen versetzt, wo er Generalgouverneur wurde. Er bemühte sich, italienische Siedler für die Kolonie zu gewinnen. Nach der deutschen Invasion Polens wandte er sich vehement gegen Mussolinis Bündnis mit Hitler und befürwortete einen Kriegseintritt Italiens an der Seite Grossbritanniens. Am 28. Juni 1940 wurde er nach offizieller Darstellung über Tobruk versehentlich durch Eigenbeschuss von der italienischen Flugabwehr abgeschossen. Bis heute wird darüber spekuliert, ob es sich dabei wirklich um ein Versehen handelte.

Die militärische Luftfahrt bekam zu dieser Zeit nur wenig Aufmerksamkeit. Italien wollte das ändern und Balbo erlangte dank seiner Atlantiküberquerungen mit großen Flugzeugformationen Berühmtheit. 1930 flog er mit 12 Savoia-Marchetti S.55 von Orbetello nach Rio de Janeiro und 1933 mit 24 Flugzeugen von Rom nach Chicago und New York.

Der Formationsflug von 1933 war eine beeindruckende Leistung. Das Projekt erforderte ein volles Jahr der Planung und der Ausbildung von vielen Piloten und Mechanikern. Das Unternehmen wurde **Decennial** genannt, um das 10-jährige Bestehen der italienischen Regia Aeronautica

zu feiern. Aktuell wurden 24 Flugzeuge eingesetzt, welche in Formation in Gruppen à drei Flugzeugen flogen. Der Formationsflug begann am 1. Juli und landete in der Nähe von Rom am 12. August.



Die Reiseroute des Formationsfluges von 1933.

Zum Einsatz kamen **SIAE S.55X Marchetti Wasserflugzeuge**. Das Flugzeug wurde 1923 entwickelt und als Ganzmetallflugzeug mit einem Flügel, zwei Rümpfen, die gleichzeitig als Schwimmer dienten und einem einfachen Höhenleitwerk mit drei Seitenleitwerken ausgeführt. Das Leitwerk war über 2 Rohrausleger mit dem Flügel und dem jeweiligen Rumpfe verbunden. Zur Stabilisierung waren der Leitwerksausleger und die Seitenleitwerke mit Drähten verspannt.



Die zwei baugleichen Motoren waren in einer Triebwerksgondel über der Flügelmitte in Tandem-Anordnung mit einem Zug- und einem Druckpropeller eingebaut. Im Prototyp waren zwei Motoren Fiat A.12 mit jeweils 300 PS in einer stromlinienförmigen Triebwerksgondel eingebaut, 1925 wurden Lorraine-Dietrich-Motoren (Lorraine-Dietrich 12 D) mit 400 PS eingesetzt, und für den Atlantikflug durch leistungsstärkere Motoren vom Typ Isotta Fraschini Asso 750, teilweise völlig unverkleidet, ersetzt.

Das Cockpit für Pilot und Kopilot war im Flügel unter der Triebwerksgondel angeordnet. Die Passagiere saßen in den beiden Schwimmern. Gleich nach der Indienststellung 1924 brach es 14 Geschwindigkeits-, Reichweiten- und Höhenrekorde. Es war das erste Flugzeug, das den Südatlantik überquerte. 4 Monate vor Charles Lindbergh im Februar 1927 flog das Flugboot mit dem Namen Santa Maria unter Francesco de Pinedo von Dakar in Senegal nach Pernambuco in Brasilien. Die S.55 wurde dann in der italienischen und deutschen Luftwaffe eingesetzt. Sie dienten als Langstreckenbomber und Patrouillenflugzeug im Zweiten Weltkrieg.



Savoia Marchetti S.55 A ,ausgerüstet mit Fiat A12-Motoren mit einer Leistung von 300 PS. Unter den Motoren ist die Pilotenkanzel angeordnet.

Der Flug schien nicht gut zu starten. Bei der Landung in Amsterdam kenterte das von Captain Baldini pilotierte Wasserflugzeug und der Ingenieur Ugo Quinta verlor sein Leben. Nach dem Start von der niederländischen Hauptstadt flog die Formation nach Londonderry, dann Richtung Island nach Reykjavik. Wegen Nebel musste das Geschwader 6 Tage warten, bis sie zur Küste von Labrador nach Cartwright weiterfliegen konnten. Dies war die längste und schwierigste Etappe der Reise. Am 12. Juli ging es weiter nach Shediac in Neuschottland, wo sie nach einem 6-stündigen Flug landeten. Am 14. Juli starteten sie Richtung Montreal und

nach Chicago, wo sie abends gegen 18.00 Uhr auf dem Lake Michigan am 15. Juli 1933 landeten. In Chicago wurde die Seventh Street in Balbo Drive umbenannt, Präsident Roosevelt lud ihn zum Essen ein. Und vom Indianerstamm der Sioux wurde er adoptiert und erhielt den Namen „Häuptling Fliegender Adler“. Der Flug ging am 19. Juli weiter nach New York, wo sie in Coney Island an der Wasserflugzeug-Basis landeten.



Der gezeigte Beleg (auf der letzten Seite) ist mit der Markenausgabe des Geschwaderflug-Triptychon 5,25 + 44,75 L. "I-BALB" auf einem eingeschriebenen Brief frankiert und in Rom am 3.6.33 entwertet. Er ist auf dem Flug nach Chicago befördert worden und hat den Flugstempel "Crociera Aerea del Decennale..." und ist von Gen. "Italo Balbo" und Ten. Col. "Stefano Cagna" unterschrieben. Auf der Rückseite ist das Siegel des „MINISTERO DELL’AERONAUTICA“ sowie der Ankunfts-Stempel von Chicago zu sehen. Insbesondere mit Unterschrift des Luftfahrtministers und Kommandanten ITALO BALBO eine grosse Flugpost-Rarität!

Übrigens: Im Internet unter „You tube“ Italo Balbo eingeben und sie können „live“ auf der Atlantik-Überquerung mit dabei sein!

Peter Beer

Die Anfänge der Schweizer Fliegertruppe

Im Jahre 2014 feiern wir den 100. Geburtstag der Schweizer Fliegertruppe. Sie wurde am 1. August 2014 gegründet. Heute ist sie eine eigene Waffengattung, wird Luftwaffe genannt und ist aus unserer Armee nicht mehr wegzudenken.



Aus diesem Anlass habe ich auf Grund meiner Sammlung von alten Photokarten und anderer Dokumente, den reichhaltigen Beschreibungen im Tilgenkamp (ein grosses 3-bändiges Werk über die Gesamtheit der Fliegerei in der Schweiz bis zum Jahre 1940), eine übersichtliche Beschreibung der Geschehnisse um die Schweizer Fliegertruppe in den Jahren 1913 bis 1918, dieses Buch gestaltet.

Wäre nicht 1913 die grosse Sammelaktion für die Fliegertruppe, die zu einem erfreulichen Ergebnis von 1,73 Mio Franken führte, gestartet worden, so wären die Anfänge der

Fliegertruppe sicher noch um Jahre hinaus verzögert und mit noch mehr Hindernissen verbunden gewesen.

Diese Sammelaktion erlaubte die Anschaffung einer ganzen Anzahl der notwendigen Flugzeuge und entsprechendem Material bis weit nach dem Ersten Weltkrieg. Wenn wir diese Sammelaktion im Jahre 1913 in die Kaufkraft des Geldes von heute umrechnen, würde diese Aktion 50 Millionen Franken einbringen, aber damit hätten wir nicht einmal das Geld für einen halben Gripen. Es ist kaum zu fassen, wie kostspielig die hochgezuchteten Militärflugzeuge heute sind.

Diesen unerschrockenen Pionieren unserer Militärfliegerei widme ich dieses Buch.

Auf den letzten 11 Seiten sehen Sie noch Dokumente der Schweizer Ballontruppe, Sie startete im Jahre 1900.

*Der Autor Hugo Ruoss
Kloten, im Oktober 2013*

Buch 4: Die Anfänge der Schweizer Fliegertruppe
96 Seiten, 134 Abbildungen CHF 20.–

Folgende Bücher sind noch verfügbar:

Buch 1: 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz/Unsere Schweizer Flugpioniere
CHF 28.–

Buch 2: 100 Jahre Luftfahrt/Von den ersten Flugmeetings zur AD ASTRA, BALAIR und SWISSAIR, 231 Seiten, 290 Abbildungen CHF 36.–

Buch 3: Luftschiffstation Luzern/Flugunfälle und Notlandungen
147 Seiten CHF 28.–

Zu beziehen bei den Buchhandlungen oder bei Jürg Tschumper, Im Langacker 15, 8606 Greifensee (E-Mail: jtsch@gmx.ch). Händler und Bezüger von grösseren Mengen erhalten Rabatte.

Der besondere Beleg



Geschwaderflug von I. Balbo von Rom nach Chicago.