



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein



50. Tage der Aerophilatelie 2016 im Verkehrshaus der Schweiz

Luzern, 7.-18. Oktober 2016



RÖLLI

Auktionen & Philatelie

— seit 1975 —

**Vertrauen Sie auf Ihre Luzerner Spezialisten
mit langjähriger Auktions-Erfahrung in Sachen
hochwertiger Einzelstücke und Sammlungen**



Rarität aus der 57. Rölli
Auktion:
Südamerika-Fahrt 1931 mit
Scadta Zusatzfrankatur ab
Liechtenstein.

Inhalt

Alles auf einen Blick:

Willkommensworte _____	4-5
Grussworte _____	7-9
Programm _____	10-13
Börse _____	14-15
Sondermarke _____	16-19
Sonderflüge _____	20-21
Referat _____	22-23
Philatelie-Ausstellung _____	25-29
Dank Aerophilatelie zum Prunkstück _____	30-31
Hugo Junkers und die G 38, der Jumbo der 1930er-Jahre _____	32-39
Claude Dornier und die «Do X», das «fliegende Schiff» der 1930er-Jahre _____	41-51
Air & Space Days 2016 _____	52-53
Impressum _____	54-55

Willkommensworte



Martin Bütikofer
Direktor Verkehrshaus der Schweiz

Zürich-Tokio retour

Von Zürich-Kloten via Genf, Athen, Beirut, Karachi, Mumbai, Bangkok und Manila nach Tokio: Der Swissair-Eröffnungsflug Schweiz-Japan vom 1. April 1957 mit einer DC-6B war eine lange Reise. Die Piloten und Mechaniker wurden in Karachi, Bangkok und Manila ausgewechselt. Das Swissair-Flugzeug landete am 5. April 1957 um 16.21 Uhr auf der Landepiste des Flughafens Haneda in Tokio. «Japanische Kinder schwenken Schweizer Fähnchen, blonde Schweizer Kinder schwenken japanische Fähnchen. Die rote Sonne Japans im weissen Feld, die rot-weisse Flagge der Swissair sind am Flughafengebäude aufgezo-gen; ein Meer von Rot und Weiss.» So beschreibt der Reporter der Neuen Zürcher Zeitung dieses denkwürdige Ereignis, das auf einem Erstflugsbeleg verewigt ist.

Erstflugsbelege der Eröffnungsflüge der Swissair entführen in ferne Welten, lassen träu-men von fremden Kulturen und Ländern. Das Dokumentationszentrum des Verkehrshau-ses der Schweiz in Luzern beherbergt eine Vielzahl dieser historischen Dokumente. Diese farbigen, mit schönen Briefmarken und Stempeln versehenen Kuverts gehören auch zu meinen Kindheitserinnerungen.

Als Erwachsener bin ich in einem Airbus 340-300 von Zürich nach Tokio geflogen; ohne Zwischenlandungen. Die Reisedauer betrug 11,25 Stunden, die Reisegeschwindigkeit 880 km/h. 1957 betrug die Reisegeschwindigkeit der DC-6B gerade 509 km/h.

Die rasante Entwicklung der Luffahrt im 20. Jahrhundert spiegelt sich auch in der Briefmar-kenwelt. Die Leistung des Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins (SAV) ist es, die Luft-fahrtgeschichte dank den kleinen, farbigen, gezahnten Wertpapieren lebendig zu erhalten.

Ich freue mich, Sie als Gäste der 50. Tage der Aerophilatelie im Verkehrshaus der Schweiz zu begrüessen. Entdecken Sie das Briefmarken-Universum inmitten der Originalobjekte der Luffahrt. Herzlich willkommen in Luzern.



Heinz Berger
Präsident SAV

Geschätzte Besucher der Tage der Aerophilatelie 2016

Auch bei uns herrscht Freude. Letztes Jahr konnte der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein (SAV) seinen 90. Geburtstag feiern. Dieses Jahr die 50. Tage der Aerophilatelie (TDA). Vor drei Jahren erschien nach einer Pause von dreizehn Jahren die neue Ausgabe des Schweizerischen Luftposthandbuchs mit einem Umfang von 960 Seiten. Es ist das Fachbuch der Schweizer Luftfahrt aus der Sicht der Aerophilatelie. Ein echtes Stück Schweizer Geschichte. Diese Ausgabe von 2013 erhielt an der World Stamp Show NY2016 in New York die Auszeichnung Gross-Vermeil, etwa vergleichbar mit einer Bronzemedaille an Olympischen Spielen. Die nächste Ausgabe ist in Vorbereitung.

Es ist ein grosses Erlebnis, wenn unser Verein diese Jubiläen im Verkehrshaus der Schweiz feiern darf. Ein weiteres Grosserlebnis ist die Herausgabe einer Sondermarke zu diesem Anlass, entworfen durch einen bekannten Designer, und von weiteren postalischen Erzeugnissen durch die Post CH AG.

Mit unseren traditionellen Sonderflügen an den Tagen der Aerophilatelie fliegen wir durch alle Sprachregionen der Schweiz. Eine Tour de Suisse in der Luft mit verschiedenen Luftfahrzeugen. So z.B. mit einem Segelflugzeug, einer Piper Super Cub, einem Verkehrsflugzeug, der Junkers Ju-52 (Tante Ju), einem Hochleistungs-Turboprop, einem Helikopter, der Antonov An-2 (dem grössten Doppeldecker der Welt), einem Hochleistungsjet und einem Pilatus Porter mit Fallschirmspringern. Die Flüge finden unabhängig voneinander in der Zeit vom 7. bis 18. Oktober 2016 statt. Wir hoffen auf gutes Flugwetter. Auf jeder dieser Teilstrecken fliegen Sonderbelege mit.

Allen Beteiligten, die halfen, diesen Anlass zu ermöglichen, möchte ich im Namen des SAV ganz herzlich danken. Insbesondere der Post CH AG, dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, den Teilnehmern der Philatelie-Ausstellung, den Händlern an der Briefmarkenbörse sowie Sponsoren und Inserenten. Ich wünsche allen einen unvergesslichen Anlass.



Der **AeCS** ist der Dachverband der Allgemeinen Luftfahrt für die Leichtaviatik und den Luftsport. Er zählt rund **24'000 Mitglieder** und ist in die **acht Fachsparten** Motorflug, Segelflug, Ballonfahren, Modellflug, Helikopter, Fallschirmspringen, Microlight und Amateurflugzeugbau und in **36 Regionalverbände** gegliedert. Die Leicht- und Sportaviatik ist die eigentliche Wiege der Luftfahrt. Sowohl Militär- als auch Berufspiloten erhalten auf den Kleinflugplätzen ihre fliegerische **Grundausbildung** auf Leichtflugzeugen. Als Dachverband der Allgemeinen Luftfahrt fördert und unterstützt der AeCS den fliegerischen **Nachwuchs** auf allen Stufen und den Luftsport. Der AeCS setzt sich auch für günstige Rahmenbedingungen und angemessene Infrastrukturen auf Flugplätzen und im Luftraum ein. Als von der **Fédération Aéronautique Internationale FAI**, dem Weltluftsportverband bezeichneter, nationaler Sportverband der Aviatik verfügt der AeCS über die nationale Sporthoheit und das FAI-Lizenzwesen. Der Aero-Club der Schweiz feiert 2016 sein **115-jähriges Bestehen** und betreibt sein Zentralsekretariat seit 1969 im **Verkehrshaus der Schweiz** in Luzern.

www.aeroclub.ch



Grussworte



Yvette Estermann
Patin des Anlasses

Bereits als kleines Mädchen sammelte ich Briefmarken. Da bei uns in der damaligen Tschechoslowakei die Reisefreiheit stark eingeschränkt wurde, waren ausländische Briefmarken für mich das „Tor zur grossen, weiten Welt“. MAGYAR POSTA, ROMANIA, CUBA, BULGARIA, POLSKA, CHINA. Die Namen zogen mich magisch an und ich fragte mich, wo diese Länder wohl liegen. Und erhielten wir einmal einen Brief aus dem Ausland mit einer „exotischen“ Briefmarke, war das für mich eine Sensation! Dann waren da noch die tollen Sujets auf den kleinen Kunstwerken: Tiere, Schmetterlinge, Blumen, Autos... und natürlich Flugzeuge.

Wenn ich dann jeweils genügend Taschengeld in der Hand hatte, ging ich zu unserer Dorfpost und drückte gespannt meine Nase an die Glasscheiben. Dort waren nämlich die zackigen Objekte meiner Begierde, in durchsichtiges Zellophan verpackt, von innen hinter Glas aufgestellt. Welches verlockende Päckchen soll ich wohl nehmen? In welchem sind die meisten und die schönsten Briefmarken, die mich interessieren? Dann traf ich eine Entscheidung und lief mit der Beute schnell nach Hause. Manchmal war meine Neugierde so gross, dass ich mich auf dem Heimweg unterwegs am Fluss ins Gras setzte, die Briefmarken auspackte und sie auf meinem Rock ausbreitete.

Später in der Primarschule tauschten wir dann die Briefmarken untereinander aus. Oft musste ich harte Verhandlungen führen, um das zu bekommen, was ich wollte. Mit Mädchen tauschte ich am liebsten Autos und Flugzeuge, da diese die meisten Schülerinnen nicht interessierten. Die Jungs hatten wieder viele Briefmarken mit „Maschinen“, wollten sich von diesen aber nur selten trennen. Oft musste ich mit einem „Eis am Stiel“ nachhelfen, um eine Wunsch-Briefmarke zu bekommen...

Damals dachte ich nicht daran, dass ich einmal in einem fremden, fernen Land meine Freude an dieser Leidenschaft weiterhin ausüben würde. Und erst recht hätte ich damals nie geglaubt, dass ich einmal die von mir so bewunderte „Tante Ju“ in Wirklichkeit sehen würde! Doch nicht nur das: Ich konnte bei einem Rundflug dabei sein. Es war an diesem einmaligen Sommertag für mich so schön und ein derart emotionales Erlebnis, dass mir beim Start die Tränen kamen. Fliegen mit der Junkers Ju-52 ist tatsächlich etwas ganz

Besonderes und vollkommen anders, als man es sich von Linienflügen her gewohnt ist. Es ist ein Erlebnis der Extra-Klasse!

Aber nicht nur eine Junkers, sondern generell Flugzeuge können mich echt begeistern. Ganz besonders auch eine Super Constellation oder eine Antonov An-225. Für mich ist es immer noch ein Wunder, dass dieser faszinierende Riesenvogel mit einem Startgewicht von 600 Tonnen überhaupt abheben kann...

Vieles in unserem Leben ändert sich mit der Zeit, aber einiges bleibt immer bestehen. Meine Jugendjahre sind vorbei, die schönen Briefmarken und die Freude an der Aerophilatelie aber geblieben. Die kleinen, zackigen Kunstwerke haben definitiv einen festen Platz in meinem Leben gefunden. Es ist schön, wenn ich mein altes Album aufschlage und alle die Blumen, Tiere, Flugzeuge, Autos usw. ansehe. In diesem Augenblick bin ich wieder das begeisterte kleine Mädchen von damals!

Jetzt bleibt mir nur noch eines: Ich wünsche Ihnen, liebe Aerophilatelie-Freunde, von Herzen weiterhin viel Spass an unserer gemeinsamen, „zackigen“ Leidenschaft und an vielen unvergesslichen Begegnungen und Eindrücken an den Tagen der Aerophilatelie 2016 in Luzern!

Faszination Luftpost

Die Geschichte der Luftfahrt ist auch die Geschichte der Luftpost: reich an Erinnerungen, Technik, Fernweh...

...als Hobby eine Bereicherung. **Auch für Sie?**



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

Ihr Kontakt: Heinz Berger, Gofritstrasse 9, CH-3114 Wichtrach
Tel.+41 (0)31 781 37 60, Mail heinz.berger@certiconsult.ch



Ursula Schürmann
Patin des Anlasses

Nehmen Sie sich die Zeit, Sie werden staunen!

Es ist mir eine besondere Ehre, Sie als Patin des im Verkehrshaus der Schweiz stattfindenden Jubiläums-Anlasses 50. Tage der Aerophilatelie begrüssen und durch die Ausstellungstage begleiten zu dürfen.

Sie sind faszinierend, die Themen „Fliegerei“ und „Briefmarken“, erst recht in Kombination. So spielte die Luftfahrt für mich als Kind einer mittelständisch bürgerlichen Familie früher vor allem im Reich der Wunschträume eine Rolle. Das Sammeln von Briefmarken hingegen gehörte zu den üblichen familiären Erfahrungen meiner Generation. Mich persönlich fesselten damals vor allem die wunderschönen farbigen Sujets auf Briefmarken und Sondercouverts, weit mehr jedenfalls, als deren Sammlerwert. Als ich dann lesen konnte, weckten daneben zunehmend auch Poststempel und in schöner Handschrift geschriebene Adressen mein Interesse. Später dann, wie das Leben halt so spielt, rückten Briefmarken, Poststempel und Adressen in den Bereich der Notwendigkeiten des Alltags. Dafür wurde die Fliegerei mit der Berufswahl „Pilot“ aller meiner drei Kinder zunehmend konkretes Thema in meiner Familie.

Mit der im Verkehrshaus zu sehenden, sorgfältig zusammengestellten und sehr gut kommentierten Ausstellung des Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins hat sich mir nun aber ganz überraschend eine neue Informationsplattform eröffnet! Ein buntes Gemisch von Luftpostbriefen, Zeitdokumente aus dem Leben verschiedenster Persönlichkeiten, interessante Zusammenhänge damaligen Geschehens in Wirtschaft und Politik im Laufe der Luftfahrtgeschichte. Nehmen Sie sich die Zeit für diese spannenden Facetten aus der jüngsten Geschichte unserer Gesellschaft. Ich bin mir sicher, auch Sie werden staunen, was die von Aerophilatelisten gesammelten Luftpostbriefe Ihnen erzählen können – Geschichten und Begebenheiten, die in keinem Geschichtsbuch zu lesen sind!

Ursula Schürmann-Häberli

Programm

Alle Attraktionen im Überblick:

Offizielle Eröffnung für geladene Gäste

Die 50. Tage der Aerophilatelie 2016 werden in Anwesenheit geladener Gäste eröffnet.

- Zeit: Donnerstag, 6. Oktober 2016
10:00 Uhr Eintreffen der Gäste, Begrüssungskaffee
10.30 Uhr Beginn der Veranstaltung mit anschliessendem Stehlunch
13:00 Uhr ca. Ende der Veranstaltung
- Ort: Verkehrshaus der Schweiz
- Anmeldung: bis **Donnerstag, 29. September 2016** mit dem an die Eingeladenen versandten Talon
- Achtung: Dies ist ein exklusiver Anlass für geladene Gäste. Das Sonderpostbüro mit der Möglichkeit, Belege abstempeln zu lassen, geht erst mit der Publikumsöffnung am Freitag, 7. Oktober in Betrieb (siehe unten).
-

Philatelie-Ausstellung

Die Philatelie-Ausstellung bildet das Herzstück der 50. Tage der Aerophilatelie.

- Zeit: Freitag, 7. bis Dienstag, 18. Oktober 2016, 10:00 bis 18:00 Uhr
- Ort: Halle Luft- und Raumfahrt (Erdgeschoss), Verkehrshaus der Schweiz (Exponatliste und Übersichtsplan siehe S. 25-29)
- Eintritt: Für Mitglieder des Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins ist der Eintritt gratis (siehe Kasten S. 13), ansonsten gilt der reguläre Eintrittspreis des Verkehrshauses.
-

Sonderpostbüro

Die Post CH AG ist mit einem Sonderpostbüro vertreten, das an den Wochenenden personell besetzt ist. In der übrigen Zeit können Belege zum Abstempeln mit dem Sonderstempel in einen bereitstehenden Briefkasten geworfen werden.

- Zeit: Freitag, 7. bis Sonntag, 9. Oktober und Samstag, 15./Sonntag, 16. Oktober 2016, 11:00 bis 18:00 Uhr
- Ort: Halle Luft- und Raumfahrt (Erdgeschoss), Verkehrshaus der Schweiz (Übersichtsplan siehe S. 28-29)
- Eintritt: wie Philatelie-Ausstellung

Autogrammstunde mit dem Gestalter der Sondermarke

Fredy Trümpi, der Gestalter der Sondermarke der 50. Tage der Aerophilatelie, steht für Autogramme zur Verfügung.

Zeit: Sonntag, 9. Oktober und Sonntag, 16. Oktober 2016, 13:30 bis 15:00 Uhr
Ort: Halle Luft- und Raumfahrt, beim Sonderpostbüro
Eintritt: wie Philatelie-Ausstellung

Briefmarken-Börse

Im exklusiven Umfeld eines Kunstmuseums findet die Briefmarken-Börse der 50. Tage der Aerophilatelie 2016 statt.

Zeit: Samstag, 8./Sonntag, 9. Oktober 2016, 10:00 bis 18:00 Uhr
Ort: Hans Erni Museum (1. Obergeschoss) im Verkehrshaus der Schweiz (Händlerliste und Übersichtsplan siehe S.14-15)
Eintritt: Besucher, die ausschliesslich die Börse besuchen möchten, erhalten freien Eintritt für diesen Bereich (siehe Kasten S. 13)

Jugend-Tisch

Junge Philatelisten und solche, die es werden wollen, können an den Wochenenden an einem speziellen, vom SAV betreuten Tisch in Briefmarken stöbern und sich über die Philatelie als Hobby informieren.

Zeit: Freitag, 7. bis Sonntag, 9. Oktober und Samstag, 15./Sonntag, 16. Oktober 2016, 10:00 bis 18:00 Uhr
Ort: Halle Luft- und Raumfahrt (Erdgeschoss), Verkehrshaus der Schweiz (Übersichtsplan siehe S. 28-29)
Eintritt: wie Philatelie-Ausstellung

Referat: Von der Junkers G 38 zum Airbus A 380

Dipl. Ing. Helmut Erfurth, Fachbuchautor und Historiker aus Dessau, vergleicht in seinem Referat das Gross-Verkehrsflugzeug Junkers G 38 von 1929 mit dem modernen Airbus A380 (siehe S. 22-23).

Zeit: Freitag, 7. Oktober 2016, 18:15 bis 19:45 Uhr (inkl. Pause)
Ort: Besammlung um 18:00 Uhr am Empfangsdesk in der Eingangshalle des Verkehrshauses
Eintritt: frei

Ausstellung eines historischen Propellers

Aus Anlass der Tage der Aerophilatelie 2015 kann das Verkehrshaus den Propeller einer Junkers G 38 als Leihgabe des Technikmuseums „Hugo Junkers“ in Dessau (D) ausstellen.

Zeit: ab Freitag, 7. Oktober 2016. Der Propeller verbleibt nach den Tagen der Aerophilatelie für 2 Jahre in der Ausstellung.

Ort: Halle Luft- und Raumfahrt, Verkehrshaus der Schweiz

Eintritt: wie Philatelie-Ausstellung

Air & Space Days 2016

Am ersten Wochenende der 50. Tage der Aerophilatelie finden auch die „Air & Space Days 2016“ des Verkehrshauses statt, die mit zahlreichen Attraktionen aufwarten (siehe S. 52-53).

Zeit: Freitag, 7. bis Sonntag, 9. Oktober 2016, 10:00 bis 18:00 Uhr

Ort: Verkehrshaus der Schweiz

Eintritt: Es gilt der reguläre Eintrittspreis des Verkehrshauses.

Impressionen: 49. Tage der Aerophilatelie 2015 in Fehraltorf und Air Days 2016 im Verkehrshaus (Archiv VHS)





Eintritt für SAV-Mitglieder und Börsenbesucher

Während der 50. Tage der Aerophilatelie vom 7. bis 18. Oktober 2016 gelten grundsätzlich die üblichen Eintrittspreise für das Verkehrshaus. Mitglieder des Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins SAV (ohne Begleitpersonen) und Besucher der Briefmarken- Börse erhalten auf Verlangen freien Eintritt zur Philatelie-Ausstellung und zur Börse. Bitte melden Sie sich am Empfangsdesk im Eingangsbereich des Verkehrshauses. Wenn Sie mit Ihrer Adresse und Unterschrift bestätigen, dass Sie ausschliesslich die Philatelie-Ausstellung und/oder die Börse besuchen, erhalten Sie ein kostenloses Eintrittsticket. Dieses gilt nur am Ausgabtag und nur für die Philatelie-Ausstellung in der Halle Luft- und Raumfahrt sowie (am 8./9. Oktober) für die Börse im Hans Erni Museum.

SAV-Mitglieder (ohne Begleitpersonen) und Börsenbesucher, die das ganze Verkehrshaus besuchen möchten, erhalten ein speziell günstiges Eintrittsticket zu CHF 15.- (50 Prozent Ermässigung auf den regulären Eintrittspreis).

Wir wünschen Ihnen viel Spass beim Besuch im Verkehrshaus der Schweiz!

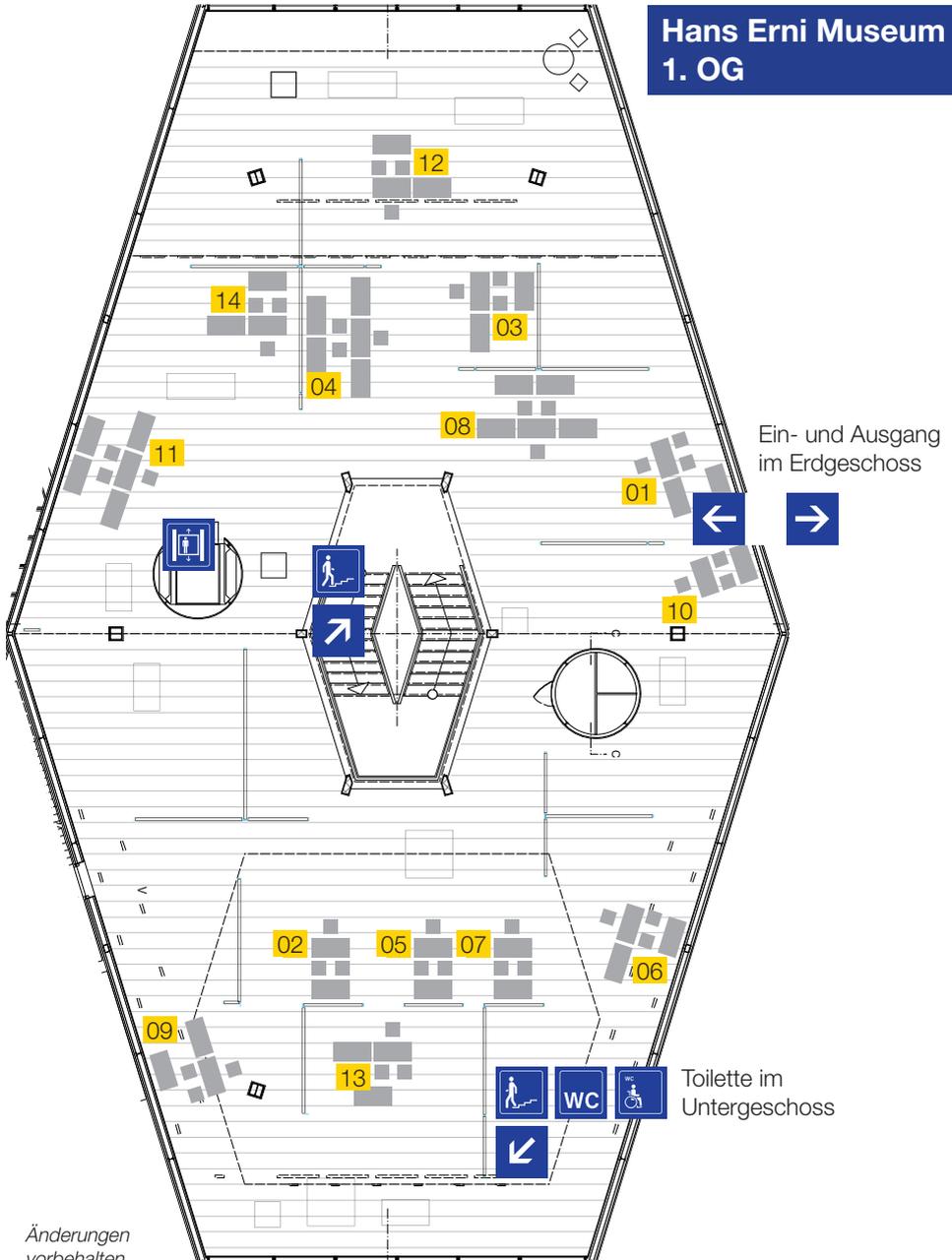
Börse

Folgende Händler sind vertreten:

- 01 **Christian Geissmann**, Wiesenweg 4, 5614 Sarmensdorf
- 02 **Bodulf Grabner**, Gottstattstrasse 53, 2504 Biel/Bienne
- 03 **Erwin Steinbrüchel**, Alte Affolternstrasse 55, 8908 Hedingen
- 04 **Briefmarken Probst**, Steinentorstrasse 18, 4051 Basel
- 05 **Ueli Heinger**, Paradiesli 15, 4663 Aarburg
- 06 **Henry Béhar**, Ch. de Mouettes 16, Case postale 15, 1000 Lausanne
- 07 **Alphons Hintermann**, Herrligstrasse 20, 8048 Zürich
- 08 **Röllli-Schär AG**, Peter Suter, Seidenhofstrasse 2, 6003 Luzern
- 09 **Rolf Weggler**, Zürichstrasse 139, 8700 Küsnacht
- 10 **Ruedi von Niederhäusern**, Arsenalstrasse 40, 6010 Kriens
- 11 **Veraphil**, Postfach 511, 4001 Basel
- 12 **Fritz Kirchhofer**, Feldheinweg 8, 3432 Lützelflüh
- 13 **Alexander Odermatt**, Weggisgasse 30, 6004 Luzern
- 14 **Helmut und Regina Erfurth**, Dessau-Rosslau (D), Büchertisch, nur am 9.10.2016

Bitte beachten Sie die Eintrittsregelung auf S. 13

Hans Erni Museum 1. OG



Sondermarke



Fredy Trümpi

Designer der Sondermarke 50. Tage der Aerophilatelie 2016

Aus Anlass der 50. Tage der Aerophilatelie beauftragte die Post CH AG den Designer Fredy Trümpi mit der Gestaltung einer Sondermarke und von weiteren philatelistischen Produkten. Die Sondermarke wurde am 8. September 2016 in Wichtrach BE ausgegeben, dem aktuellen Domizil des Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins SAV und Wohnort seines Präsidenten.



Die Maximumkarte
50. Tage der Aerophilatelie
(links)

Der Sonderstempel
50. Tage der Aerophilatelie
(unten)





*Die Sondermarke
und der Ausgabebetags-
stempel (oben)*



Vielseitige gestalterische Tätigkeit

Der Gestalter der Marke, Fredy Trümpi, Jahrgang 1956, lebt und arbeitet seit über 30 Jahren in der Nähe von Zürich, in der Gemeinde Maur am Greifensee. Nach einer Lehre als Grafiker und vielfältigen Berufspraxis in der Werbung hat er sich in den Jahren 1978 bis 1987 zunehmend auf den Bereich Corporate Design spezialisiert. 1988 gründete er seine eigene Firma, die heute noch inhabergeführte Agentur für Kommunikation und Design Trümpi & Partner AG in Binz. Während seiner langjährigen unternehmerischen Tätigkeit zeichnete Fredy Trümpi für das Erscheinungsbild zahlreicher Konzerne, nationaler Unternehmen, Organisationen und Institutionen verantwortlich. Darunter sind Namen wie Helvetia Versicherungen, Swiss Olympic, SIG Group, Swiss Ski, Swissair, Sabena, Mettler Toledo und Erdöl-Vereinigung.



Markenbogen
50. Tage der Aerophilatelie

Faszinierende Welt der Briefmarken

Neben zahlreichen Verpackungen, unter anderem für Johnson & Johnson, Mövenpick und Migros, gestaltete Fredy Trümpi zusammen mit seinem Team mehrere Jahresberichte, Firmenbroschüren und Bücher sowie mittlerweile bereits 14 Briefmarken für die Schweizerische Post. Bis auf das letzte Markenprojekt wurden dabei alle im Rahmen eines eingeladenen Wettbewerbs gewonnen. Neben den Bildmotiven für die Sondermarken galt es stets auch, verschiedene Sammler-Zusatzprodukte zu den jeweiligen Jubiläumsanlässen zu gestalten.

2004 Sondermarke 100-Jahr-Jubiläum des Welt-Fussballverbandes FIFA

2008 Sondermarke 100 Jahre Eishockey

2010 Sondermarken 4er-Serie 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz

2012 Sondermarke Weltneuheit Stanserhorn-Cabrio-Luftseilbahn

2013 Sonderblock 150 Jahre Schweizer Alpen-Club SAC

(4 Marken unterschiedlicher Grösse)

2014 Sondermarken 2er-Serie 100 Jahre Schweizer Luftwaffe

2016 Sondermarke 50. Tage der Aerophilatelie

Ein spezieller Gestaltungsauftrag: Die offiziellen Schweizer Gedenkmünzen Gotthard 2016

Zur Fertigstellung und Eröffnung des Gotthard-Basistunnels hat Swissmint zwei Gedenkmünzen herausgegeben: eine 20-Franken-Silbermünze mit dem Motiv Nordportal, Erstfeld und eine 50-Franken-Goldmünze mit dem Motiv Südportal, Bodio. Dass von der Eidgenössischen Münzstätte zum selben Ereignis zwei verschiedene Edelmetall-Sammelmünzen herausgegeben werden, dazu mit unterschiedlichen Motiven, kommt selten vor. Fredy Trümpi und sein Designteam erhielten von Swissmint den Zuschlag für dieses prestigeträchtige Projekt. Beide Gedenkmünzen haben anscheinend auch beim Publikum einen «prägenden» Eindruck hinterlassen. Sowohl die Silbermünze als auch die Goldmünze waren kurz nach ihrer Ausgabe und Veröffentlichung ausverkauft.

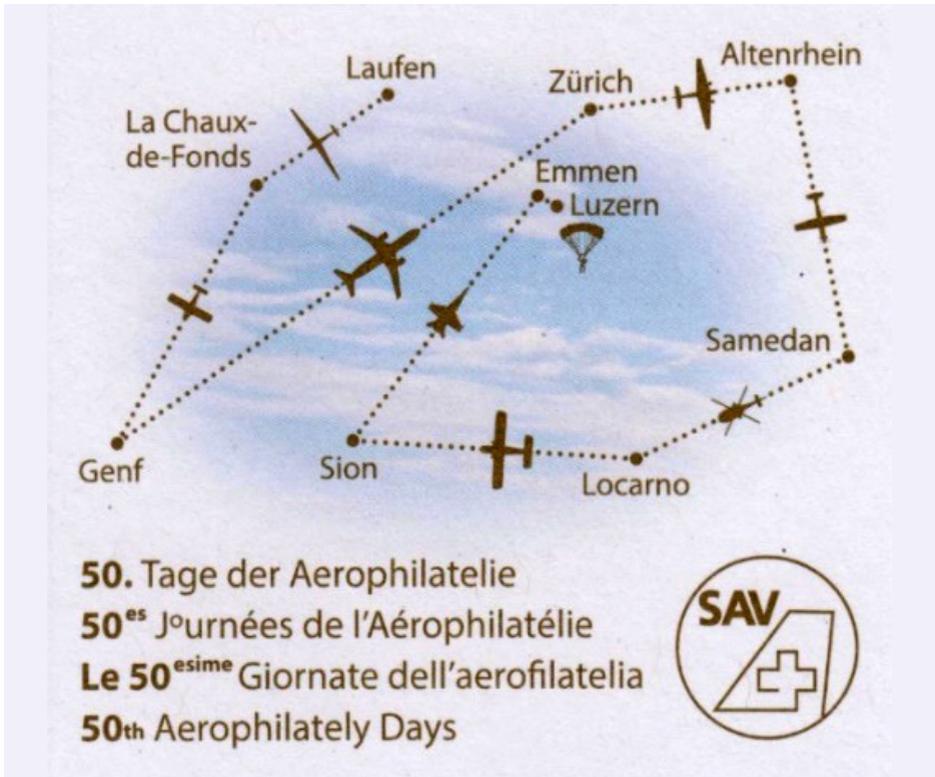
Weitere Infos: www.truempipartner.ch

Am Sonntag, 9. Oktober und Sonntag, 16. Oktober 2016 steht Fredy Trümpi von 13:30 bis 15:00 Uhr im Sonderpostbüro für Autogramme zur Verfügung.



Sonderflüge

Im Rahmen der 50. Tage der Aerophilatelie 2016 sind 9 Sonderpostflüge in alle Sprachregionen der Schweiz gemäss untenstehendem Logo geplant.



Die Sonderflüge mit Postbeförderung finden im Zeitrahmen vom 7. bis 18. Oktober 2016 (Gültigkeit des Sonderstempels) statt. Die Durchführung der Flüge ist wetterabhängig. Sie werden individuell durchgeführt, allenfalls gleichentags.

Der Ankunftstempel auf der Rückseite des Belegs richtet sich nach den Eintragungen im Flugzeugbordbuch (Ort und Landezeit) und nach der nächstmöglichen Öffnungszeit des Postbüros am Ankunftsort. Nach Möglichkeit wird auf der Frontseite ein kleiner Kastenstempel mit den Details des Flugs angebracht (z.B. Pilot und Immatrikulation des Flugzeugs). Die Belege sind einzeln oder als Set erhältlich.



Sonderbeleg 50. Tage der Aerophilatelie

Wichtiger Hinweis:

Da die letzten Flüge allenfalls erst am 18. Oktober 2016 durchgeführt werden, kann die Auslieferung der Belege verzögert werden. Eine Auslieferung erfolgt nur einmal, d.h. sobald alle Belege produziert sind.

Folgende Flüge werden durchgeführt:

- Flug 1: **Laufen (Dittingen) – La Chaux-de-Fonds**; mit Segelflugzeug
- Flug 2: **La Chaux-de-Fonds – Genf (GVA)**; mit Piper Super Cub
- Flug 3: **Genf (GVA) – Zürich (ZRH)**; mit SWISS-Linienflug
- Flug 4: **Zürich Dübendorf – Altenrhein**; mit Ju-52
- Flug 5: **Altenrhein – Samedan**; mit CH-Luftwaffe
- Flug 6: **Samedan – Locarno Magadino**; mit Helikopter
- Flug 7: **Locarno Magadino – Sion**; mit Antonov An-2
- Flug 8: **Sion – Emmen**; mit CH-Luftwaffe
- Flug 9: **Emmen – Luzern Verkehrshaus**; mit CH-Luftwaffe und Fallschirmspringer

Das Bestellformular mit den Zahlungsinformationen finden Sie auf der Homepage des SAV unter:

www.sav-aerophilatelie.ch/tag-e-der-aerophilatelie-update
 -> PDF-Dokument TDA 2016 2 Bestellung Sonderbelege

Referat



Dipl.-Ing. Helmut Erfurth
Publizist und Historiker, Dessau (D)

„Von der Junkers G 38 zum Airbus 380 – Der erste Grossairliner im europäischen Flugdienst, die Junkers G 38“: Zu diesem Thema referiert der Fachbuchautor und Historiker Helmut Erfurth (Einzelheiten siehe Kasten).

Im Vortrag wird die Geschichte der Junkers G 38 mit ihren flugtechnischen Neuerungen anhand zahlreicher, zum Teil unveröffentlichter Ansichten dargelegt, über den europäischen Rundflug der G 38 berichtet, ihr Einsatz im europäischen Flugdienst bis 1939 aufgezeigt und ein Vergleich zum Airbus A 380, dem zurzeit grössten Passagier-Verkehrsflugzeug der Welt, gezogen. Abschliessend werden Trends im zukünftigen Luftverkehr aufgezeigt.

Kurzbiographie

Helmut Erfurth, geboren 1948 in Dessau, Diplom-Ingenieur, interessierte sich schon früh für die Stadt- und Regionalgeschichte seiner Heimatstadt, insbesondere für die Auseinandersetzung um Hugo Junkers und das Bauhaus Dessau. Seit den 1960er-Jahren setzte er sich für die Rehabilitierung des Bauhauses in der DDR und für die Rekonstruktion des Bauhausgebäudes ein. Er war Mitinitiator und Kurator der 1. Junkersausstellung der DDR 1984 im Bauhaus Dessau und Organisator der sechs Junkerskolloquien 1984, 1985, 1988, 1992, 1995 und 2009.

Ab 1984 Aufbau des Museums für Stadtgeschichte Dessau, das er bis 1992 als berufener Direktor leitete. 1992 gründete er mit anderen Interessenten einen Förderverein Technikmuseum Dessau, dessen Entwicklung er bis 2000 wissenschaftlich betreute.

Langjährige regionale und überregionale Ausstellungstätigkeit. Zahlreiche Veröffentlichungen zur Industriekultur-, Kunst- und Luftfahrtgeschichte.

Fachberatung mehrerer Dokumentar-Fernsehfilm zur deutschen Luftfahrt. Im Jahr 2012 konnte er auf eine 40-jährige Tätigkeit als Publizist und 35-jährige Arbeit im Verlagswesen zurückblicken.

Helmut Erfurth hat über 50 Bücher im Themenbereich Luftfahrtgeschichte, Kunst, Industriekultur und Bauhaus Dessau geschrieben und wirkte als Interviewpartner und Fachberater bei Fernseh- und Dokumentarfilmen mit.

Der Vortrag findet am Freitag, 7. Oktober 2016 von 18:15 bis 19:45 Uhr (inkl. Pause) im Verkehrshaus der Schweiz statt. Der Eintritt ist frei. Besammlung um 18:00 Uhr am Empfangsdesk in der Eingangshalle des Verkehrshauses.

Der Referent steht zudem am Samstag, 8. Oktober in der Philatelie-Ausstellung (Halle Luft- und Raumfahrt) sowie am Sonntag, 9. Oktober in der Briefmarken-Börse (Hans Erni Museum) für Gespräche und das Signieren seiner Bücher zur Verfügung. Die Bücher können vor Ort erworben werden.



BANKSLM

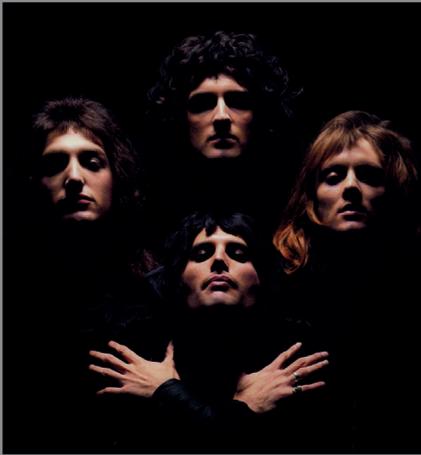
ENGAGIERT

Indem wir Visionen finanzieren.

einfach persönlich

bankslm.ch

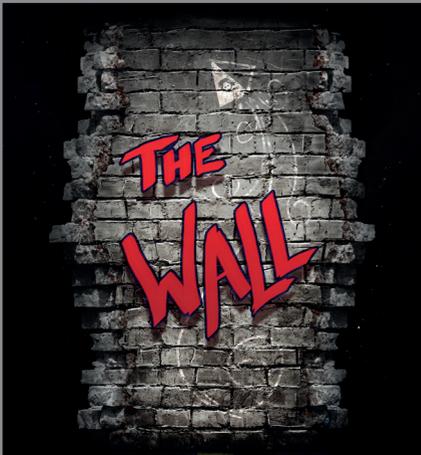
NEUES ABENDPROGRAMM



QUEEN HEAVEN



LICHTMOND - UNIVERSE OF LIGHT



THE WALL



JULES VERNE VOYAGES

Philatelie-Ausstellung

Aussteller	Titel und Beschreibung des Exponats	Reihe Anz. Vitrinen / Nr.
Roger Schaub 4451 Wintersingen	Oskar Bider Chronologisch dokumentiert sind die Flüge und Flugtage mit und ohne Flugpost, an denen Oskar Bider teilnahm. Abgeschlossen wird die Sammlung bis zu seinem Tod 1919, mit Belegen des 1. Weltkriegs und nach Kriegsende.	Reihe 1 10 Vitrinen Nr. 1-10
Ueli Heiniger 4663 Aarburg	Soldatenmarken der Fliegertruppen 1. und 2. Weltkrieg 1914 – 1918; 1939 – 1945 Querschnitt von Einzelmarken, Blöcken, Abarten, Werdegängen, Briefen und Karten mit Truppenstempel.	Reihe 1 10 Vitrinen Nr. 11-20
Helmut Furer 9444 Diepoldsau	Do X 1929 – 1933 Die Reise der Do X von Europa über den Atlantik und wieder zurück, ergänzt mit den Europafügen und der Dokumentation der Do X2 und Do X3. Verschiedene Originalaufnahmen. An den TDA 2016 werden die Geschichten der beiden berühmten Flugzeuge dieser Epoche, Dornier Do X und Junkers Ju-G 38, erzählt.	Reihe 2 12 Vitrinen Nr. 21-32
Ueli Heiniger 4663 Aarburg	Ballon-Truppe 1900 – 1937 Die Sammlung zeigt Dokumente der Ballon-Truppe der Schweizer-Armee von 1900 bis 1937.	Reihe 2 3 Vitrinen Nr. 33-35
Heinz Berger 3114 Wichtrach	Hugo Junkers und die G 38 – der Jumbo der 1930er-Jahre Die 4-motorige Junkers G 38 war das grösste landgestützte Flugzeug seiner Zeit und brach mehrere Weltrekorde. An den TDA 2016 werden die Geschichten der beiden berühmten Flugzeuge dieser Epoche, Dornier Do X und Junkers Ju-G 38 erzählt.	Reihe 2 9 Vitrinen Nr. 36-44
Roger Muller 1950 Sion	La Poste Aérienne Suisse La poste aérienne suisse, les pionniers, les premiers vols et vols spéciaux, vols Zeppelin et vols catapultés.	Reihe 3 11 Vitrinen Nr. 45-55
Heinz Berger 3114 Wichtrach	Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt in China aus Sicht der Aerophilatelie 1921 – 1940 Die Entwicklung der zivilen Luftfahrt in China wird mit etwa 200 beförderten Briefen erzählt.	Reihe 3 11 Vitrinen Nr. 56-66

Die Positionen der Exponate finden Sie über die farbigen Zuweisungen im Übersichtsplan in der Hefmitte.

Aussteller	Titel und Beschreibung des Exponats	Reihe Anz. Vitrinen / Nr.
Raymond Droz 2053 Cernier NE	L'aerophilatelie Suisse 1907 – 1937 Les Ballons, 1907 – 1914, les Précurveurs, cartes, lettres avec vignettes semi-officielles, 1913, vols réguliers, retours, catapultés, SCADTA, Do X, 1919 – 1937, Meetings 1923 – 1935, vols africains 1926 – 1929, Vols dirigeables LT 127/129, 1928 – 1937.	Reihe 4 8 Vitrinen Nr. 67-74
Peter Lauber 3072 Ostermündigen	Luftpost der Schweiz im Krieg 1939 – 1945 Swissair „Kriegsstrecken“, Sonderflüge, Luftpost und Feldpostbriefe ins Ausland oder vom Ausland in die Schweiz. Postgeschichte, Luftpostbriefe mit Soldatenmarken. Zensuren, Postsperrern. Leitwege der Luftpostbriefe.	Reihe 4 8 Vitrinen Nr. 75-82
Heinz Berger 3114 Wichtrach	Die ersten Luftpostmarken in China 1921 – 1950 Nach den „üblichen“ Versuchsphasen begann im Jahr 1921 der offizielle Luftpostdienst in China. Erste Luftpostmarken und einige Sonderausgaben der Provinzen.	Reihe 5 2 Vitrinen Nr. 83-84
Markus Flückiger 4500 Solothurn	Spezialsammlung Flugvignetten der Sonderflüge 1924/1927 Flugvignetten lose und auf Sonderflugbelegen mit Abarten und Farbvarianten. Sonderflugbelege mit ungewöhnlichen Destinationen.	Reihe 5 5 Vitrinen Nr. 85-89
Heinz Berger 3114 Wichtrach	Postverkehr von Bern ins Ausland ab Ende 18. Jahrhundert bis zirka 1950 Das Exponat erzählt die Geschichte des Postverkehrs aus der Stadt Bern ins Ausland.	Reihe 5 8 Vitrinen Nr. 90-97
Gesellschaft der Weltall-Philatelisten 8604 Hegnau	Die Schweiz greift nach den Sternen In diesem Exponat wird der Weg des ersten Schweizer Astronauten, Claude Nicollier, mit seinen 4 verschiedenen Space-Shuttle-Missionen präsentiert.	Reihe 5 5 Vitrinen Nr. 98-102
Gesellschaft der Weltall-Philatelisten 8604 Hegnau	Bemannte Raumstationen Dieses Exponat zeigt von Anfang an die erste Raumstation bis zur heutigen ISS und natürlich die chinesische Station.	Reihe 5 5 Vitrinen Nr. 103-107
Gesellschaft der Weltall-Philatelisten 8604 Hegnau	Bemannte Raumfahrt ab Space Shuttle Nach Apollo war es ruhig in der Raumfahrtgeschichte, bis die Amerikaner mit dem Space Shuttle die neue Ära einleiteten. Die Russen waren immer mit dabei. Am Schluss zeigte sich: International kommt man weiter. Bis zuletzt die Chinesen es im Alleingang zeigen wollten.	Reihe 5 5 Vitrinen Nr. 108-112

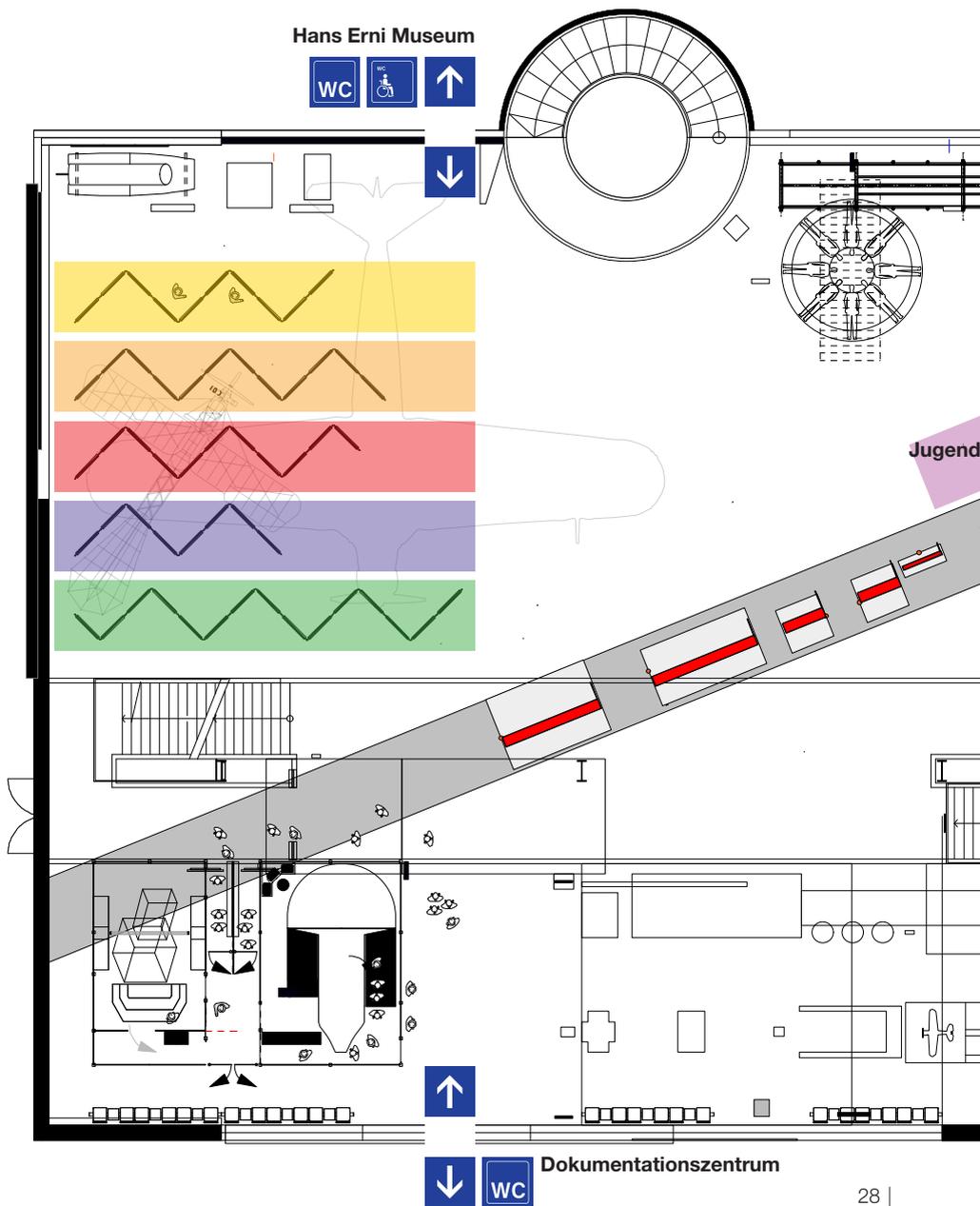
Die Positionen der Exponate finden Sie über die farbigen Zuweisungen im Übersichtsplan in der Hefmitte.

Aussteller	Titel und Beschreibung des Exponats	Reihe Anz. Vitrinen / Nr.
Jochen Paschke 8803 Rüslikon	Flugpost der Schweiz Das Exponat beinhaltet alle Pionierflüge (inklusive Rückflüge), Erstflüge 1919 bis zirka 1960 (inklusive Rückflüge) und Sonderflüge 1922 bis zirka 1960.	Reihe 6 10 Vitrinen Nr. 113-122
Sengrid Greber 6010 Kriens	8 Poststellen der Stadt Luzern Postgeschichtliches Exponat von 8 Poststellen (früher 20 Poststellen) ab Vorphilatelie 1843 bis in die Neuzeit 1992. Stelleninhaber und ihre Amtszeit. Abstempelungen und ihre Belege.	Reihe 6 8 Vitrinen Nr. 123-130
Sengrid Greber 6010 Kriens	Die Hauptpost und Veranstaltungen in Luzern 1. Ab 1901 die Hauptpost mit ihren Unterabteilungen 2. Ab 1901 Veranstaltungen, die postalisch belegt sind. Belege/Stempel zu den Abteilungen, Veranstaltungen.	Reihe 6 4 Vitrinen Nr. 131-134
Sengrid Greber 6010 Kriens	Pro Aero, Tag der Aerophilatelie Pro Aero und ihre Nachfolger zum Tag der Aerophilatelie. Die Sammlung zeigt Briefe der Destinationen ab 1938 und folgt der 1. Veranstaltung ab 1967 zum Tag der Aerophilatelie.	Reihe 6 4 Vitrinen Nr. 135-138
Walter Kalt 8303 Bassersdorf	Flugzeuge, Helikopter, Luftschiffe, Ballone Sammlung, ergänzt mit Handzeichnungen.	Reihe 7 5 Vitrinen Nr. 139-143
Peter Beer 8303 Bassersdorf	Deutsche Katapult-Luftpost Nordatlantik Geschichte und Entwicklung der deutschen Katapult-Luftpost über den Nordatlantik 1929-1935 anhand der verschiedenen Aufgabemöglichkeiten sowie Vertragsstaaten- und Mitläuferpost.	Reihe 7 7 Vitrinen Nr. 144-150

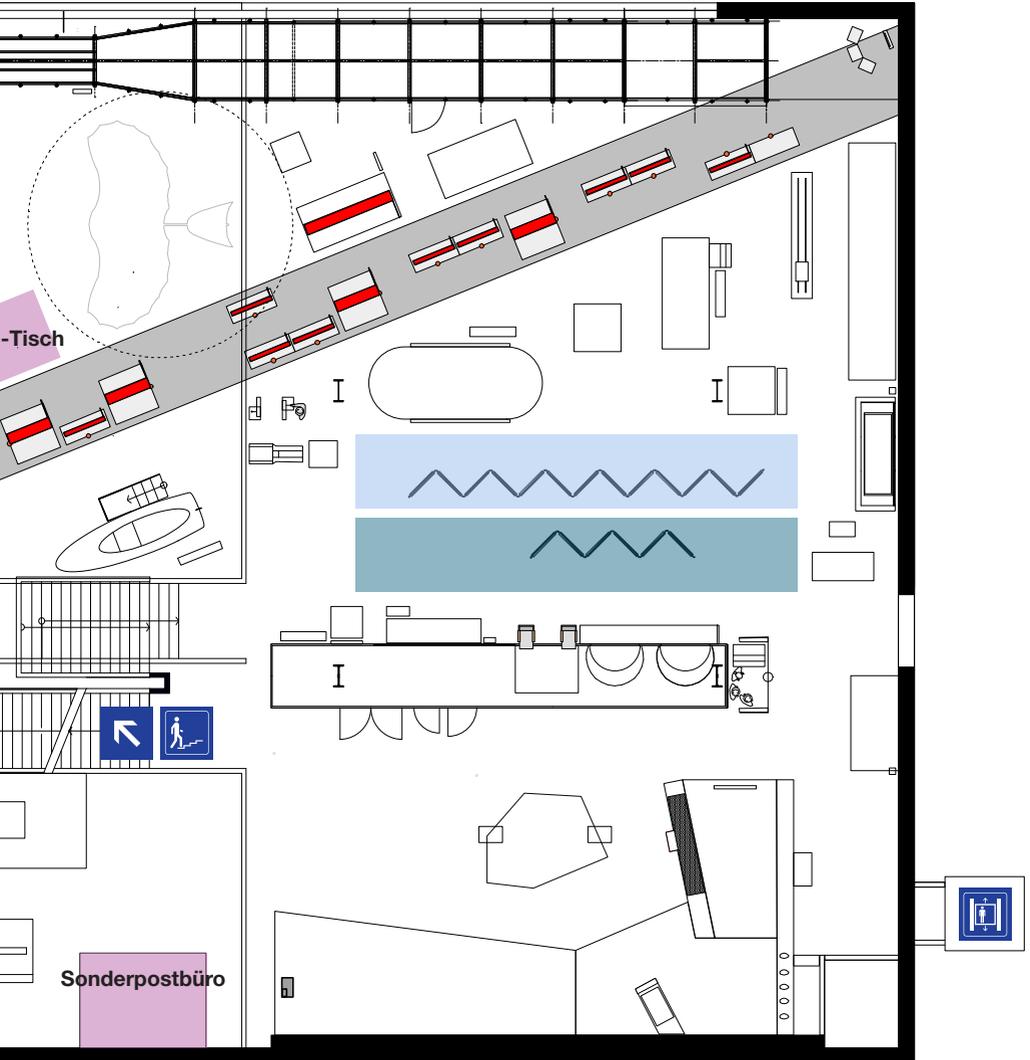
Bitte beachten Sie die Eintrittsregelung auf S. 13

Die Positionen der Exponate finden Sie über die farbigen Zuweisungen im Übersichtsplan in der Heftmitte.

Philatelie-Ausstellung



Halle Luft- und Raumfahrt EG



Änderungen vorbehalten

Dank Aerophilatelie zum Prunkstück

Text: Damian Amstutz / Bilder: Archiv VHS

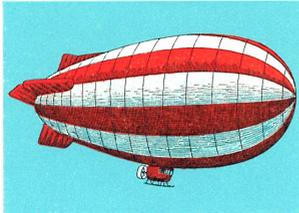
Wie die Lockheed Orion ins Verkehrshaus kam

Die Aerophilatelie hat eine lange Tradition im Verkehrshaus: Hier fand in den Jahren 1975 und 1985 die Luftpostausstellung LUPO der Fédération Internationale des Sociétés Aérophilateliques FISA statt. Alfred Waldis, der umtriebige Gründungsdirektor des Verkehrshauses, sorgte auch dafür, dass bei besonderen Flügen im Zusammenhang mit dem Museum immer auch philatelistische Belege mitgeführt wurden.

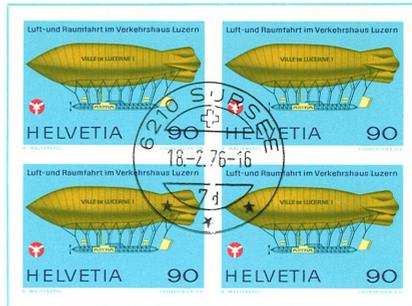
So wurde am 18. Februar 1976 auch die Fahrt des ersten Heissluft-Luftschiffs auf dem europäischen Kontinent zum aerophilatelistischen Ereignis. Zwar führte die Fahrt nicht wie geplant von Luzern nach Zug, sondern vom Flugplatz Triengen via Sempach und Sursee zurück zum Ausgangsort. Doch das vom Schweizer Heissluftballon-Pionier Kurt Rünzi gesteuerte Luftschiff, das dieser zusammen mit dem amerikanischen Hersteller Raven entwickelt hatte, transportierte insgesamt 200'000 Briefe, die zu einem grossen Teil in Säcken ausserhalb der Gondel mitgeführt wurden.

Schon länger hatte Direktor Waldis ein Auge auf ein Flugzeug des Typs Lockheed Orion 9C Special vom Beginn der 1930er-Jahre geworfen, das sein Besitzer in den USA loswerden wollte. Im Mai 1976 erhielt Waldis per Telegramm ein Angebot: 50'000 Dollar (damals rund 150'000 Franken) für die Orion, zahlbar innert 24 Stunden. Noch heute hat das Verkehrshaus kein Budget für Ankäufe und ist auf Schenkungen angewiesen. Doch der Verkauf von Belegen der Luftschiff-Fahrt von 1976 hatte dem Verkehrshaus einen Ertrag von ebenfalls rund 150'000 Franken in die Kasse gespült, sodass Waldis eine Ausnahme machen und sofort zusagen konnte.

Die Orion wurde in die Schweiz gebracht, von Freiwilligen des sogenannten Fokker-Teams unter Leitung von Flugkapitän Richard Schilliger in der historischen Swissair-Bemalung hergerichtet und am 10. August 1978 an das Verkehrshaus übergeben. Der „rote Hund“, wie das Flugzeug wegen seiner Farbe auch heisst, wurde zu einem Prunkstück der Verkehrshaus-Sammlung. Als solches ist die Orion auch auf einer Briefmarke und einer Maximumkarte abgebildet, die die Post im Jahr 2009 zum 50-Jahr-Jubiläum des Verkehrshauses herausgab. Damit schloss sich der Kreis: Was die Aerophilatelie erst möglich gemacht hatte, landete nun selber auf einer Briefmarke.



LUFTSCHIFF «VERKEHRSHAUS LUZERN»
 Erstes Heissluft-Luftschiff auf dem europäischen
 Kontinent
ERSTFAHRTEN LUZERN – ZUG



Verkehrshaus der Schweiz
6006 Luzern



Hugo Junkers und die G 38, der Jumbo der 1930er-Jahre

Text: Heinz Berger, Wichtrach / Bilder: Archiv Berger

Ein Exponat der Philatelie-Ausstellung zeigt die Geschichte des Grossflugzeugs Junkers Ju-G 38 von 1929 auf.

Kurzporträt von Professor Hugo Junkers

Professor Hugo Junkers wurde am 3. Februar 1859 in Rheydt (Rheinland) geboren. Die Schulen bis zum Abitur im Jahre 1878 besuchte er in seiner Geburtsstadt. Es folgten Studien an den Technischen Hochschulen Berlin und Karlsruhe. Das Maschinenbaustudium beendete er an der Technischen Hochschule Aachen.

Adolf Slaby, Professor für Elektro- und Thermodynamik, konnte Hugo Junkers dazu begeistern, sich mit thermodynamischen Problemen der Verbrennungskraftmaschinen zu befassen. Zusammen mit Professor Hans Reissner befasste er sich mit den Grundlagen des Fliegens. Daraus entstand ein völlig neues Prinzip der Tragflächengestaltung und ihrer Beschaffenheit. Dies führte zum revolutionären Nurflügel-Flugzeug-Patent von 1909/1910. Hugo Junkers setzte sich zum Ziel, Flugzeuge für den zivilen Luftverkehr zu bauen. Nach einem reich erfüllten Leben mit Hochs und Tiefs verstarb Hugo Junkers am Tage seines 76. Geburtstags, dem 3. Februar 1935, in Gauting bei München.

Das Patent von 1909/1910

Schon früh hat Hugo Junkers erkannt, dass eine flache und dünne Flügelkonstruktion nicht die optimale Lösung darstellte. Diese Flügel waren nicht in der Lage, ihr eigenes Gewicht und die durch Auftriebskräfte entstehenden Durchbiegungen auszuhalten. Verspannungen mit Stahldrähten nach oben und unten oder verspannte Doppelflügel waren notwendig, um die Kräfte aufzunehmen. Aus seinen Erfahrungen mit Gasmaschinen und Ölmotoren wusste er zudem bestens Bescheid über die Wichtigkeit der Strömungsvorgänge und die damit erreichbaren geringen Widerstände. In allen seinen Überlegungen berücksichtigte er auch die Wirtschaftlichkeit einer Konstruktion, eine Erkenntnis, die auch bald 100 Jahre nach seinem berühmten Patent immer noch Thema Nr. 1 der zivilen Luftfahrt ist. Er kam zur Überzeugung, dass eine Tragfläche dann den besten Wirkungsgrad erreicht, wenn diese einen möglichst geringen Widerstand, d.h. strömungstechnisch eine günstige Form aufweist.

Am Abend des 3. Dezember 1909 hat Hugo Junkers seine Idee zu Papier gebracht. Es entstanden die Grundlagen zum Junkers-„Nurflügel-Patent“. Die Hauptidee war die Bildung eines körperlichen statt eines flächigen Tragflügels. Es erfolgten Abklärungen, die zur Patentanmeldung führten.

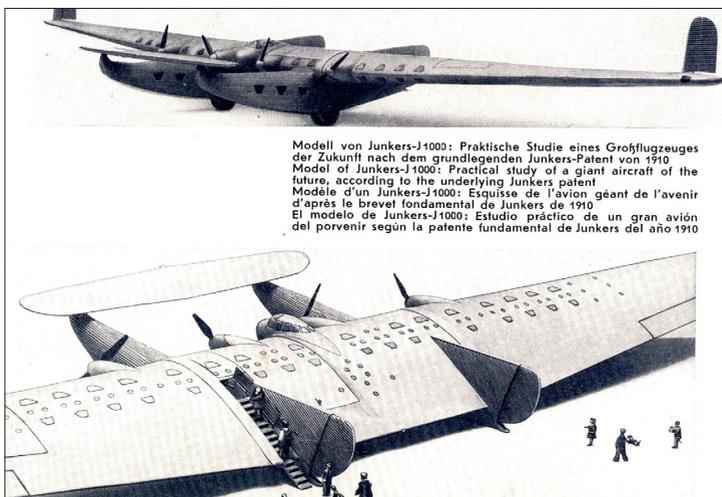
Mit Gültigkeitsdatum ab 1. Februar 1910 erteilte das Kaiserliche Patentamt am 14. November 1912 Herrn Hugo Junkers in Aachen-Frankenburg das Patent Nr. 253 788, Klasse 77h, Gruppe 5, mit folgendem Titel: „Gleitflieger mit zur Aufnahme von nicht Auftrieb erzeugenden Teilen dienendem Hohlkörper“.

Folgende Patenansprüche wurden gewährt:

1. Gleitflieger mit zur Aufnahme von nicht Auftrieb erzeugenden Teilen dienenden Hohlkörpern, dadurch gekennzeichnet, dass der vertikale Längsschnitt der Hohlkörper die bekannte, für eine Tragfläche günstigste, geschweifte, unten eingebauchte Keulenform, mit dem dickeren Ende vorn, erhält
2. Gleitflieger nach Anspruch 1., dadurch gekennzeichnet, dass der Hohlkörper eine grosse Ausdehnung quer zur Fahrtrichtung durch seitlichen Anschluss an Tragflächen erhält, so dass der seitliche Abfluss der Luft verringert wird
3. Gleitflieger nach Anspruch 1., dadurch gekennzeichnet, dass die Gleitflächen des Fliegers oder Teile derselben als zur Aufnahme von Konstruktionsteilen, Personen, Nutzlasten dienende Hohlkörper ausgebildet sind.

Der weite Weg zur G 38

Ende der Zwanzigerjahre nahm Hugo Junkers die Idee eines großen Transportflugzeugs wieder auf. Erste Schritte in dieser Richtung wurden allerdings bereits in den frühen Zwanzigerjahren mit der JG 1 „Junkerissime“ unternommen. Strukturen der JG 1 wurden aber durch die Alliierten (Versailler Verträge vom 28. Juni 1919, Artikel 8) zerstört und Pläne für das Projekt J 1000 mussten eingestellt werden (1925).



Das Bild oben zeigt ein Modell der Junkers J 1000 nach einer Studie um 1925.

1927 begannen Junkers und sein Konstrukteur Zindel mit der Entwicklung eines Wasserflugzeugs unter der Bezeichnung J 40, das Transatlantikmissionen ermöglichen sollte. Allerdings wurde auch eine Landversion unter der Bezeichnung J 38 entwickelt, die durch das Reichsluftfahrtministerium finanziert wurde. Das Projekt J 40 wurde aber zugunsten des Projekts J 38 aufgegeben. Von der G 38 wurden zwei Maschinen gebaut (1929 und 1932). Unter der Werksbezeichnung K 51 entwickelte Junkers bereits 1929 eine Militärversion, die aber nie gebaut wurde. Hingegen interessierten sich die Japaner für diesen Flugzeugtyp. Unter der Bezeichnung Ki 20 oder Type 92 baute Mitsubishi ab 1931 sechs Maschinen unter Lizenz. Es handelte sich um eine Militärversion. Hugo Junkers hatte sich die Schaffung des wirtschaftlichen und betriebssicheren Schnell-Fernverkehrsflugzeugs schon seit vielen Jahren zur Hauptaufgabe gestellt. Mit den Typen Junkers G 23 und G 24 sowie G 31 (alle freitragende, dreimotorige Ganzmetallflugzeuge, die in recht grossen Stückzahlen gebaut wurden), konnten praktische Erfahrungen gewonnen werden.

Die G 38 sollte ein wesentlicher Schritt in der Entwicklung zum wirtschaftlichen und betriebssicheren Schnellfernverkehrsflugzeug der Zukunft sein. Bei der Entwicklung der G 38 stellten sich bei Entwurf und Konstruktion folgende Aufgaben:

Verbesserung der aerodynamischen Eigenschaften durch:

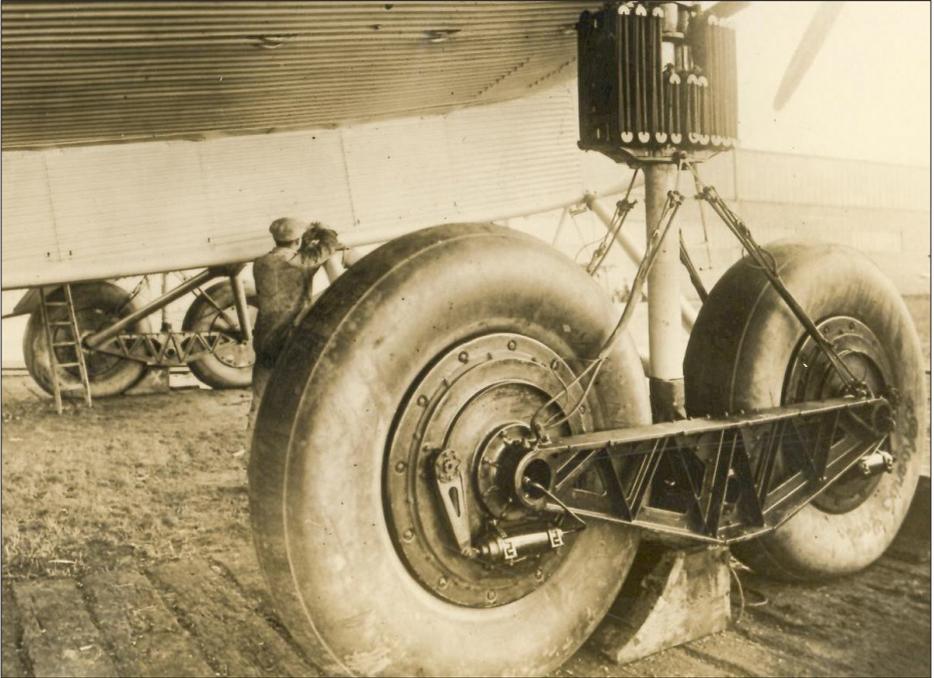
- Vergrösserung des Auftriebs (Wahl geeigneter Profile und Vermeidung möglichst aller den Auftrieb störenden Teile)
- Verminderung der schädlichen Widerstände auf ein Mindestmass
- Steigerung des Wirkungsgrades der Triebwerksanlage (Verminderung der Propellerdrehzahl durch Untersetzungsgetriebe, Verlegung der Propeller weit vor die Flügelkante durch Antriebsfernwellen).

Erhöhung der Betriebssicherheit durch:

- Steigerung der Motorenzahl auf vier
- Zugänglichkeit und Wartbarkeit der Triebwerks- und Brennstoffanlage sowie anderen Anlagen
- Neuartige Kupplung und Antriebsfernwelle für die Motoren und Propeller
- Geeignete Motoren-Kühlanlage.

Entwicklungsaufgaben:

- Durch die Vergrösserung des Flugzeugs bedingt: Zellenkonstruktion, Erzielung grosser freier Nutzräume im Flügel
- Ausbildung der Leitwerke und der Steuerung
- Entwicklung eines rolltechnisch und aerodynamisch günstigen Fahrgestells mit Radbremsen.



Presseaufnahme von 1929 der Underwood & Underwood, New York. Die vier riesigen, mannshohen Räder der Junkers G 38, Tandependelrahmen mit den Bremszylindern nahe der Radnabe und, oberhalb der Räder, die Stossdämpfer aus Gummizügen. Der Pendelrahmen war mit Seilzügen gesichert.

Dadurch ergaben sich folgende Wege zur Lösung dieser Aufgaben:

- Weitgehende Annäherung an das Nurlügel-Flugzeug (der Rumpf verschwand fast vollständig)
- Ausreichende Stehhöhe der Nutzräume (auch Zugang zu den Motoren für Wartung im Fluge)
- Geräumiger, von aussen gut zugänglicher Laderaum
- Sämtliche Motoren im Innern des Flügelprofils
- Propeller so weit als möglich vor die Tragfläche
- Stirnrad-Untersetzungsgetriebe zur Reduktion der Propellerdrehzahl um 50% und Übertragung Motor-Propeller mit Fernwelle und neuartiger Kupplung
- Starke Trapezform des Flügels zwecks Korrektur des Schwerpunkts
- Positive Pfeilform der Tragflächen (Optimierung des Flächenschwerpunkts der Tragflächen)
- V-Form der Tragflächen zur Verbesserung der Querstabilität im Fluge

- Aerodynamisch günstige Anordnung der Wärmetauscher der Motoren-Kühlanlage unter dem Flügel. Die Wärmetauscher fanden Verwendung bei Vollgasleistung, bei geringer Geschwindigkeit sowie bei relativ hohen Aussentemperaturen;
- Zwei Räder auf jeder Seite hintereinander in einem Pendelrahmenfahrgestell mit Druckluft-Radbremsten (Gewicht des Flugzeugs sowie Aerodynamik);
- Unterteilung der Führung des Flugzeugs und der Überwachung der ganzen Maschinenanlagen (Instrumenten- und Schaltbrett für den Chefmechaniker hinter dem Führerraum mit dauernder Verständigungsmöglichkeit);
- Ausbildung der Leitwerke und der Steuerung für Handbetrieb mit möglichst kleinen Steuerkräften.

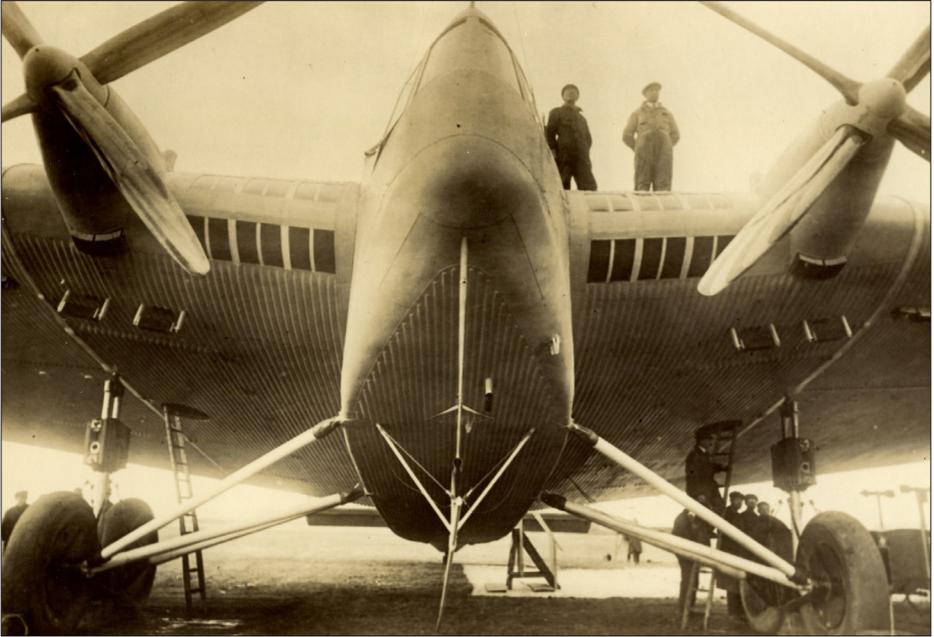
Produktionsübersicht

G 38, Werknummer 3301

- Junkerswerke Dessau, D-2000, Erstflug am 6. November 1929, Testpilot Wilhelm Zimmermann
- Ablieferung an die Lufthansa am 7. Mai 1931, Immatrikulation D-2000
- Modifikation zur G 38a im Oktober 1931, Rückkehr zur Lufthansa im Mai 1932
- Neuregistrierung am 20. März 1934; Immatrikulation D-AZUR „Deutschland“ (bei Lufthansa)
- Modifikation zur G 38di im November 1935
- Absturz am 26. Mai 1936 anlässlich eines Testflugs



Die G 38 mit der Werknummer 3301 (D-2000) im November 1929 anlässlich der Presseorientierung. Die Propeller hatten einen Durchmesser von etwa 4,5 m. Die äusseren Motoren waren schwächer. Deshalb genügte ein Zweiblattpropeller.



Presseaufnahme von 1929 der Underwood & Underwood, New York. Der Mittelteil der G 38 D-2000. Unter den beiden Motoren sind die Wärmetauscher der Triebwerkskühlanlage zu sehen. Links und rechts der Pilotenkanzel sind die Fenster der Passagierkabinen im Flügel zu sehen (je drei Sitze).

Die Pilotenkanzel befand sich etwa 6 Meter über dem Boden. In dieser Situation wurde ein Landefühler eingesetzt. Dieser bestand aus einer schwenkbaren Stange. Sobald diese den Boden berührte, wurde eine Anzeige im Flugzeughführerraum betätigt.



Die G 38 (D-2000) während des Umbaus zur G 38a im Oktober 1931 (Rückkehr zur Lufthansa im Mai 1932). Mittelbereich des Flugzeugs mit der Pilotenkabine, der Navigator- und Fun-kerkabine ganz vorne, den Passagieräumen links und rechts der Pilotenkabine sowie die Motorenräume mit dem Vorbau, wo die Reduktionsgetriebe und die Verlängerungswellen von den Motoren zu den Propellern untergebracht waren. Der Aufbau des Rumpfs, eine der gut sichtbaren Veränderungen, ist bereits weit fortgeschritten (Erhöhung der Passagierzahl).

G 38ce, Werknummer 3302

- Junkerswerke Dessau, D-2500, „Generalfeldmarschall von Hindenburg“, Erstflug am 14. Mai 1932
- Ablieferung an Lufthansa am 27. Juni 1932, Immatrikulation D-2500
- Neuregistrierung am 20. März 1934; Immatrikulation D-APIS „Generalfeldmarschall von Hindenburg“ (bei Lufthansa), gleichentags wie die D-2000
- Modifikation zur G 38ci/fi im April 1934, Rückkehr zur Lufthansa im Dezember 1934
- Übernahme von der Lufthansa durch die Luftwaffe im April 1940, Immatrikulation GF+GG, Einsatz im Kampfgeschwader KGrzbV 172 als Transporter
- Zerstörung am Boden während eines Luftangriffs am 17. Mai 1941 in Athen



Presseaufnahme um 1932 der Associated Press Photo. Die G 38ce (D-2500) kurz nach dem Start in Berlin (Tempelhof). Deutlich zu sehen ist das Kastenleitwerk.

Japan; Mitsubishi Ki 20 (auch Type 20)

6 Flugzeuge in Lizenzproduktion (1931 – 1935)

Die G 38 im Einsatz

Beide Flugzeuge waren bei der Lufthansa im Linieneinsatz. Beflogen wurde vor allem die Strecke Berlin (Tempelhof) – Amsterdam – London (Croydon). Als grösste Landflugzeuge ihrer Zeit waren die Maschinen oft an Flugveranstaltungen zu sehen und wurden auch für Werbeflüge (z.B. Europatour von 1930) sowie Rundflüge eingesetzt. Die G 38ce (D-2500) war auch beim 3. Internationalen Flugmeeting Zürich vom 22. bis 31. Juli 1932 zu Besuch.



Bild der Swissair-Photo AG der G 38ce der Lufthansa (D-2500), entstanden anlässlich des 3. Internationalen Flugmeetings Zürich (Dübendorf) vom 22. – 31. Juli 1932.

Die wichtigsten technischen Daten der G 38, Werknummer 3302 (D-2500, D-APIS, GF+GG)

Spannweite:	44 m
Länge:	23,2 m
Höhe:	7,2 m
Flügelfläche:	290 m ²
Gesamtgewicht:	24'000 kg
Max. Zuladung:	7'200 kg
Anz. Sitze (Bes./Pass.):	7 / 34
Höchstgeschwindigkeit:	210 km/h
Reisegeschwindigkeit:	185 km/h
Reichweite:	760 km
Triebwerke:	G 38b: 2x Jumo L8 + 2x Jumo L88a (nicht gebaut G 38ce) G 38ce: 4x Jumo L88a (588 kW) G 38ci: 4x Jumo 204 (Diesel, 552 kW) G 38fi und G 38di: 4x Jumo 204A (Diesel, 552 kW)

Das Ende der G 38

Die eine der beiden in Deutschland gebauten G 38 erlitt am 26. Mai 1936 bei einem Testflug einen Unfall und wurde nicht mehr repariert. Die Ursache lag bei verkehrt montierten Steuerkabeln. Eine Reparatur hätte sich gelohnt, wurde aber von der Lufthansa und von Junkers als nicht sinnvoll beurteilt. Die andere Maschine wurde am 17. Mai 1941 bei einem Luftangriff in Athen (Flugplatz Tatoi) am Boden zerstört. Die japanischen Flugzeuge Ki 20 überlebten den 2. Weltkrieg in der Tokorozawa Aviation Memorial Hall, wurden aber später verschrottet.

OFFIZIELLE PARTNER



verkehrshaus.ch
PLANETARIUM



AUSSTELLUNGS-PARTNER



Offen für Entdecker.

Claude Dornier und die «Do X», das «fliegende Schiff» der 1930er-Jahre

Text und Bilder: Helmut Fürer, Diepoldsau

Ein Exponat der Philatelie-Ausstellung befasst sich mit dem Verkehrsflugboot Dornier Do X, das im Jahr 1929 seinen Erstflug absolvierte.

Kurzporträt von Prof. Dr. Ing. e. h. Dipl.-Ing. Claude Dornier

Professor Claude Dornier wurde am 14. Mai 1884 als ältester Sohn eines Sprachprofessors und einer schwäbischen Mutter in Allgäu/Kempton geboren. 1907 schloss er das Maschinenbaustudium in München als Dipl.-Ing. erfolgreich ab. Er arbeitete als Statiker in mehreren Maschinenfabriken in Karlsruhe, Illingen und Kaiserslautern. Die entscheidende Wendung erfolgte mit dem Übertritt zum Luftschiffbau, zur Zeppelin GmbH im Jahr 1910. Dornier wurde 1913 persönlicher Berater und wissenschaftlicher Mitarbeiter des Grafen von Zeppelin. Schon 1911 begannen grundlegende Untersuchungen über die Erhöhung der Festigkeit bei dünnwandigen Metallprofilen, die für die Zukunft des Baus von Ganzmetallflugzeugen richtungweisend waren.

Als erstes Dornier-Flugboot stieg die RS II am 30. Juni 1916 in die Luft. Eigenstabile Typen mit Motoren in Tandemanordnung folgten und gipfelten nach dem 1. Weltkrieg im Dornier Typ Wal. Auf diesen Grundlagen entstand in Altenrhein unter seiner Leitung das mächtige Grossraumflugzeug «Jumbo», die Do X mit 12 Motoren. Der Stapelflug erfolgte am 12. Juli 1929. Die Übersee Flüge 1931 und 1932 wurden zu Publikumsattraktionen. In den 1930er-Jahren entwickelte Dornier eine grosse Zahl von Flugzeugen in der Do-Reihe. Nach dem 2. Weltkrieg stand Claude Dornier als 60-Jähriger praktisch vor dem Trümmerhaufen seines Lebenswerks. In Spanien startete Dornier 1951 den Neuanfang. Die Typen Do 25 und Do 27 für kurze Start- und Landestrecken wurden gebaut und der Erfolg stellte sich wieder ein. Ab 1956 nahm man die Flugzeugproduktion in München-Neuaubing und Oberpfaffenhofen wieder auf. Die Dornier-Werke entwickelten und bauten ab 1970 in deutsch-französischer Zusammenarbeit den Alpha Jet.

In Claude Dornier vereinigten sich neben der Fähigkeit zu Visionen naturwissenschaftliche Genialität und unternehmerische Begabung, wie seine zahlreichen technischen Innovationen und wirtschaftlichen Erfolge beweisen. Der Flugzeugkonstrukteur Claude Dornier verstarb mit 85 Jahren am 5. Dezember 1969 in Zug (Schweiz).

Der lange Weg zur «Do X» – technische Entwicklungen von 1913 bis 1929

Um die Jahreswende 1913/14 entsteht im Rahmen des Luftschiffbau Zeppelin die Abteilung Do. In einem kleinen Gaswerk an der Grenze des Luftschiffgeländes – dem Carbonium – erhält die neue Abteilung ihren Platz. Zwei Büroräume, eine kleine Werkstatt, ein Versuchsraum, dazu ein Ingenieur und zwei oder drei Techniker und Zeichner – ein bescheidener Anfang.

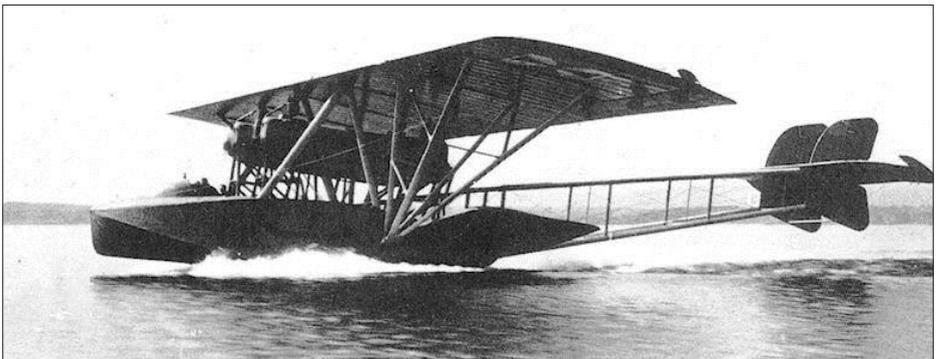
Mit Kriegsbeginn im Herbst 1914 entschliesst sich Graf Zeppelin, den Bau von Flugzeugen aufzunehmen. Er gründet die Werft Seemoos bei Manzell am Bodensee und gibt Claude Dornier die Möglichkeit, seine konstruktiven Ideen für den Bau von Flugzeugen umzusetzen. In der neuen Werft sollen metallene Riesenflugboote gebaut werden.

Wissenschaftlich fundierte, ingenieurmässige Bauweise war anzuwenden. Als Richtlinien für die **Metallbauweise** ergeben sich die Grundsätze:

- Alle tragenden Teile sollen aus Metall bestehen, Stahl oder Aluminium, je nach dem Grade der Beanspruchung
- Aus Blech gezogene Profile geformt nach den Erfordernissen des Leichtbaus, sollen die Kräfte aufnehmen
- Die Bauteile sollen durch Nieten oder Schrauben verbunden werden

Am 12. Oktober 1915 schwimmt zum ersten Mal die «RS I» auf dem Wasser des Bodensees. Nach längeren Rollversuchen werden die Vorkehrungen für den ersten Flug getroffen.

Drei 240-PS-Maybach-Motoren sollen den Giganten, mit einer 43,5 m Spannweite wohl das grösste bisher gebaute Flugzeug, in die Luft erheben. Am 22. Dezember 1915 reisst sich die «RS I» bei einem Weststurm von der Boje los, läuft auf einen Felsen und wird gänzlich zerstört.



RS II

Die Metallbauweise wird in den Kriegsjahren auch in kleineren Flugzeugen angewandt und weiter entwickelt. Am 3. November 1917 startet ein Flugzeug, das einen Rumpf ganz neuer Bauart aufweist. Die äussere Haut des kleinen zweiseitigen Doppeldeckers C II trägt mit. Die **Schalenbauweise** ist geboren. Diese von Claude Dornier entwickelte Bauart – Rahmenspannten in Verbindung mit glatter Blechhaut – wird später zur Standardbauweise.

Die Entwicklung führte zur «RS III» mit einem siebenstündigen Flug zur Nordsee und der «D I», bei welcher nun nicht nur die Rumpfhaut trägt, wie schon bei «C II», sondern auch der Flügel freitragend (mit tragender Blechhaut) ist – die vollkommene Beherrschung des Schalenbaus.

Die Entwicklung eines achtmotorigen Flugbootes wurde durch das Kriegsende verhindert. Die «RS IV», das letzte fertiggestellte Riesenflugboot, verwandelte sich in einen Trümmerhaufen. Dieses Flugboot wies erstmals die grundlegende Neuerung, den «**Dornier-Flossenstummel**», auf.

Die deutsche Luftfahrt scheint 1919 am Ende. Die Werft Seemoos konnte noch etwa 100 Mitarbeiter mit der Herstellung von Eimern und Waschkesseln beschäftigen.

Doch das Werk wurde weitergeführt und schon am 31. Juli 1919 startete der «GS I», der Vorläufer der Walfamilie, das erste deutsche Verkehrsflugboot. Ausgerüstet mit 2 x 240 PS Maybach-Motoren stellt es beim probeweisen Einsatz im Dienste der Schweizer Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra seine Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit unter Beweis.

«Delphin» fliegt im Herbst 1920 und «Komet I» im Sommer 1921. «GS II» ist im Bau. Im Reihenbau werden Flugzeugschwimmer aus Duraluminium hergestellt.

Da kommt das vollständige Bauverbot. Die Werft Seemoos wird stillgelegt und zwei halbfertige «GS II» werden zerstört.

Am anderen Ufer des Bodensees in Rorschach liegt eine Holzhalle mit Rampe zum See. Der Flugzeugbau kann hier weitergehen. Die engsten Mitarbeiter Dorniers arbeiten zu Hause weiter.

Auf den Zeichenbrettern nimmt der «Wal» Gestalt an. Ihn kann man in Rorschach nicht bauen – das Gelände ist zu klein. So gründet Claude Dornier in Italien, am linken Ufer der Arnomündung in Marina di Pisa, die Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A. – ein Wagnis.

Das Wagnis zahlt sich aus und die Verhältnisse verbessern sich durch den langsam einsetzenden Flugverkehr. Die Dornier Metallbauten GmbH wird 1922 gegründet und die benachbarten Anlagen in Manzell werden 1923 erworben.



Dornier Wal

Schon am 6. November 1922 kann der Stapelflug des ersten «Wal» erfolgen.

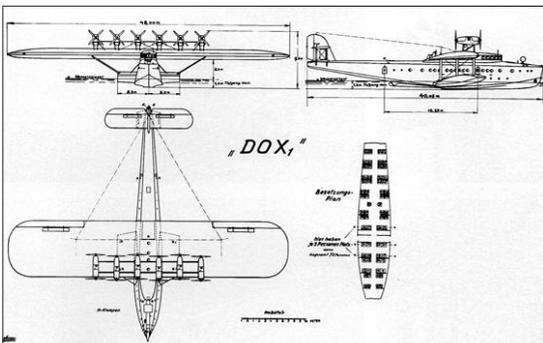
Im Februar 1925 reist der «Wal» 20 Weltrekorde an sich und der «Mercur» fliegt zum ersten Mal. Der April 1925 sieht den ersten Verkehrsflug über die Alpen – ausgeführt von einem «Komet III». «Wale» bringen regelmässig Passagiere, Post und Fracht von Genua über Rom nach Palermo; die neu gegründete SCADTA, setzt die «Wale» über den tropischen Meeren um Südamerika ein. Walter Mittelholzer startet auf einem «Mercur» mit Schwimmern in Zürich zum Flug nach Kapstadt.

Flugschiff Do X von 1924-1931

Die Vorarbeiten zum Bau dieses riesigen Verkehrsflugbootes gehen auf das Jahr 1924 zurück. Die Erfahrungen mit ausgeführten Flugbooten ermöglichen es, die zahlreichen Entwürfe immer wieder zu überarbeiten und zu verbessern:

- Richtlinien für die Metallbauweise
- Schalenbauweise
- Aerodynamik
- Tandem-Triebwerksanordnung
- Flossenstummel

1926 nimmt das Projekt nun endgültige Gestalt an:



Do X-Entwurf von 1926

FILMTHEATER PARTNER

APGISGA

LÜZERNER ZEITUNG

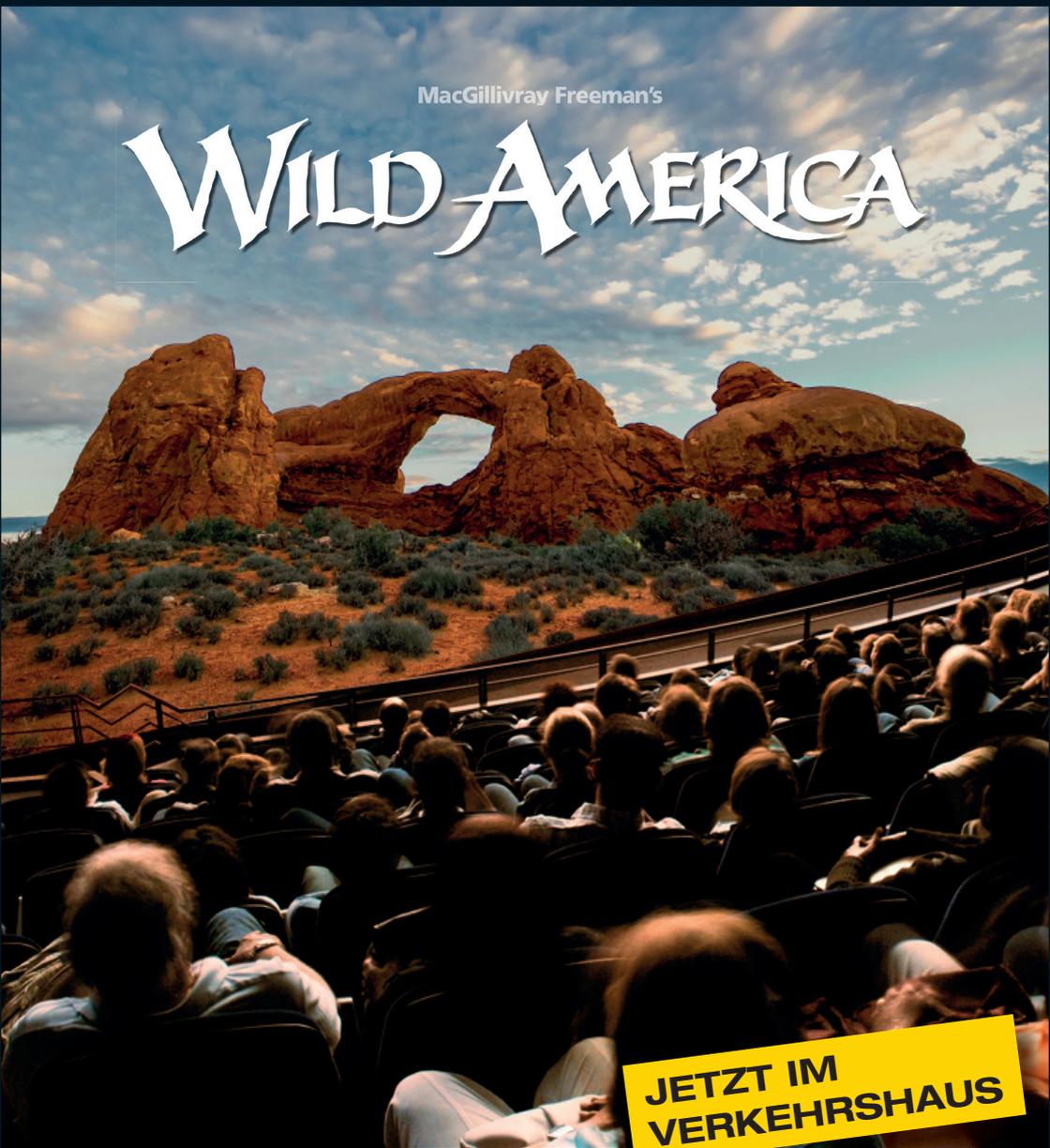
RADIO
PILOTUS

tele¹
An der Schweizer Post

verkehrshaus.ch
FILMTHEATER

MacGillivray Freeman's

WILD AMERICA



JETZT IM
VERKEHRSHAUS

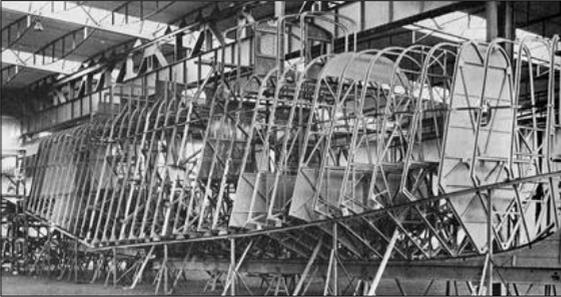
DIE GRÖSSTE LEINWAND DER SCHWEIZ.

FILMTHEATER SUPPORTER

knechtreisen  Luzerner Kantonalbank  SUBARU

www.filmtheater.ch

In den Memoiren von Claude Dorners Bruder Marcel findet sich eine interessante Aussage: «... Die vielen Unfälle, denen die Luftschiffe ausgesetzt waren, liessen Graf Zeppelin auf den Gedanken kommen, Flugzeuge und Flugboote konstruieren zu lassen. Dazu gründete er eine Versuchsabteilung zu deren Leiter er meinen Bruder wählte. Die alten Mitarbeiter musste das verdriessen. Die Erkenntnis, statt der Holzbauweise nun die Leichtmetallbauweise zu verwenden, erregte bei der alten Garde Spott und heftigen Widerstand...

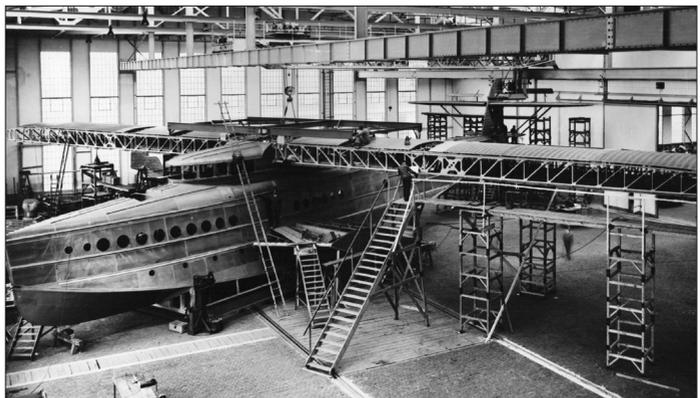


Bootsstruktur vor dem Beplancken

Im Carboniumwerk wurde wiederholt eingebrochen und der Fortgang der Arbeiten bespitzelt. Warner lagen dem Grafen in den Ohren, er verschleudere mit diesen Versuchen nutzlos Geld. Sie brachten es dahin, dass der Graf, um die Klagen zu entkräften, einen Experten zur Begutachtung zuzog.

Er wählte Hugo Junkers, der in Dessau eine wohleingerichtete Metallwerkstätte betrieb; ich glaube, er baute Badeöfen oder ähnliches. Hugo Junkers kam. Mein Bruder, um seine Versuche zu rechtfertigen, zeigte ihm seine Profile und trug ihm seine Ideen vom Metallflugzeugbau vor.

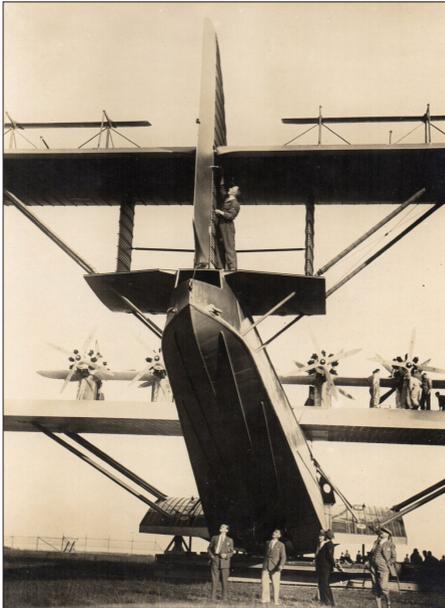
Junkers schweig, besah sich alles aufmerksam, fuhr heim nach Dessau und begann selbst mit dem Bau eines Metallflugzeuges. Da er eine geschulte Arbeiterschaft an der Hand hatte, die mein Bruder erst heranbilden musste, brachte Junkers seine Maschine vor der des Bruders heraus...»



***Do X mit Flügeln
(48 m lange Holme)
noch ohne Motoren-
gondeln***

Es wurde nun gar ein Holzmodell der Do X in Originalgröße in einer Zeppelinhalle in Friedrichshafen-Löwental gebaut.

Die gewaltigen Dimensionen zeigen sich im Vergleich der Mitarbeitenden am Heck und an den Motorengondeln.



Die Aerodynamik entwickelte sich unter Ludwig Prantl enorm. Er leistete bahnbrechende Grundlagenforschung auf diversen Gebieten:

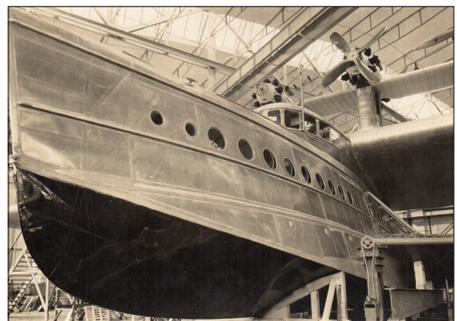
- Grenzschichttheorie
- Untersuchungen zur Überschallströmung
- Strömungsverhalten
- Windkanalexperimente

Diese neuen Erkenntnisse und die Suche nach niedrigen Widerstandswerten, um Antriebsenergie zu sparen, waren wegweisend und wurden für den Bau der Do X genutzt.

Heckansicht der Do X; auf der Höhenflosse die Ausgleichflächen für das Höhenruder



Der linke Seitenstummel der Do X ist gut zu sehen, die Dimensionen beeindrucken einmal mehr



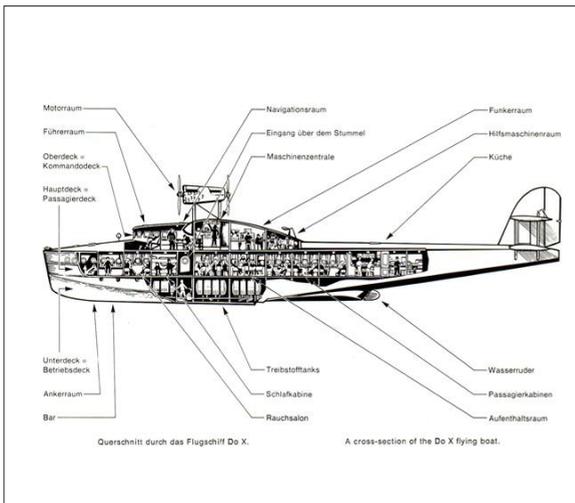
Rumpf der Do X in der Werkhalle in Altenrhein; sehr gut ist die aerodynamische Form und die dreifache Unterteilung des Decks zu sehen; oben die Siemens-Jupiter-Motorengondeln mit und ohne Propeller

Im Juli 1929 beginnen unter dem Dröhnen der zwölf Motoren die Rollversuche.



Wesentliche Anpassungen waren im Antriebsbereich notwendig. So waren ursprünglich 12 Siemens-Jupiter Sternmotoren mit Luftkühlung und je 525 PS (386 kW) im Einsatz. Doch die Luftkühlung bewährte sich nicht.

Die Do X wird in Altenrhein aus dem Wasser auf die Rampe gezogen



Querschnitt durch die Do X



Siemens-Jupiter-Sternmotor

Bei jeder Witterung muss die Do X im Wasser und in der Luft ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Auf dem Wasser reitet sie Stürme von 100 km/h ab. In der Luft bleibt sie auch mit nur acht der zwölf Motoren einsatzfähig.

Am 20. Oktober 1929 besteht die Do X eine neue grosse Prüfung. Mit 169 Personen an Bord unternimmt sie einen einstündigen Rundflug über dem Bodensee. Die Welt horcht auf. Aber weiter gehen die Versuche. Nach sechzehn Monaten hat jedes Teil der Do X in mehr als 318 Starts und Landungen seine Funktionstüchtigkeit nachgewiesen.



Die majestätische Do X, hier schon mit den wassergekühlten Curtiss Conqueror V-12; die Motoren laufen auf Volltouren

Die luftgekühlten Siemens-Jupiter-Sternmotoren wurden nach 103 Erprobungsflügen durch leistungsfähigere 12 x Curtiss Conqueror V-12-Motoren mit Wasserkühlung und je 600 PS (441 kW) ersetzt.

Im Herbst 1930 werden die Vorbereitungen für einen Flug über vier Erdteile getroffen. Die Welt soll sich durch eigenen Augenschein von den Fähigkeiten der Do X überzeugen.

Die 6 Gondeln mit je 2 Curtiss Conqueror V-12-Motoren



Do X überfliegt Manhattan im Oktober und November 1931

Daten zur «Do X», Werknummer Doflug 1 (Kennzeichen: D-1929)

Hersteller:	A.G. für Dornier-Flugzeuge, Altenrhein am Bodensee (CH)
Konstrukteur:	Prof. Dr.-Ing. e.h. Claudius Dornier
Baujahre:	1929 – 1931
Produktionszahl:	3
Verwendung:	Transozean-Passagier-Flugschiff
Besatzung:	10
Passagiere:	auf Langstrecken 66, auf kürzeren Flügen bis 100 Höchstzahl auf Demonstrationsflug 159
Sitzanordnung:	im Mitteldeck, Bestuhlung: lose Polstersessel
Bauweise:	<ul style="list-style-type: none">- Schulterdecker-Flugboot in Ganzmetall-Bauweise- Triebwerke in 6 Tandem-Gondeln auf dem Flügel angeordnet- abgestrebter Rechteckflügel mit Seitenverhältnis 1:5 und abgerundeten Flügelenden; Fläche weitgehend stoffbespannt- Rumpf mit drei Decks, zweistufiger Bootskörper- Wasserruder am Ende der Heckstufe; Leitwerk auf Rumpfheck aufgesetzt; Höhenleitwerk rechteckig, abgestrebt- alle Ruder mit Ausgleich durch Hilfsflächen
Spannweite:	48,00 m
Länge / Höhe:	40,05 m / 10,10 m
Flügelfläche:	486,2 m ² mit Oberflügel (1. Ausführung) 454 m ² nach Umrüstung auf Curtiss-Motoren und Wegfall des Oberflügels
Leergewicht:	28'000 kg / 29'500 kg
Normales Startgewicht:	48'000 kg / 52'000 kg*
Max. Startgewicht:	52'000 kg / 56'000 kg*
Flächenbelastung:	max. 106,95 kg/m ² / 123,35 kg/m ² *
Reisegeschwindigkeit:	175 km/h / 190 km/h*
Höchstgeschwindigkeit:	211 km/h / 216 km/h*
Landegeschwindigkeit:	105 km/h*
Gipfelhöhe:	max. 420 m / 500 m
Reichweite:	normal 1'000 km / 1'700 km*
Motoren:	zunächst 12x Siemens Jupiter Sternmotoren mit Lüftkühlung je 525 PS (386 kW), danach 12x Curtiss Conqueror V-12-Motoren mit Wasserkühlung je 600 PS (441 kW) Ital. Maschinen mit 12x Fiat A 22R mit je 550 PS (404,8 kW)
Kraftstoffkapazität:	normal 16'000 Liter, auf max. 23'000 Liter steuerbar

Einsatzdaten:

Die Do X wurde nicht im Linienverkehr eingesetzt, stand aber von Mai bis September 1933 in der Erprobung durch die Luft Hansa.

Amerika-Flug unter Luft Hansa-Flugzeugführern; vorher und nachher DVL; Auftraggeber war die Reichsmarine gewesen

Pionierflüge:

Weltflugreise vom 2.11.1930 bis 24.5.1932 mit Luft Hansa

Besatzung:

Friedrichshafen – Amsterdam – Calshot – Lissabon – Kanarische Inseln – Bolama – Kapverdische Inseln – Fernando Noronha – Rio de Janeiro – Antigua – Miami – New York – Neufundland – Horta – Southampton – Berlin

** Nach der Umrüstung auf Curtiss-Motoren*

Das Ende der Do X

Nach ihrem letzten Flug 1934 zum Müggelsee in Berlin wurde die Do X demontiert und in Einzelteile zerlegt. Der Rumpf wurde von Schleppern über die Kanäle nach Berlin gezogen und dort auf speziell angefertigten Anhängern zum Museum am Lehrter Bahnhof gebracht. Während dem 2. Weltkrieg wurde sie durch Luftangriffe 1945 zerstört.

Die beiden Flugboote für Italien (Do X2 & Do X3) wurden am 28. August 1931 resp. 22. April 1932 von Altenrhein über die Alpen nach Genua überflogen. Die zwei italienischen Maschinen Do X2 und Do X3 waren mit 12 x Fiat A 22R mit je 550 PS (404,8 kW) bestückt.

Über die Einsatzjahre und das endgültige Schicksal der beiden Flugboote liegen keine konkreten Informationen vor.



**Do X2 mit den Fiatmotoren und der Bug-Zeichnung
Liktorenbündel (Fascis)**

Quellen:

- «Claude Dornier», Ein Leben für die Luftfahrt, von Joachim Wachtel, 1989
- «Dornier», Eine Dokumentation zur Geschichte des Hauses Dornier, Dornier GmbH, 2003
- «50 Jahre Dornier», 1914 – 1964, Dornier Pressestelle, 1964
- «Dornier Do X», Geschichte eines Riesenflug-schiffes, Karl Grieder 1979
- «Ein Schiff fliegt in die Welt», 75 Jahre Do X, Jörg-Michael Hormann
- «Grossflugschiff Dornier Do X», Bilddokumenta-tion von Peter Pletschacher, 1997
Archiv Helmut Fürer

Air & Space Days 2016

Text: Fabian Eschmann / Bilder: Archiv VHS

Die Thementage Luft- und Raumfahrt vom 7. bis 9. Oktober 2016 bieten ein attraktives und vielseitiges Programm. Das Verkehrshaus der Schweiz zeigt zusammen mit verschiedenen Partnern aus dem Bereich der Luft- und Raumfahrt die Vielfalt dieser Mobilitätsart und die Leidenschaft, die damit verbunden ist.

Besucherinnen und Besucher haben die Möglichkeit, an Cockpitführungen teilzunehmen, selber in einen Simulator oder in das Cockpit verschiedener Flugzeuge und eines Helikopters zu sitzen, einen Wurfgleiter zu bauen, sich über spannende Projekte aus der Luft- und Raumfahrt zu informieren oder sich über den Karriereweg des Pilotenberufs zu informieren.



Es werden verschiedene Modelle demonstriert, ein Flugzeugmotor eines Oldtimers gestartet und das ganze Spektrum der Fliegerei vom Gleitschirm über den Ballon bis zur Segel- und Motorfliegerei gezeigt. Die Aussteller präsentieren an ihren Ständen die Welt der Fliegerei in all ihren verschiedenen Facetten.

Auch im Bereich der Raumfahrt zeigen verschiedene Aussteller spannende und aktuelle Weltraumexperimente und zukünftige Projekte im Bereich der Raumfahrt.

Das Programm ist vielfältig und interaktiv, die Welt der Fliegerei steht an diesen Tagen im Zentrum.



Flugshow der Schweizer Luftwaffe:

Höhepunkt des dreitägigen Anlasses ist die Flugshow der Schweizer Luftwaffe am Samstag mit dem PC-7 Team, dem Super Puma und Fallschirmspringern. Vor der Show landet um ca. 12:15 Uhr der Super Puma auf der Lidowiese vor dem Verkehrshaus. Dieser startet um 13:45 Uhr und eröffnet die Flugshow mit der Vorführung des Super Puma Programms. Anschliessend folgt das Display des PC-7 Teams. Kurz nach der Vorführung des PC-7 Teams springen dann die Fallschirmspringer der Luftwaffe aus dem Flugzeug und landen in der Arena des Verkehrshauses. Voraussetzung für die Flugshow ist gutes Wetter am Vorführtag. Für ein Training werden das PC-7 Team und der Super Puma bereits am Freitag vor dem Verkehrshaus fliegen.

Spezialprogramm Planetarium und Filmtheater:

Im Rahmen der Air & Space Days zeigen das Planetarium und das Filmtheater ein spezielles Programm mit Vorführungen aus dem Bereich der Luft- und Raumfahrt. Das Planetarium präsentiert am Samstag und Sonntag die Live-Vorstellungen „Das Hubble Universum“ mit neuen und atemberaubenden Bildern des Hubble-Teleskopes. Ausserdem wird die Vorstellung „Zurück zum Mond“ gezeigt. Das Filmtheater zeigt an den Air & Space Days den Film „Zero Gravity“, welcher die faszinierende Welt der Raumfahrt aus der Perspektive des Menschen vorstellt. Zudem wird im Filmtheater ein Spezialfilm über die Lockheed Super Constellation der Schweizer Vereinigung Super Constellation Flyers Association gezeigt.

Spannend und erlebnisreich

Die Air & Space Days versprechen dem Besucher, Wissen und Erlebnis im Bereich der Luft- und Raumfahrt zu vermitteln und ihn mit spannenden Präsentationen und auch Interaktionen zur Auseinandersetzung mit dem Thema anzuregen. Die Aussteller und das Verkehrshaus freuen sich auf Ihren Besuch.



Weitere Informationen zum Anlass unter: www.verkehrshaus.ch/airdays2016

Impressum

Die 50. Tage der Aerophilatelie vom 7. bis 18. Oktober 2016 werden gemeinsam vom Schweizerischen Aerophilatelisten-Verein (SAV) und dem Verkehrshaus der Schweiz (VHS) organisiert.

Organisationskomitee:

Heinz Berger, Präsident SAV

Daniel Geissmann, Leiter Ausstellung & Sammlung, VHS

Damian Amstutz, Kurator Luft- und Raumfahrt, VHS

Jürg Tschumper, Sekretär SAV (Organisation Börse)

Patinnen:

Yvette Estermann, Kriens

Ursula Schürmann, Sarnen

Arbeitsgruppe Sonderflüge:

Alfred Ramseyer, SAV (Gesamtkoordination)

Hansruedi Dubler, Antonov Verein Schweiz

Daniel Geissmann, VHS

René Giger, Segelfluggruppe Dittingen

Marc Robert, Aero-Club der Schweiz

Heinz Berger, SAV (Protokolle)

Verantwortliche Post CH AG:

Carina Ammon, Leiterin Briefmarken und Philatelie

Sebastian Ingold, Produktmanager Sondermarke

Felix Winkelmann, Leiter Stempelabteilung

Gestalter Sondermarke und philatelistische Produkte:

Fredy Trümpi, Trümpi & Partner

Jugend-Tisch:

Adelheid Gubser, SAV (Leitung)

Medienarbeit:

Olivier Burger, Leiter Kommunikation, VHS

Heinz Berger, SAV

Rolf Ellwanger, Aviatikjournalist

Programmheft und Inserateakquisition

Daniel Geissmann, VHS (Leitung)
Heinz Berger, SAV

Ausstellungslayout und Gestaltung Programmheft:

Kim-Tran Thai, Szenografin, VHS

Einladungsversand und Anmeldungen:

Ursula Fischer, Leiterin Administration Sammlung, VHS

Koordination Air & Space Days:

Fabian Eschmann, Eventmanager, VHS

Ausstellungsauf-/abbau:

Adelheid Gubser, SAV (Leitung), mit Ausstellern und Helfern SAV
Ulrich Bürgi, Leiter Ausstellungstechnik VHS, mit Team

Die Ausstellungsrahmen werden freundlicherweise kostenlos zur Verfügung gestellt von:

Stiftung zur Förderung der Philatelie, Kurt Müller, Präsident

Die Übergabe der Sondermarke am 8. September 2016 in Wichtrach wurde freundlicherweise unterstützt durch:

Gemeinde Wichtrach, Hansruedi Blatti, Gemeindepräsident

Das Organisationskomitee dankt den Ausstellern, Sponsoren, Inserenten und Patinnen, den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Sonderflüge, den Piloten der Sonderflüge, der Schweizer Luftwaffe, den Börsenteilnehmern und allen anderen, die zum Gelingen des Anlasses beitragen.

Programmheft:**Herausgeber:**

Organisationskomitee
50. Tage der Aerophilatelie
c/o Verkehrshaus der Schweiz
Lidostrasse 5
6006 Luzern

Auflage: 1'250 Exemplare

Preis: kostenlos

50. Tage der Aerophilatelie - 50^e Insieme de l'Aerophilatelia
La 50^{ème} Giornata dell'aerofilia - 50th Aerophilately Day

Bitte frankieren
Prépare d'affranchir
Si prega di affrancare
Affix stamp here



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

Maximumkarte

50. Tage der Aerophilatelie 2016

