

# **Flugpostdienst über den Nord- und Südatlantik um 1930**

**Schweiz. Aerophilatelisten-Verein  
5. November 2006, Zürich**

**vorgetragen durch Heinz Berger,  
Wichtrach BE**

# **Postbeförderung zwischen Europa und Nordamerika**

**→ 1929/1930 Ausrüstung der Dampfer “Bremen” und “Europa” mit Katapulteinrichtungen von Heinkel**

**→ Erster Katapultflug von der “Bremen” am 22.7.1929**

**→ Ende August 1929 Bekanntmachung im PTT Amtsblatt: gewöhnliche Briefpost ab CH und FL nach USA (New York) und im Durchgang über New York**

# **Postbeförderung zwischen Europa und Nordamerika**

**→ Aufrechterhaltung des Dienstes bis zur Einstellung Ende 1935**

**→ Vorausflüge, d.h. Abschuss vor New York**

**→ Nachbringeflüge, d.h. Flug zum Schiff im Hafen (ab D, CH/Basel mit Balair, weitere)**

**→ Verschiedene Sonderstempel**

**→ weitere Informationen im CH Luftpost-Handbuch und im Haberer Spezialkatalog**

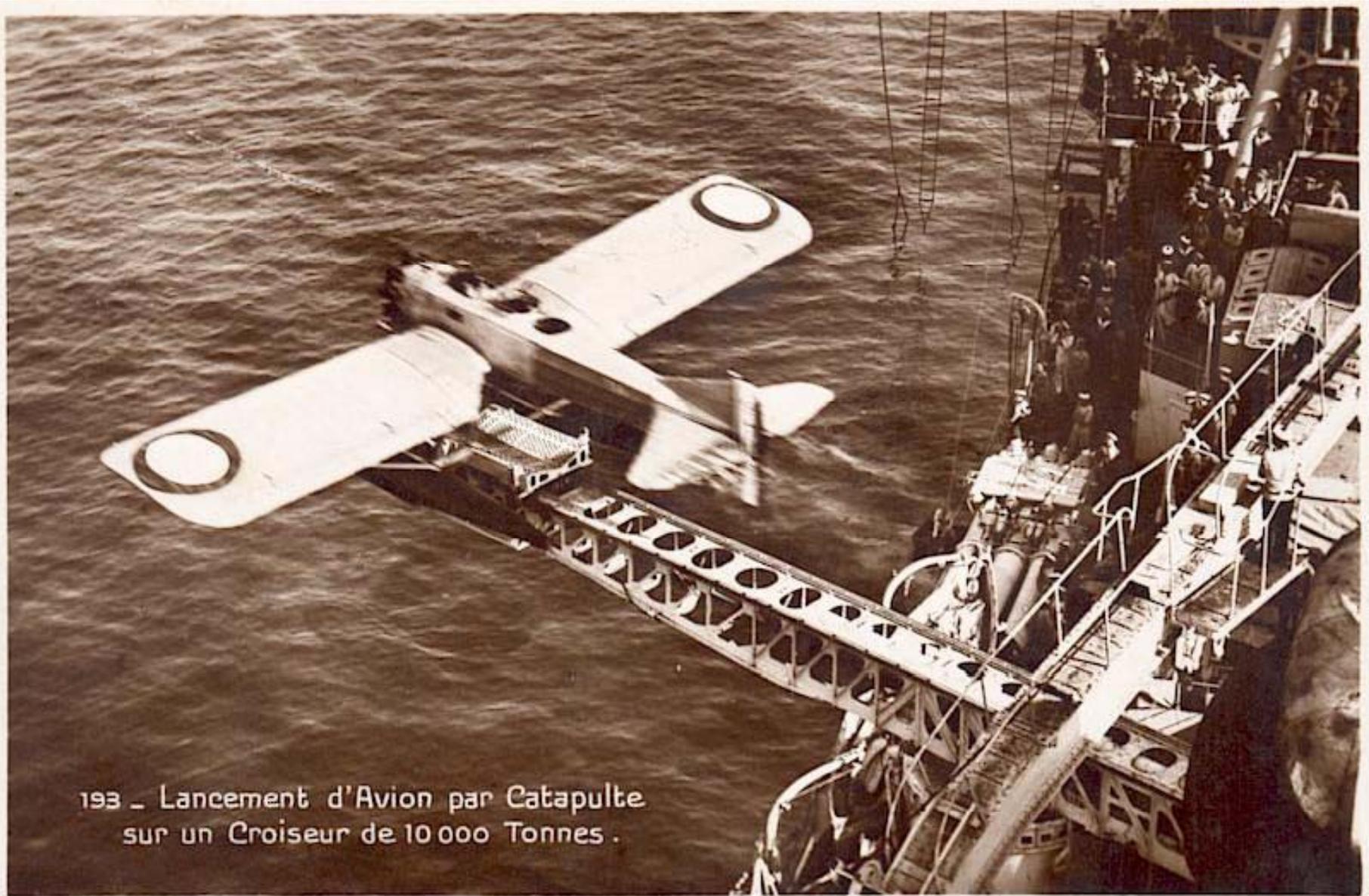
**Versuche, Flugzeuge von Schiffen starten zu lassen bereits um 1910.  
Das Bild unten zeigt eine Abschussschiene um 1910**



**Am 12./13. April 1928 gelang es dem ehemaligen Nachtflugleiter der Lufthansa Hermann Köhl (links) mit dem irischen Fliegermajor Fitzmaurice (Mitte) und Freiherr von Hünefeld (rechts) mit einer einmotorigen Junkers W33 „Bremen“ erstmals den Nordatlantik von Osten nach Westen im Nonstop-Flug zu überqueren. Hier bei der Feier nach ihrer Rückkehr in Berlin**



## Abschuss eines französischen Katapultflugzeugs von der “Ille de France”



193 - Lancement d'Avion par Catapulte  
sur un Croiseur de 10 000 Tonnes .

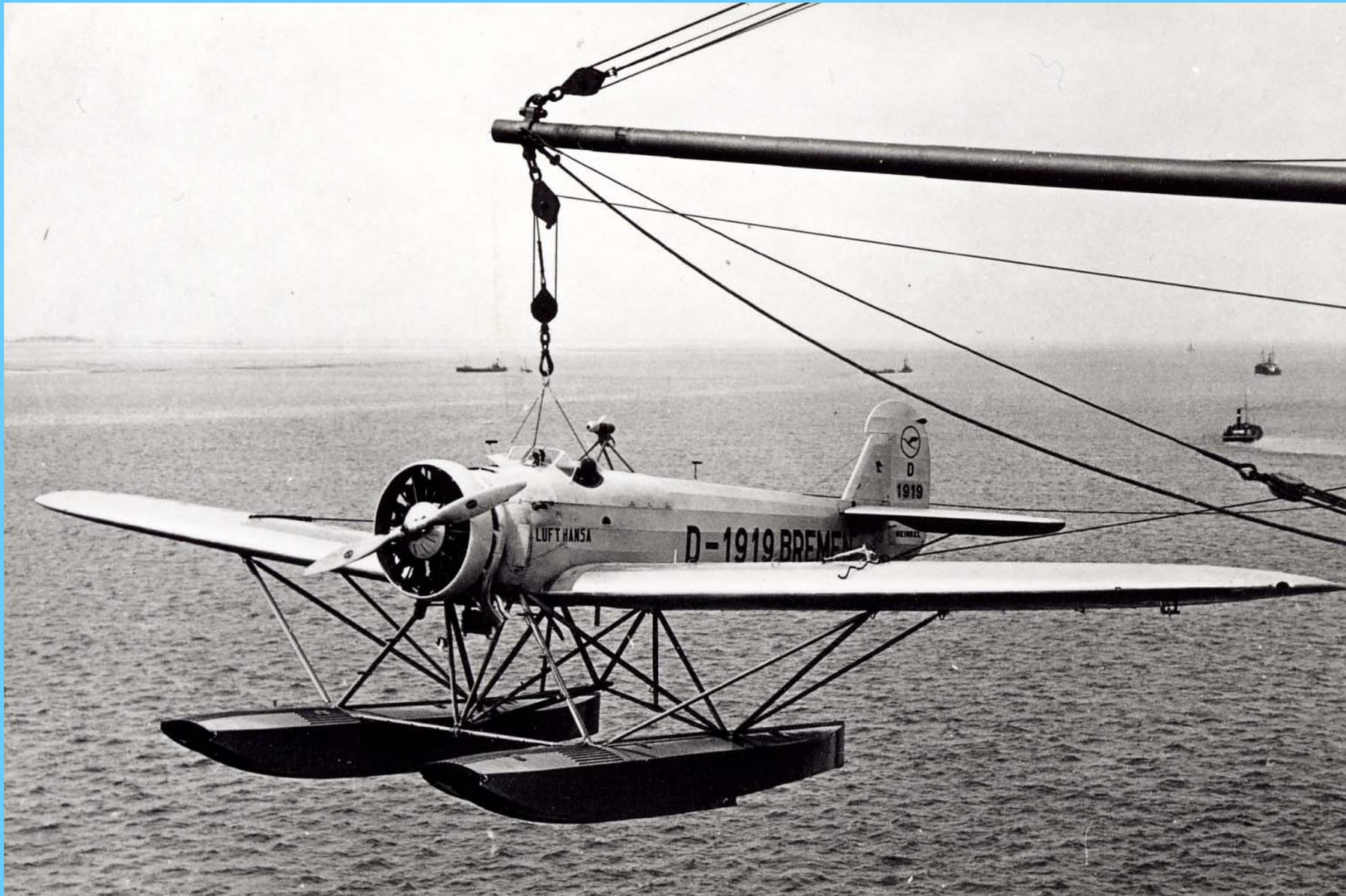
**Turbinenschnelldampfer „BREMEN“ (Schwesterschiff „EUROPA“)  
eingesetzt als Katapultschiffe auf dem Nordatlantik  
Stapellauf am 16. 8.1928; 1. Fahrt nach New York 1.7.1929  
Abmessungen: 286,10m, 31m breit, Masthöhe 73m  
Sonderausrüstung: Heinkel K 2 Katapult-Anlage**



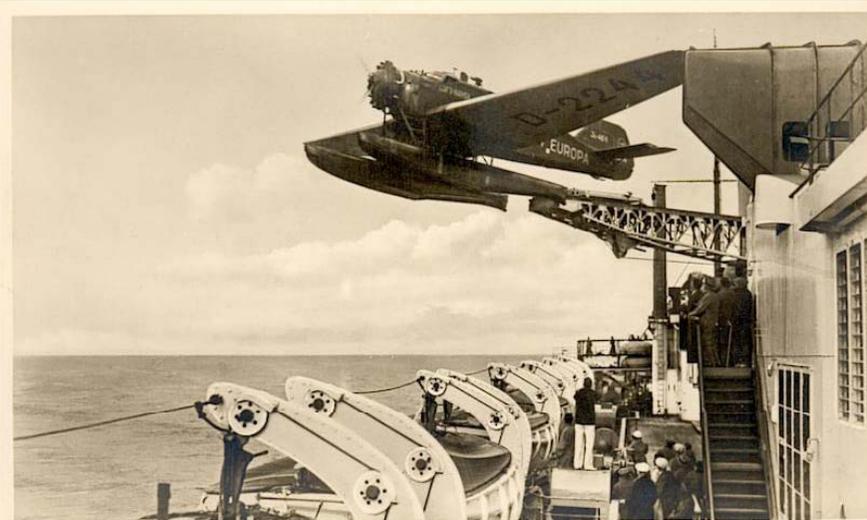
**Heinkel-Tiefdecker H.E. 12; D – 1717 Katapultflugzeug  
1. Postflug am 22. Juli 1929 (ab Dampfschiff Bremen)  
Hornet-Motor 500PS; Gesamtgewicht ca. 2600-2800kg  
Max. Geschwindigkeit 215km/h; Reisegeschw. 190km/h  
Postzuladung etwa 200kg**



**Die Heinkel H.E. 12, D-1919 der Lufthansa am Kranhaken der  
BREMEN um 1929**



# Die Junkers JU-46 beim Abschuss von der Europa



Junkers-Katapultflugzeug Ju 46



Ju-46

1932

## Katapult-Postflugzeug

Bauart: Tiefdecker, Weiterentwicklung der W-34 mit größerer Reichweite. Auch auf 2 Schwimmer

Rumpf: Ganzmetallgerippe, Wellblechhaut

Flügel: Trapezform, Streckung 7,2

Leitwerk: üblich

Triebwerk: 600 PS BMW „Hornet“ (9-Zylinder-Stern)

### Daten

Spannweite 18,00 m  
Länge 10,52 m  
Höhe 3,67 m  
Fläche 44,0 qm  
Leergewicht 1980 kg  
Fluggewicht 3200 kg

Flächenbelastung 72,6 kg/qm  
Leistungsbelastung 5,3 kg/PS

### Leistungen

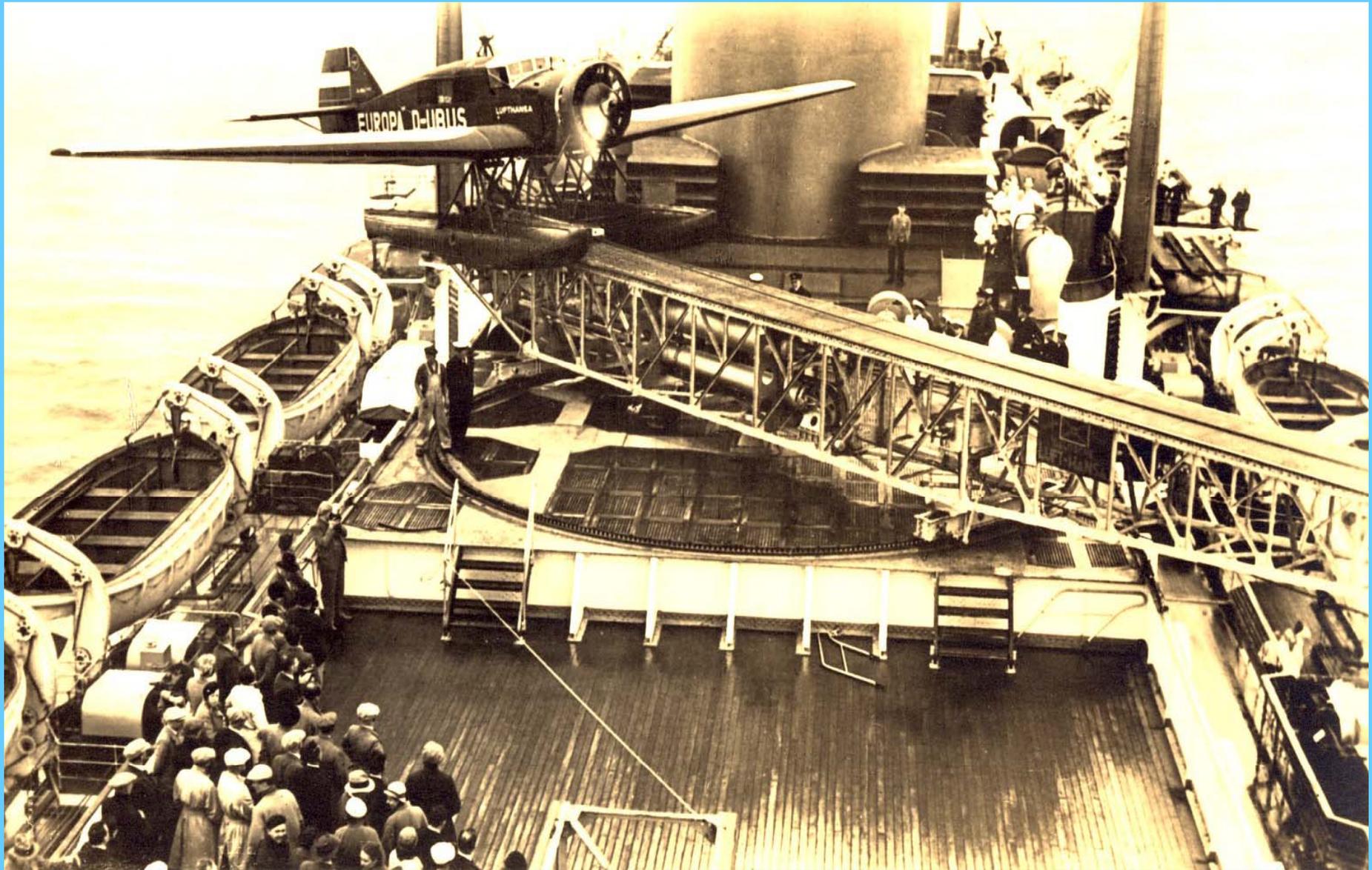
Höchstgeschwindigkeit 230 km/st  
Reisegeschwindigkeit 190 km/st  
Landegeschwindigkeit 115 km/st  
Startweg m  
Landeweg m  
Steigleistung 200 m/min  
Steigzeit 1000 m in 3,4 min  
Steigzeit 3000 m in min  
Dienstgipfelhöhe 4200 m  
Reichweite 2000 km

1. Flug:

Gebaut 5 Stück

Anm.: Für Transocean-Katapult-Postdienst

**Die JU 46 D-UBUS auf der EUROPA kurz vor dem Abschuss. Die Drehscheibe mit der Startschiene ist gut zu sehen**



**17.8.1931 Bodensee-Schiffpost ab Friedrichshafen (Stuttgart?)- Köln und Zubringerflug nach Cherbourg. Mischfrankatur!**



**1.6.1933 Bern 15 Obstberg nach Nassau, Bahamas, via New York.  
Gemäss Vertrag nach USA und im Durchgang über New York...**



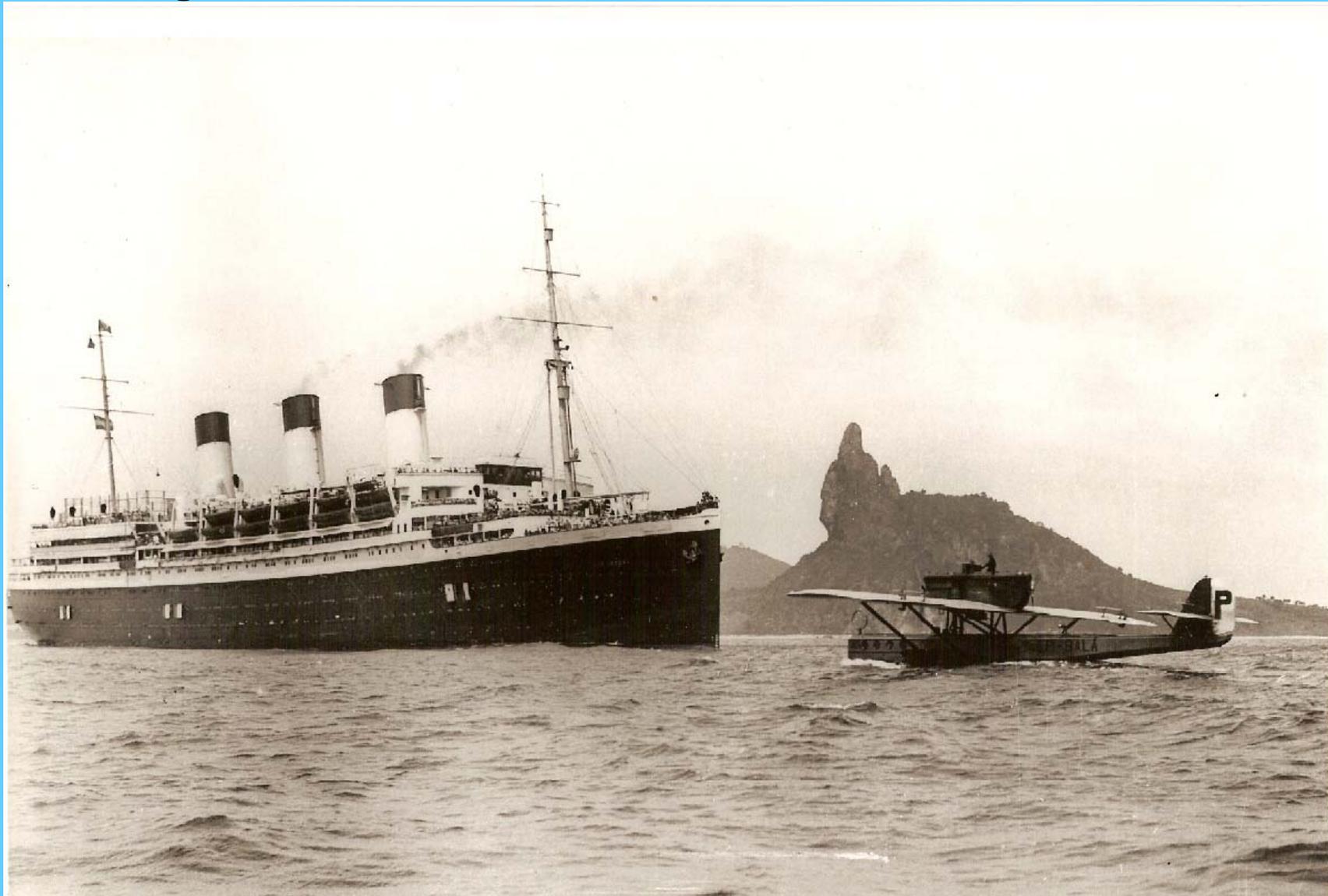
31.8.1935 Bern Flugplatz Luftpost nach Turrialba, Costa-Rica. Über Basel Flugplatz. Via Köln nach Cherbourg? Balair war nicht in Betrieb.



# **Postbeförderung über den Südatlantik**

- Erste Pläne für eine Luftbrücke Europa-Südamerika bereits in den Zwanzigerjahren**
- Am 22.3.1930 Dornier “WAL” bringt Post an den Dampfer “Cap Arcona”; Übergabe auf offener See**
- Erste Überquerung des Südatlantik mit dem Flugzeug am 12./13.5.1930 durch Jean Mermoz; Flugzeit etwas über 21 Stunden**
- Versuche durch französische Gesellschaften; viele Zwischenfälle; 1935 über 20 Flüge durch Air France, in Zusammenarbeit mit der Lufthansa**
- Ausbau des Dienstes durch die Deutsche Lufthansa**

**Postaustausch um 1930 bei der Insel Fernando Noronha zwischen einem Dornier Wal-Flugboot der „Syndicato Condor Ltda.“ und einem Deutschen Passagierdampfer (Cap Arcona). Die erste Etappe zur Verkürzung der Postlaufzeit über den Südatlantik**



# **Postbeförderung über den Südatlantik**

**→ Kauf des “DS Westfalen” 1932 durch die LH, Ausbau zum schwimmenden Flugzeugstützpunkt (Schwesterschiff “MS Schwabenland” ab August 1934 im Einsatz)**

**→ Erster Schleuderstart am 29.5.1933**

**→ Die “Westfalen” bezieht Position im Südatlantik; am 2.6.1933 Abschuss in Richtung Bathurst**

**→ Am 4.6.1933 erster Start in Richtung Südamerika**

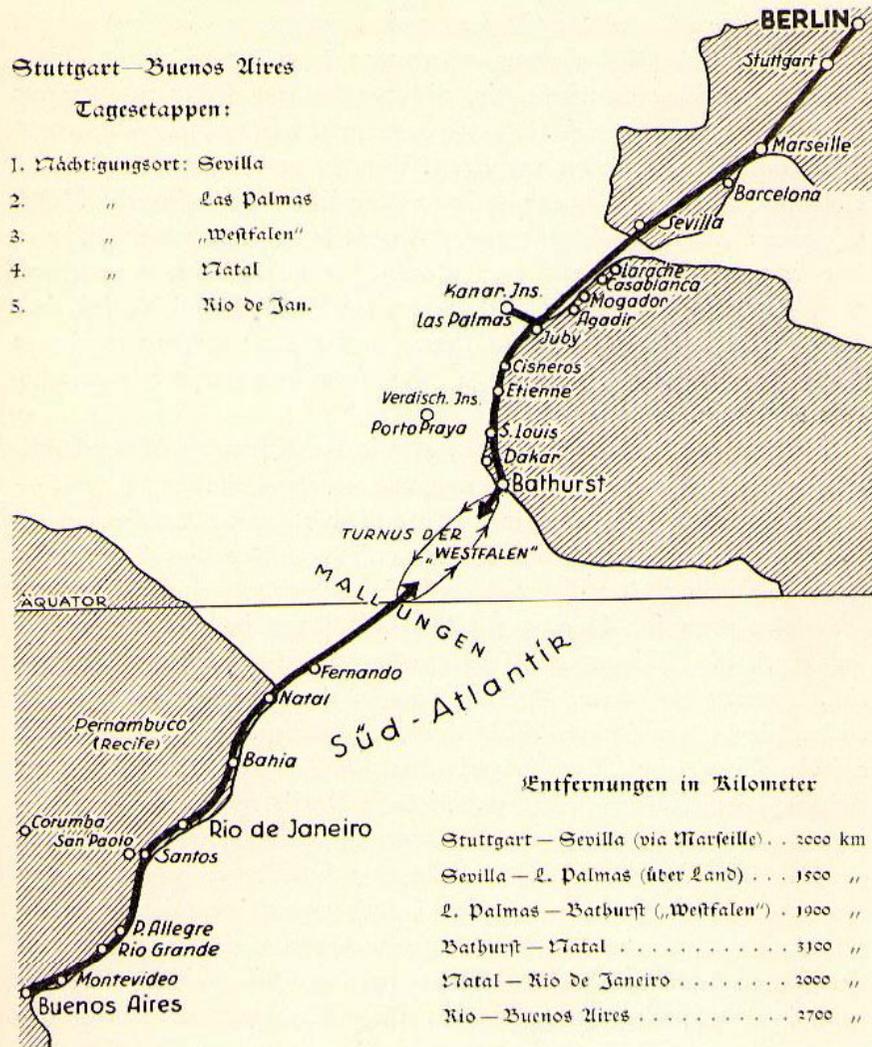
**→ 3.2.1934 Beginn eigentlicher Luftpostdienst ab Berlin**

## Südatlantik-Luftpostlinie der Deutschen Lufthansa

Stuttgart—Buenos Aires

Tagesetappen:

1. Nächtigungsort: Sevilla
2. " Las Palmas
3. " „Westfalen“
4. " Natal
5. " Rio de Jan.



Entfernungen in Kilometer

Stuttgart—Sevilla (via Marseille)	2000 km
Sevilla—L. Palmas (über Land)	1500 "
L. Palmas—Bathurst („Westfalen“)	1900 "
Bathurst—Natal	3100 "
Natal—Rio de Janeiro	2000 "
Rio—Buenos Aires	2700 "

Verwendete Flugzeugtypen

Dornier-Wal-Flugboote (2-motorig): Bathurst—Natal  
 Junkers Ju 52: Sevilla—Bathurst und Natal—Buenos Aires (3-motorig)  
 Heinkel H 70: Stuttgart—Sevilla (1-motorig)  
 Sämtliche verwendeten Flugzeug-Motoren: Bayerische Motoren-Werke  
 Katapult-Einrichtung der „Westfalen“: Heinkel

**Strecke Berlin (Stuttgart) – Buenos Aires mit Südatlantik-überquerung Bathurst (heute Gambia) – Natal (Brasilien) – Bathurst.**

**Gesamtstrecke 13'200km, davon Südatlantik 3'100km.**

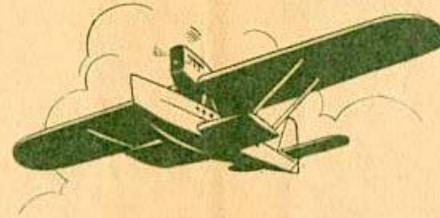
**Tagesetappen/Nächtigungsorte in:**

**Sevilla, Las Palmas (Kanarische Inseln), „Westfalen“, Natal, Rio de Janeiro**

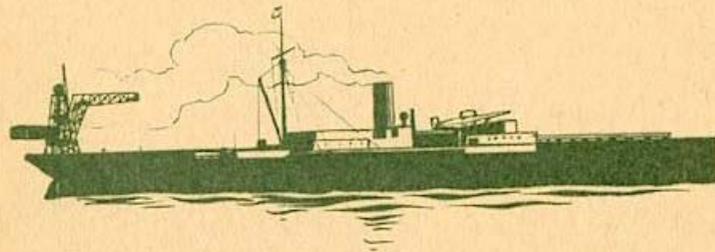
**Verwendete Flugzeugtypen:**

**Stuttgart – Sevilla: Heinkel H 70,  
 Sevilla – Bathurst und Natal – Buenos Aires: Junkers JU – 52,  
 Bathurst – Natal – Bathurst:  
 Dornier „Wal“ 8t und 10t**

**Ausschnitt aus dem Sommerflugplan der Deutschen Lufthansa, gültig vom 1. Mai bis 31. August 1934; Werbung für Luftpostdienst über den Südatlantik mit Katapult und Luftschiff Graf Zeppelin; Erwähnung der Syndicato Condor Ltda. als Partner in Südamerika**



Der Südatlantik erstmalig im planmäßigen Flugdienst überbrückt —  
**durch den Luftpostdienst Europa — Südamerika**  
**der Deutschen Lufthansa**

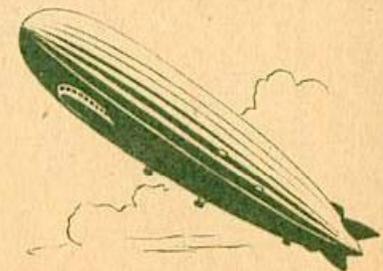


Unter Benutzung des Katapultschiffes „Westfalen“ bringen seit Februar deutsche Flugzeuge die Europapost in 4—5 Tagen nach dem Südamerikanischen Kontinent. Dort wird sie durch Expressflugzeuge der Syndicato Condor Ltda. an die wichtigsten Handelszentren verteilt. Postschlüsse in Deutschland je nach Auflieferungsort Freitag oder Sonnabend, alle 14 Tage; ab Ende Juli wöchentlich.

Ab Mai verkehrt im Südamerikadienst wieder das **Luftschiff »Graf Zeppelin«** und befördert außer Luftpost auch Passagiere, Fracht u. Paketpost über den Ozean.

**Benutzt den deutschen Dienst nach Südamerika**  
Vermerkt auf den Briefen „Mit deutscher Luftpost“

Nähere Angaben im **Einlageblatt** zum Taschenflugplan, und durch die Dienststellen der Lufthansa.



# POSTE AERIENNE

## Europe – Amérique du Sud

2 Fois par Semaine

A destination de:

L'Argentine — La Bolivie — Le Chili — La Curaçao — L'Equateur — La Guyane — La Colombie — Le Paraguay — Le Pérou — La Trinité — L'Uruguay — Le Venezuela.

### Service Deutsche Lufthansa— Syndicato Condor

Mercredi 23.30 h.	dep.	Berlin	arr.	Lundi
Jeudi 6.30 h.	dep.	Stuttgart	arr.	Lundi
Jeudi	dep.	Marseille	arr.	Lundi
Jeudi	dep.	Barcelona	arr.	n'est pas desservi
Jeudi	dep.	Sevilla	arr.	Dimanche
Vendredi	arr.	Las Palmas	dep.	Dimanche
Vendredi	arr.	Bathurst	dep.	Samedi
Samedi	arr.	Natal	dep.	Vendredi
Dimanche	arr.	Rio de Janeiro	dep.	Jeudi
Dimanche	arr.	Montevideo	dep.	Jeudi
Dimanche	arr.	Buenos Aires	dep.	Mercredi
Lundi	arr.	Santiago/Chili	dep.	Mercredi

Correspondances postales aériennes vers tous les pays de l'Amérique du Sud.

### Service Air France

Service mixte*) 2e, 4e et 5e di- manche de chaque mois	Service entière- ment**) aérien 1er et 3e di- manche de chaque mois		Service entière- ment**) aérien 2e et 4e di- manche de chaque mois	Service mixte*) 1er, 3e et 5e dim. de chaque mois
Samedi	Samedi	Berlin	Jeudi	Dimanche
Samedi	Samedi	Stuttgart	Jeudi	Dimanche
Samedi 19.25	Samedi 19.25	Paris	Jeudi 5.08	Samedi 19.10
Dimanche 6.00	Dimanche 6.00	Toulouse	Mercredi	Samedi
Dimanche	Dimanche	Marseille	Mercredi	Samedi
Dimanche	Dimanche	Barcelona	Mercredi	Vendredi
Dimanche	Dimanche	Casablanca	Mercredi	Vendredi
Lundi vers 3.00	Lundi vers 3.00	Dakar	Mardi	Jeudi
Jeudi	Lundi	Natal	Lundi	Lundi
Vendredi	Mardi	Rio de Janeiro	Dimanche	Dimanche
Vendredi	Mercredi	Montevideo	Dimanche	Dimanche
Vendredi	Mercredi	Buenos Aires	Dimanche 4.00	Dimanche 4.00
Samedi ou Dimanche matin	Mercredi ou Jeudi matin	Santiago/Chili	Samedi 11.00	Samedi 11.00

\*) seulement jusqu'au 31 décembre 1935.

\*\*) à partir du 1er janvier 1936 service hebdomadaire entièrement aérien.

Correspondances postales aériennes vers tous les pays de l'Amérique du Sud.

Les correspondances-avion doivent être munies de l'étiquette bleue „Par Avion“; aucune autre mention n'est requise.

**Les lettres postées dimanche jusqu'à mercredi  
prendront le service de la Deutsche Lufthansa.**

**Les lettres postées jeudi jusqu'à samedi  
prendront le service de l'Air France.**

Demandez la fermeture de poste de votre ville à votre bureau de poste.

Demandez notre prospectus spécial.

Des renseignements sont fournis par tous les bureaux de poste ainsi que par les services de la Deutsche Lufthansa et de l'Air France.

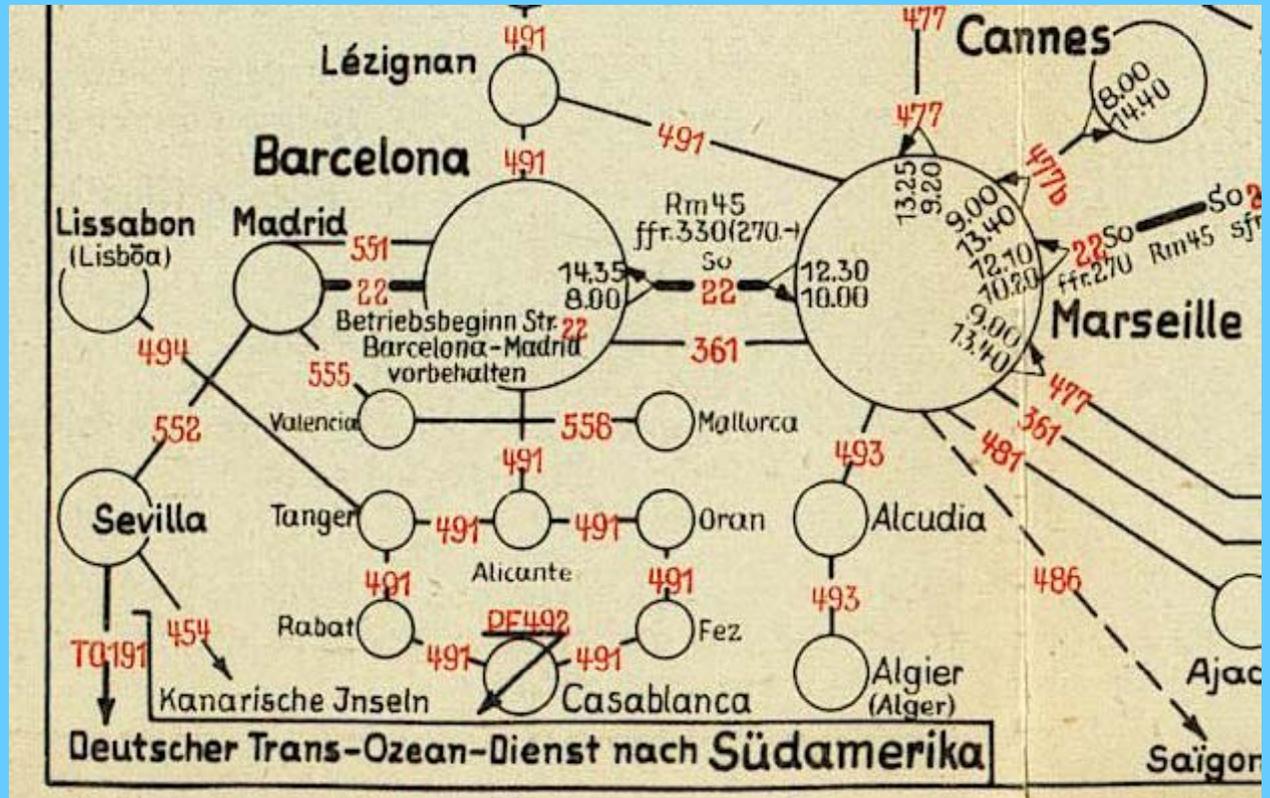
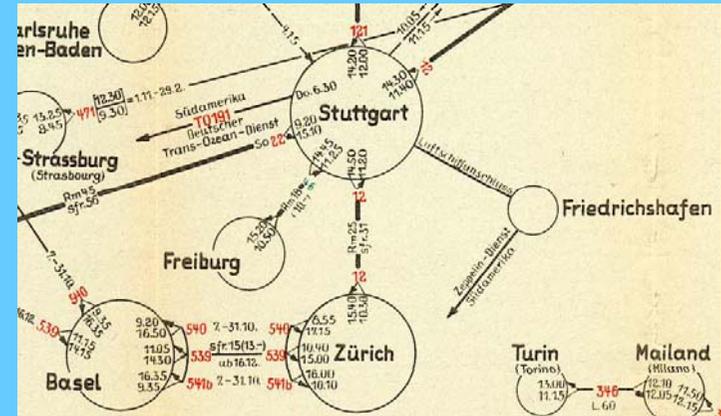
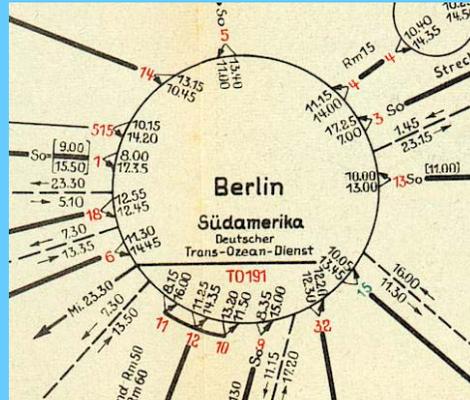
Ausschnitt aus dem  
französischsprachigen Winterflugplan  
der Deutschen Lufthansa, gültig vom 6.  
Oktober 1935 bis 4. April 1936.

Zusammenarbeit mit der Air France  
zwecks Aufteilung der Postdienste  
über den Südatlantik.

Erwähnung der spätesten Aufgabezeit  
an den jeweiligen Orten.



# Ausschnitte aus dem Flugplan; Flugpostdienst nach Südamerika TO 191



**Stempel verwendet auf Südatlantikroute; a = Berlin; e und \* = Stuttgart, später auch Frankfurt. Metallstempel in roter Farbe, Gummistempel in violetter Farbe**



**Stempel verwendet auf Südatlantikroute mit Zeppelin ab  
Friedrichshafen**

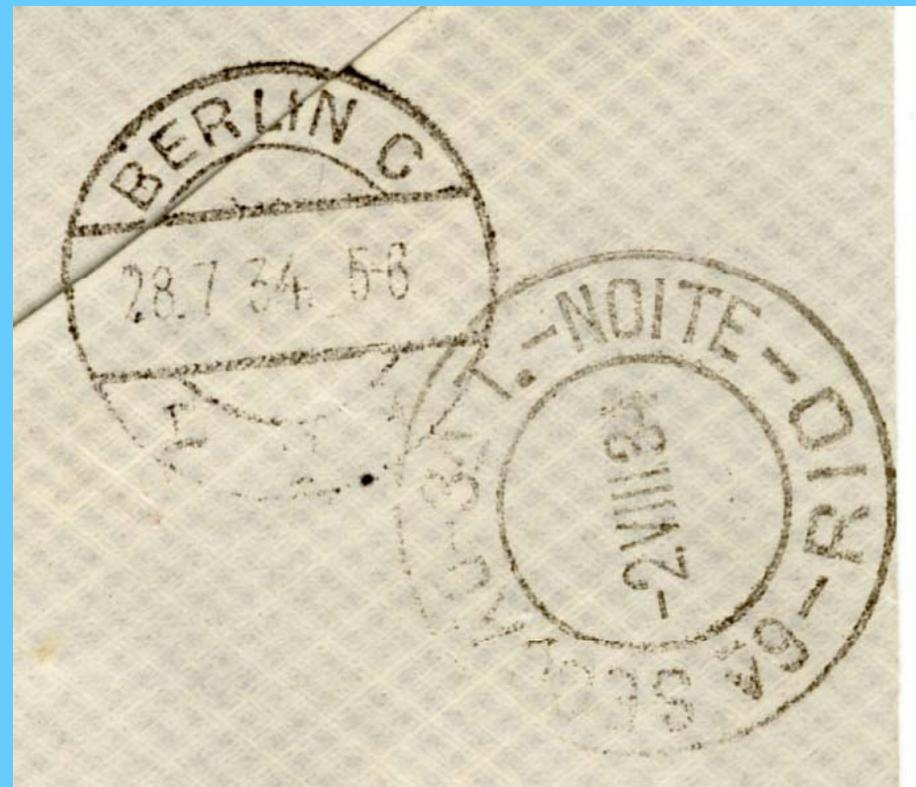


## Stempel verwendet auf Südatlantikroute Postämter und Bahn



Berlin Postamt C2; Aufgabe  
spätestens am Samstag um 11.30  
Uhr

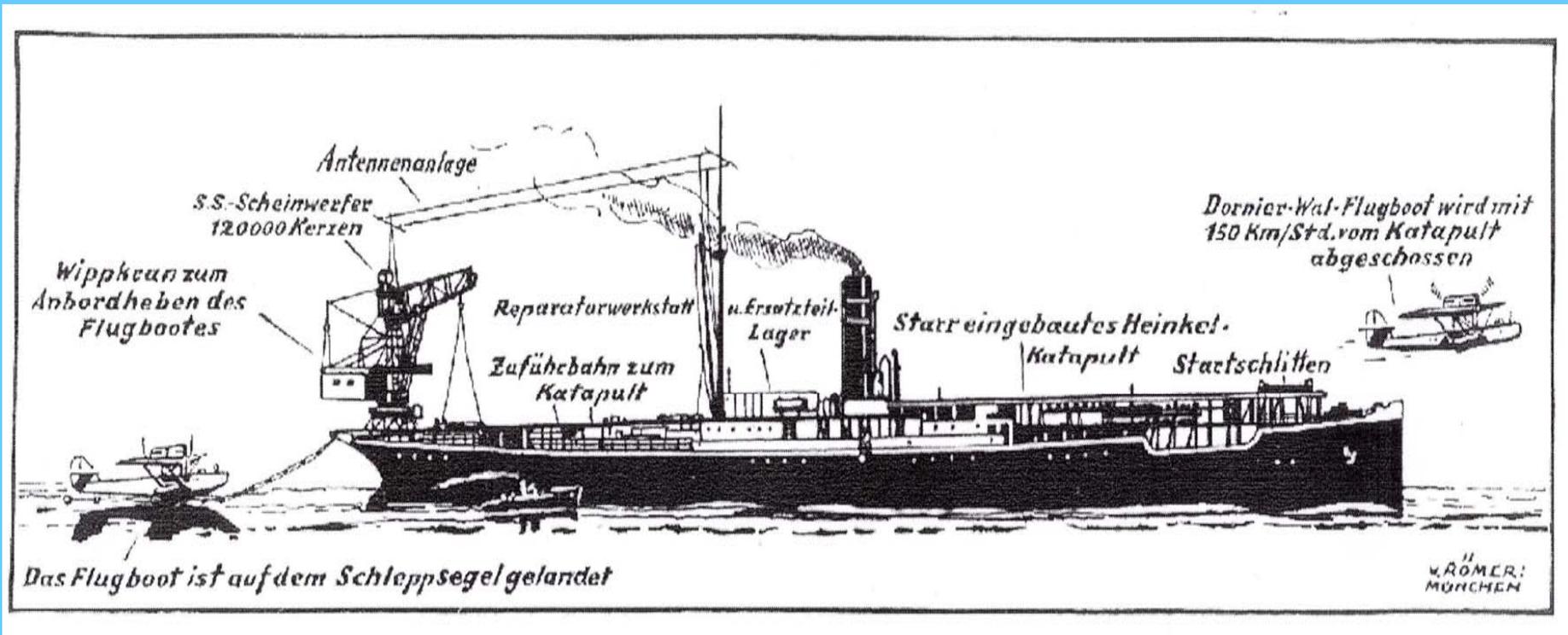
Stuttgart Postamt 9; Aufgabe  
spätestens am Samstag um 13.30  
Uhr



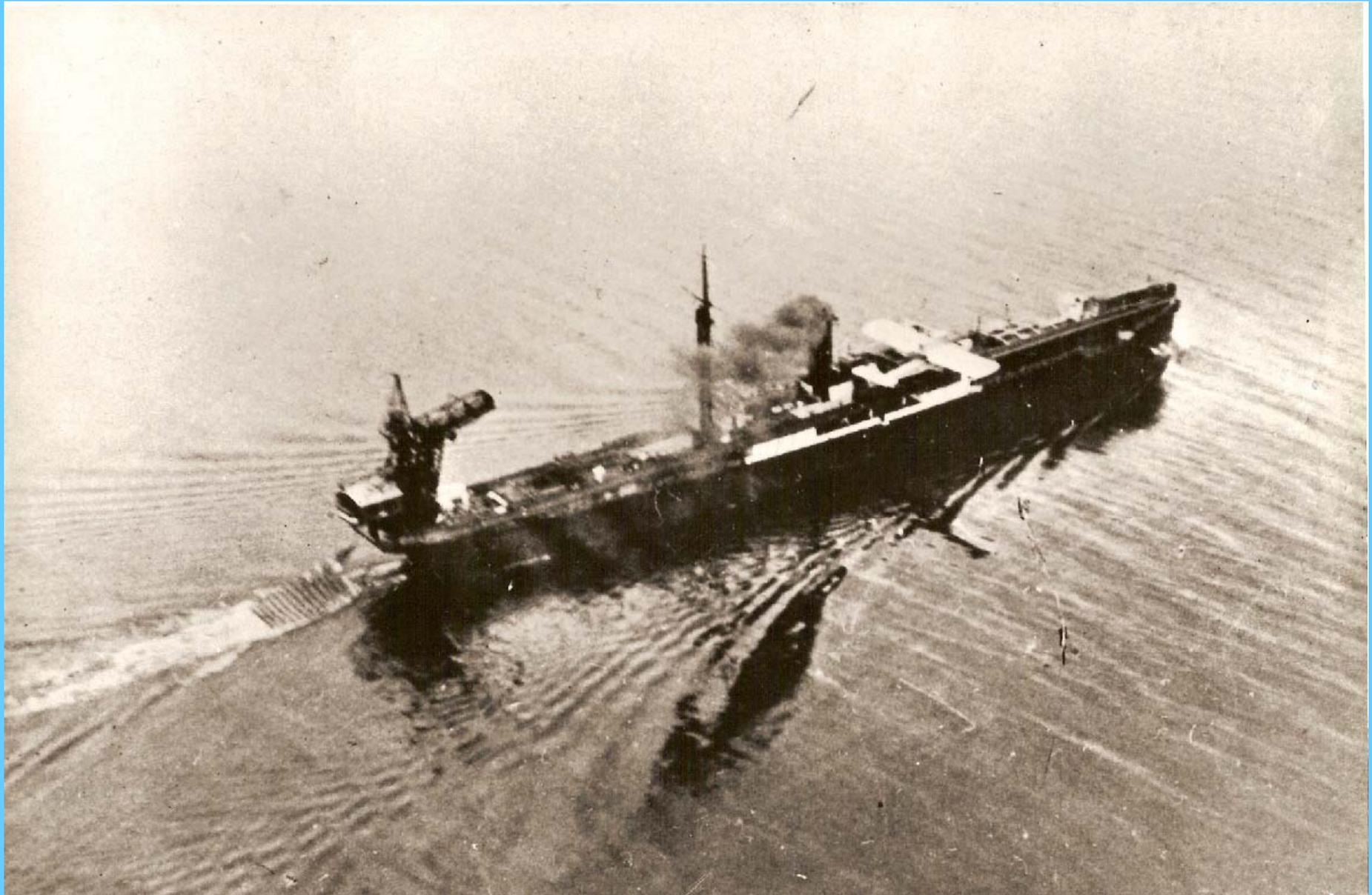
**Katapultschiff „Westfalen“, 1933 von der Deutschen Lufthansa  
übernommen und in ein Katapultschiff umgebaut  
Stapellauf 30. Dezember 1906 Gewicht 5367 BRT Abmessungen:  
130,54m lang, 16,08m breit, 8.52m hoch  
Sonderausrüstung: Krananlage 15t; Heinkel Katapultanlage 14t**



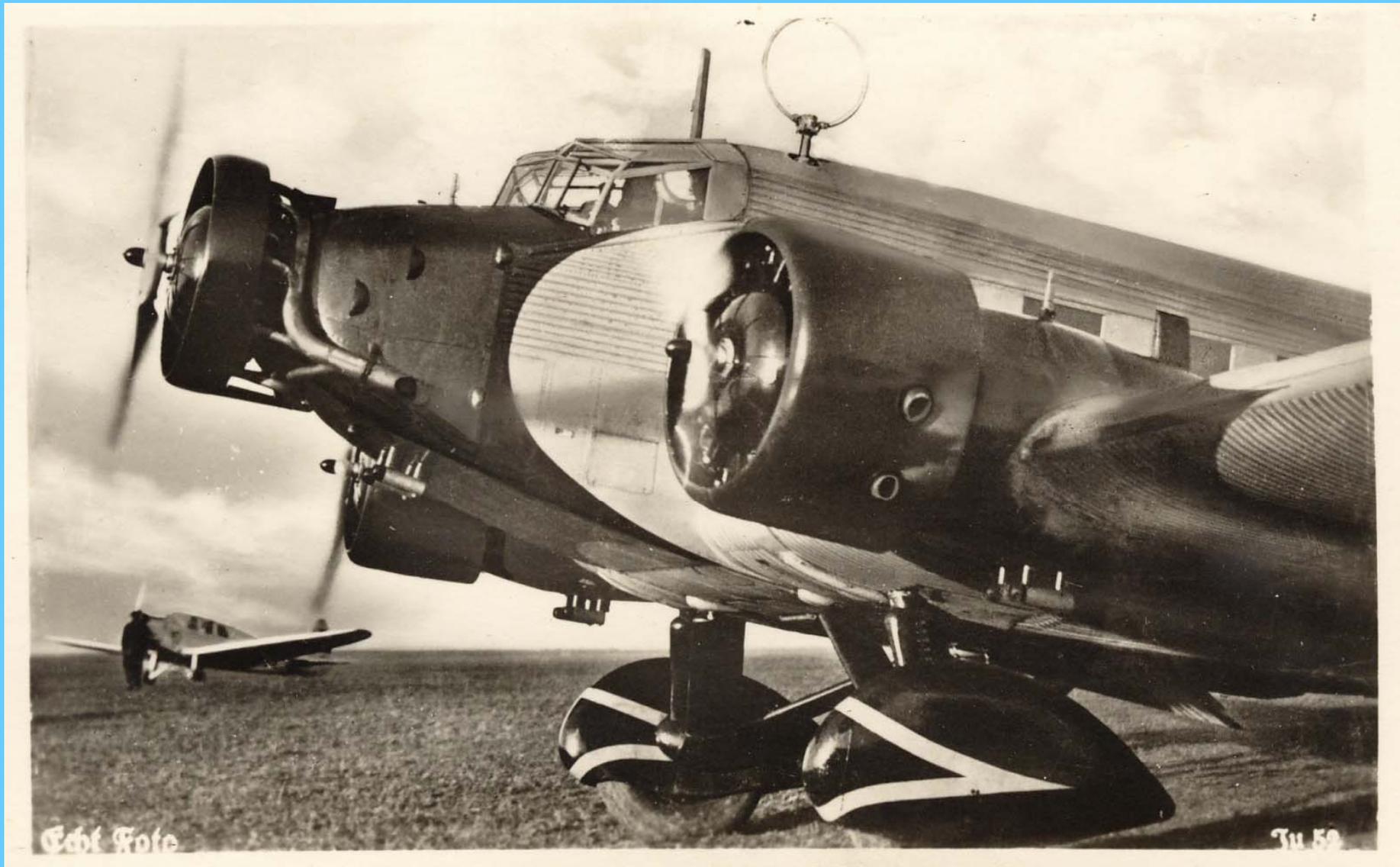
# Schematische Darstellung der „Westfalen“



**Flugzeug-Stützpunkt und Katapultschiff „Westfalen“ mit ausgefahrenem Stausegel (auch als Schleppsegel bezeichnet)**



# Die Junkers JU – 52, im Einsatz auf der Südatlantik Luftpostlinie der Deutschen Lufthansa



**Die Heinkel HE – 70, das Schnellflugzeug im Einsatz auf der  
Südatlantik – Postlinie der Lufthansa**



**Eine Dornier Do 8-t Wal. Spannweite 23,2m; Länge 18,2m;  
Geschwindigkeit 225km/h; Reichweite 2000km. Bei der Deutschen LH  
im Dienst von 1931 - 1935**



## Das Cockpit der Dornier Wal



**Am 3. Februar 1934 eröffnete Die LH den planmässigen Luftpostdienst nach Südamerika. Der Südatlantik wurde zwischen Bathurst/Westafrika (heute Gambia) und Natal/Brasilien (Pernambuco) mit Flugbooten vom Typ Dornier 10-t Wal überquert. Das Foto zeigt den „Taifun“ mit dem Kennzeichen D-2399, das 1934 in D-AKER geändert wurde.**



# Übersicht der eingesetzten Flugzeugtypen

## Flugzeugtypen der Luftbanja-Südatlantik-Strecke

Angaben	Junkers Ju 52/Land	Dornier Wal 1933	Heinkel He 70
Spannweite . . . . .	29,25 m	27,2 m	14,8 m
Länge . . . . .	18,09 m	18,2 m	11,5 m
Höhe . . . . .	5,45 m	5,8 m	3,08 m
Flügelfläche . . . . .	116 qm	113,2 qm	36,5 qm
Fluggewicht . . . . .	9 200 kg	10 000 kg	3 310 kg
Zuladung . . . . .	3 800 kg	4 400 kg	1 130 kg
Höchstgeschwindigkeit . . . . .	ca. 270 Std./km <sup>*)</sup>	ca. 230 Std./km	ca. 377 Std./km
Reisegeschwindigkeit . . . . .	ca. 220 Std./km	ca. 210 Std./km	ca. 323 Std./km
Motoren . . . . .	3 B.M.W. Hornet, Reihe 3 620 PS	2 B.M.W. U, Reihe 5 660 PS	1 B.M.W. VI, Reihe 5 635 PS

<sup>\*)</sup> Bei neuestem Typ 290 km

**Eine Dornier 10-t Wal des Südatlantik-Luftpostdienstes über dem Ozean (um 1934)**



**Zwischen Natal und Rio de Janeiro wurde auch die Junkers W34 eingesetzt (als Flugboot).**



**W-34**

**1926**

**Frachtflugzeug, Sanitäts-, Streu- und Luftbildeinsatz**

Bauart: Tiefdecker, auch auf zwei Schwimmer

Rumpf: Leichtmetall, rechteckig, wellblechbeplankt

Flügel: Doppel-Trapezform, 3-teilig, Wellblechhaut, Streckung 7,1

Leitwerk: üblich

Triebwerk: 525 PS BMW-„Hornet“ (9 Zylinder Stern),  
auch 600 PS Siemens SH-20  
(Prototyp 380 PS Bristol „Mercury“)

Daten (L/W)

Leistungen (L/W)

Spannweite	17,75 m	Höchstgeschwindigkeit	265/240 km/st
mit Querruder	18,48 m	Reisegeschwindigkeit	240/215 km/st
Länge	10,6/11,13 m	Landegeschwindigkeit	116 km/st
Höhe	3,18 m	Startweg (auf 20 m)	450 m
Fläche	44.0 qm	Landeweg	220 m
Leergewicht	1665/1885 kg	Steigleistung	315 m/min
Fluggewicht	3200/3200 kg	Steigzeit 1000 m in	3,2 min
		Steigzeit 3000 m in	11 min
Flächenbelastung	68.5 kg/qm	Dienstgipfelhöhe	6300 m
Leistungsbelastung	6,1 kg/PS	Reichweite	850 km

**1. Flug:**

Lizenzbau: AB Flygindustri (Schweden)

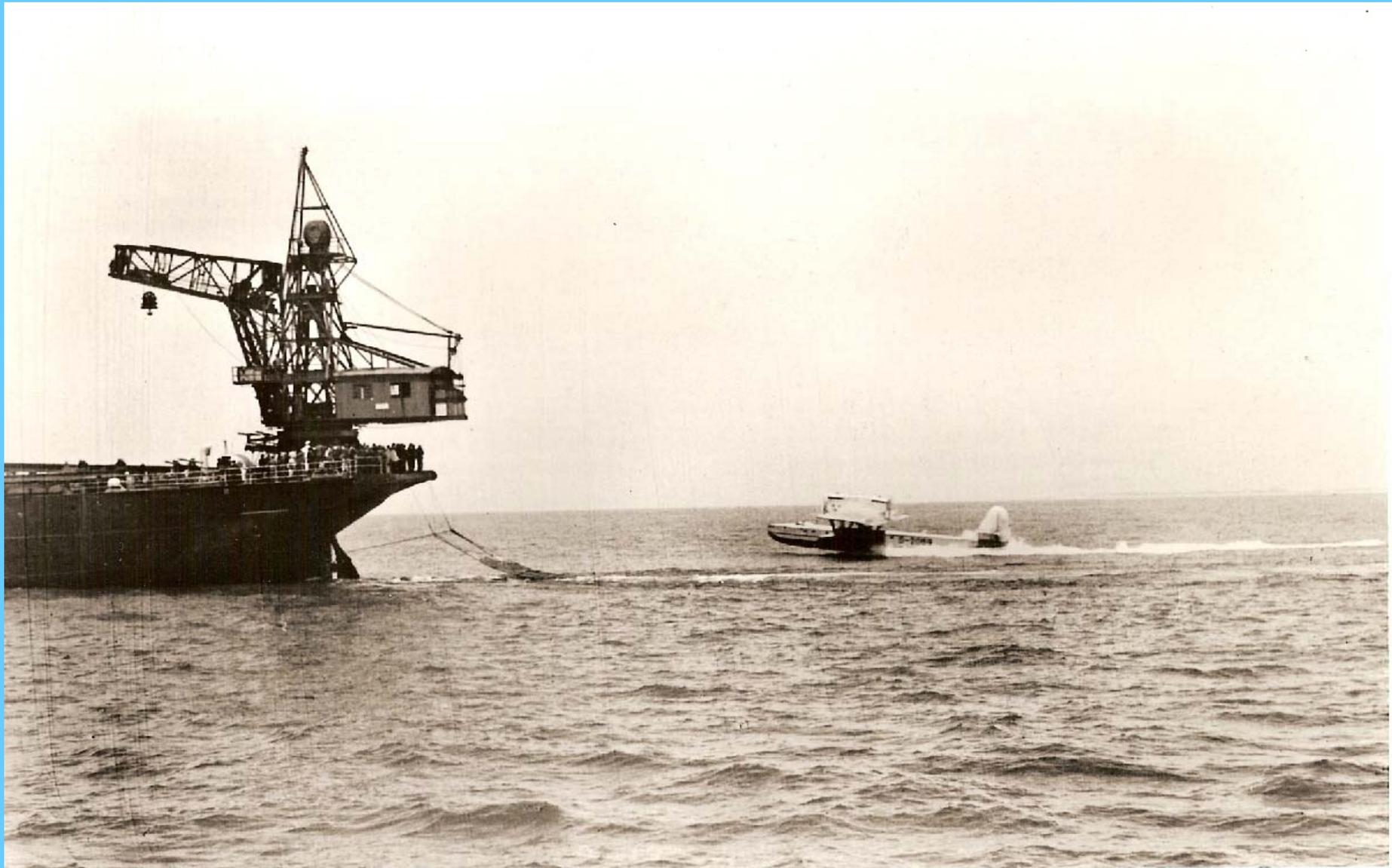
Prototyp mit unverkleidetem Triebwerk und offenem Pilotensitz, keine Kabinenfenster. Motor 380 PS Bristol »Mercury« und 425 PS Bristol »Jupiter«

## **Ablauf des Postflugs Europa-Südamerika-Europa 31.3.– 9.4.1934 (5. Katapultflug; Haberer # 308/309)**

- 2. 4. Anbordnahme des Dornier Wal „Passat“ im Hafen von Bathurst; um 17.00 Uhr Abfahrt der Westfalen in Richtung Südamerika**
- 3.4. Katapultierung des Dornier Wal „Taifun“ um 04.35 Uhr in Richtung Natal**
- 6.4. Aufnahme des rückkehrenden „Taifun“ um 18.00 Uhr**
- 6.4. Katapultierung des „Passat“ um 23.45 Uhr in Richtung Bathurst**
- 7.4. Rückkehr nach Bathurst um 07.30 Uhr**

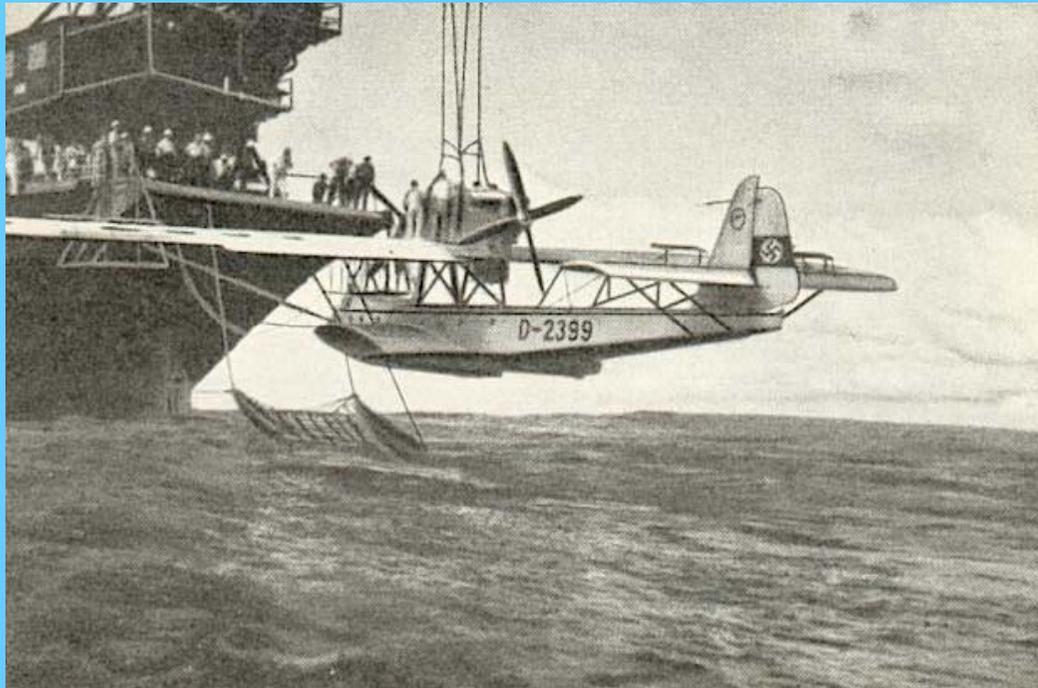
**Während dieser Zeit hat die „Westfalen“ etwa 1600 Seemeilen zurückgelegt (etwa 2880km), 210 Wettermeldungen abgesetzt, insgesamt 1223 Funkmeldungen.**

**Am 4. Juni 1933 gelang es das erste Mal mit einem Dornier Wal beim Stützpunktschiff „Westfalen“ zu landen und anschliessend zu katapultieren und den Südatlantik zu überqueren**





**Die Dornier Wal läuft nach  
der Wasserung auf das  
Schleppsegel der Westfalen**



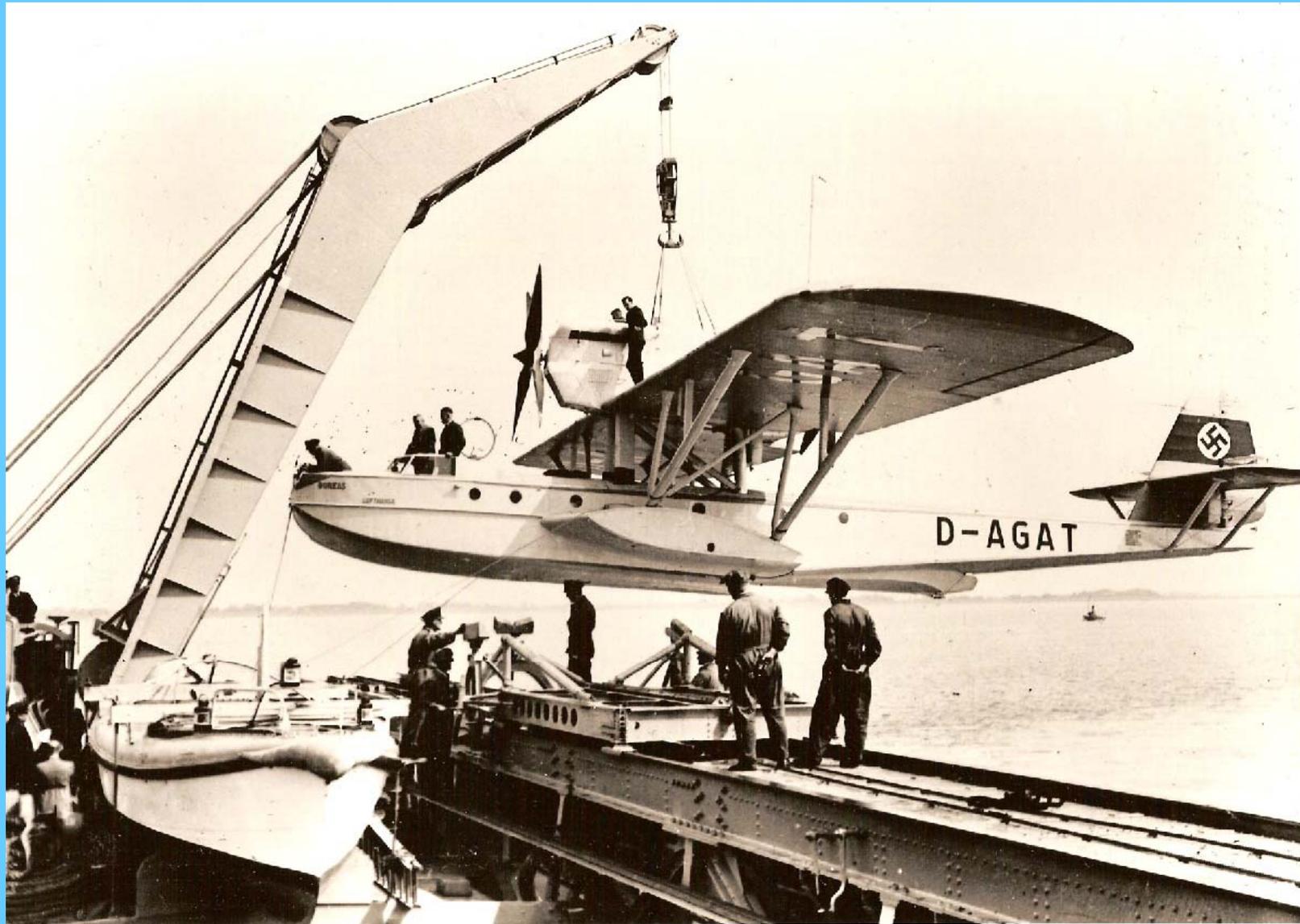
**Das auf dem Schleppsegel  
liegende Flugboot wird mit  
dem Kran angehoben und  
auf einer der Abstellbahnen  
auf dem Schiff  
„zwischengelagert“**



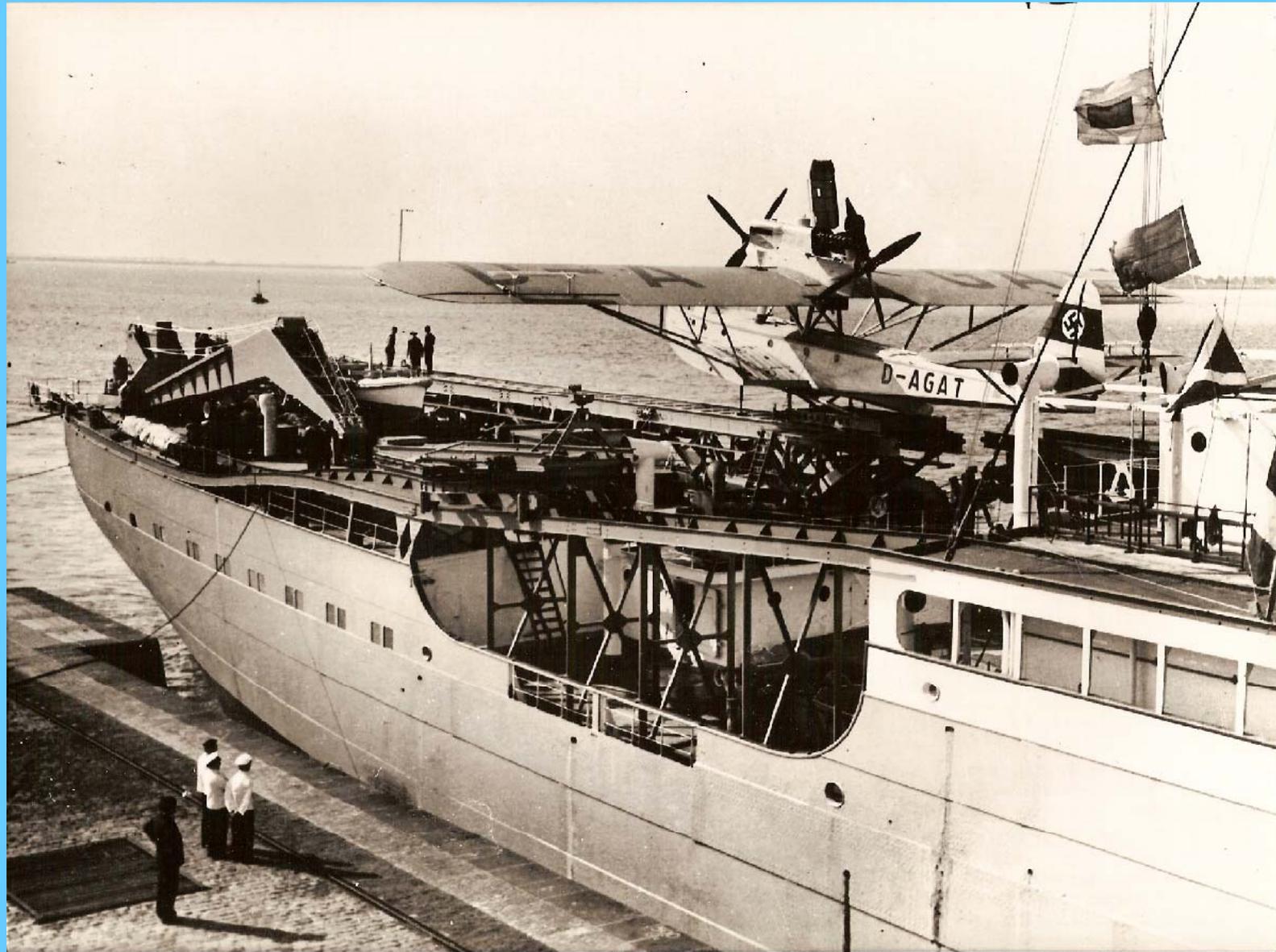


**Eine Dornier Wal auf eine der beiden Abstellbahnen der „Schwabenland“**

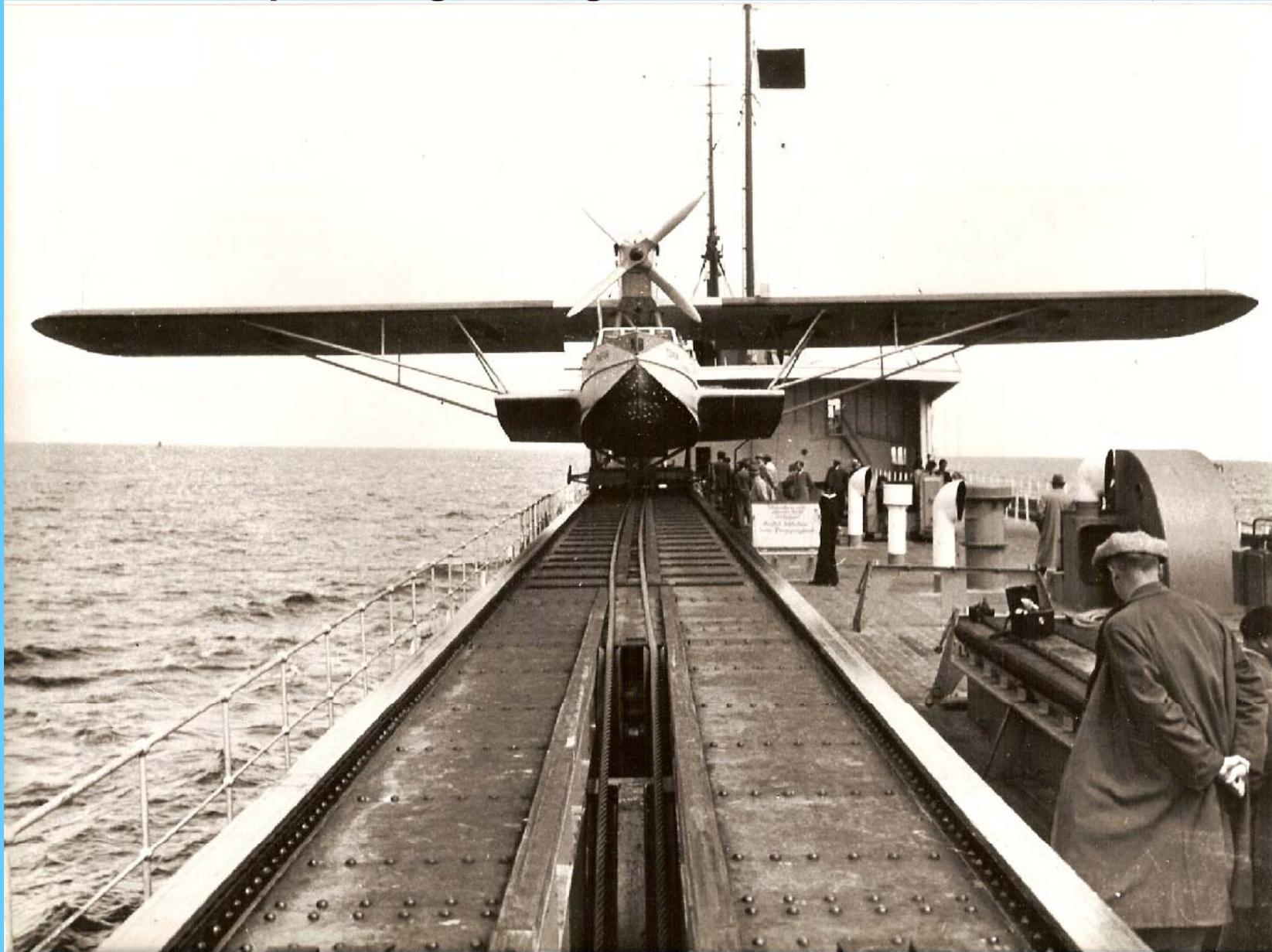
**Eine Dornier-10-Tonnen-Wal der Deutschen LH wird vom Kran auf den Schlitten der Flugzeugschleuderanlage des Flugstützpunktes „Schwabenland“ gesetzt**



**Eine Dornier Wal 10-t wird auf dem schwimmenden Stützpunkt gewartet. Spannweite 27,2m; Länge 18,2m; Geschwindigkeit 220km/h; Reichweite 2850km. Bei der Lufthansa im Dienst vom 1933 - 1940**



**Eine Dornier Wal auf dem Schlitten der Katapultanlage. Die beiden Zugseile der Katapultanlage sind gut zu sehen**



**Eine Dornier Do J II 8-t Wal nach dem Start vom Katapult des Dampfers „Westfalen“**



## Vier Dornier – Wale der Lufthansa in Natal Brasilien (um 1934)

Vier Dornier-Wale der deutschen Lufthansa, dabinter  
der fix. Aviso der Air-France in Natal (Brasilien)



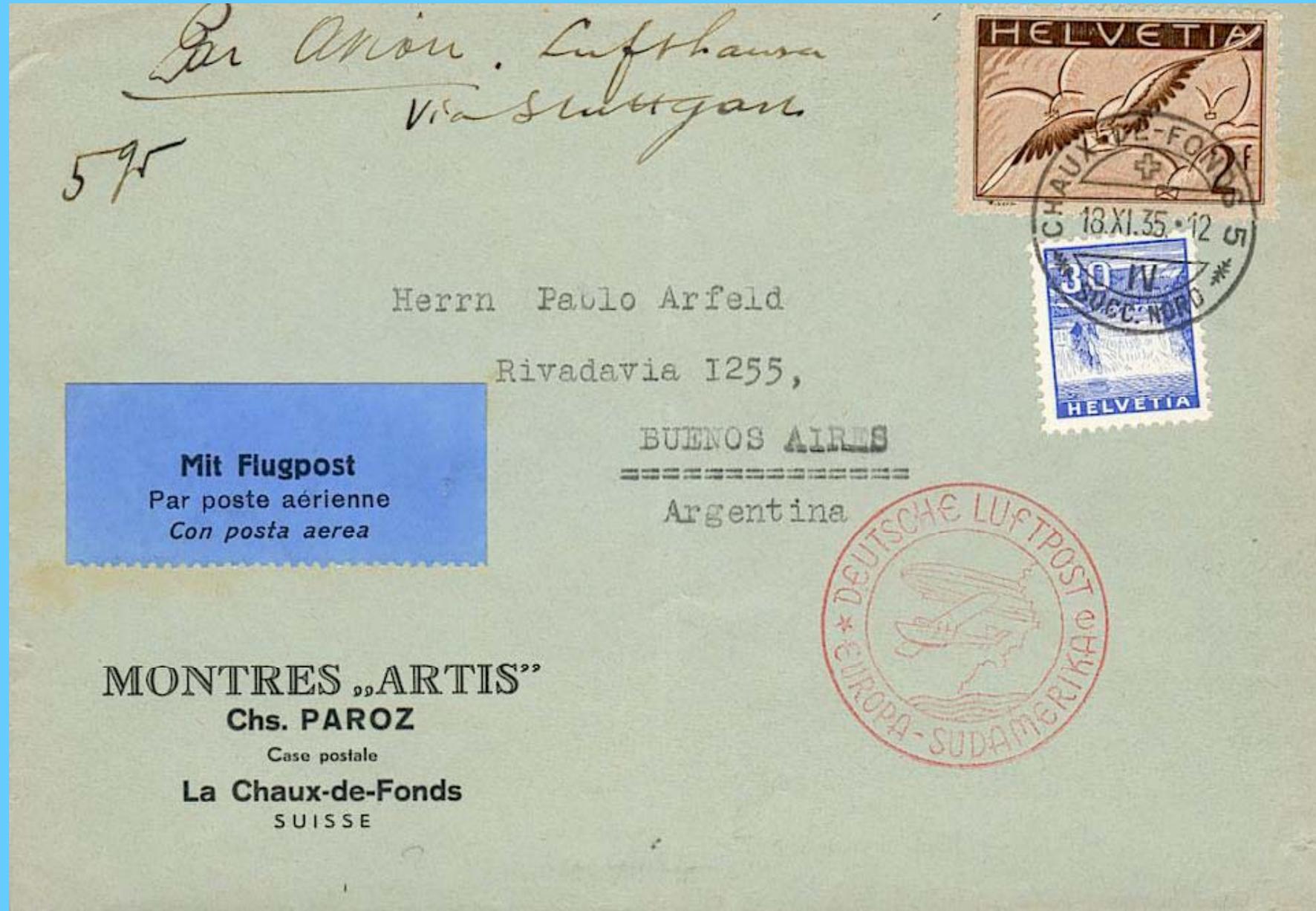
16.3.1934 St. Gallen - Sao Paulo. Vor PTT Abkommen. Via Stuttgart (\*  
im Stempel und Stempel Stuttgart). Flug Nr. 306a nach Haberer



29.3.1934 Bern 1 – Rio de Janeiro via Stuttgart (Zug Basel – Frankfurt).  
Erster Katapultflug nach PTT Vertrag. Flug Nr. 308CH nach Haberer.



**18.11.1935 La Chaux-de-Fonds – Buenos Aires. Via Stuttgart (e). 2.  
Zeppelin – Pendelfahrt Bathurst – Abwurf Maceio. Nr. 222 SAV LPH**



9.3.1937 Lausanne – Petropolis. Via Frank/Stut (e). Unfallflug (Stempel).  
Absturz der LH D-ALIX in den Gambia – Fluss. Flug Nr. 523a Haberer.



25.5.1937 Zürich – Las Palmas. Via Frankfurt (e). Etappenflug mit  
Militärzensur in Las Palmas (Stempel).



22.6.1938 Bern Lorraine – Valparaiso (Chile). Gummistempel violett mit \* (Stuttgart oder Frankfurt). Zug Basel – Stuttgart.



**Herzlichen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**