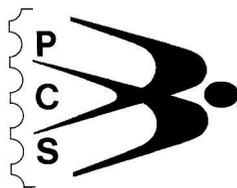


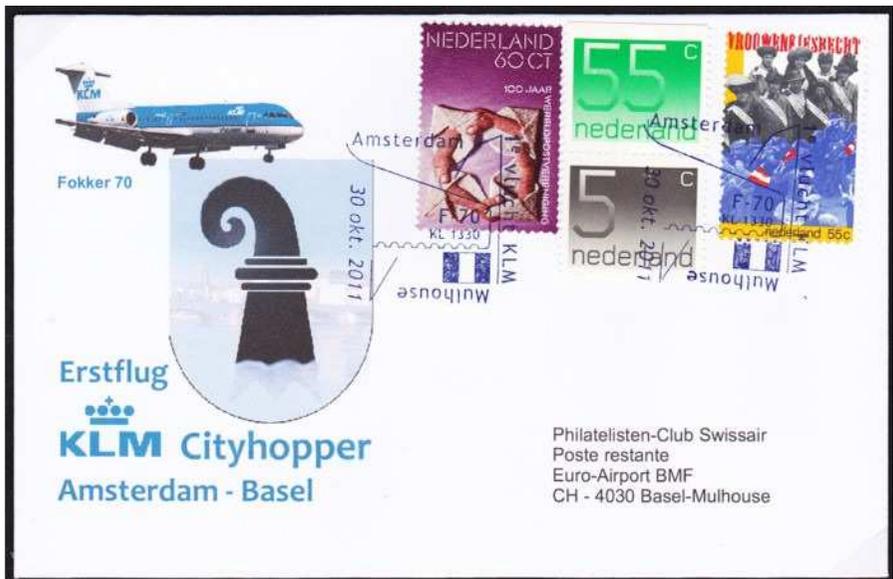
Ausgabe 1/2012



PHILATELIE UND LUFTPOST



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



Erstflug KLM-Cityhopper Amsterdam - Basel
30. Oktober 2011

14. Weihnachtspost mit Zeppelin NT
25. November 2011



Inhaltsverzeichnis

Vorstand des PCS / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Aufgabenbereich	Seite 5
Liebe Mitglieder Peter Beer / Heinz Berger	Seite 6
PCS – Termine / SAV – Termine	Seite 8
Redaktionsschluss	Seite 9
Wussten Sie schon..... Walter Kalt	Seite 9
100 Jahre Flughafen Hamburg Peter Beer	Seite 10
Französische Fluglinien – Post ab Schweiz Fritz Kirchhofer	Seite 14
Tag der Aerophilatelie 2012 Karl Graf	Seite 25
Wichtiger Hinweis	Seite 31
Nach 67 Jahren	Seite 28
Leck mich doch	Seite 29
Junge Frau wollte hoch hinaus	Seite 32
Wussten Sie schon... Walter Kalt	Seite 33
Der Besondere Beleg Jürg Tschumper / Fritz Kirchhofer	Seite 34



Philatelisten-Club Swissair

Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

Präsident (zusätzlich Mitgliederdienst, Nachversand)

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

Vizepräsident, EDV Informationsverwaltung

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

Ehrenpräsident

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

Protokoll

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

Finanzen

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

Aktionen

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

Versand

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

Korrespondenz und Neuheitendienst

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

Grafik, Philatelie und Luftpost, Homepage

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

Clubabende

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

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



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

Vorstand und Funktionen im SAV 2012-2013

Präsident:	Heinz Berger, Gofritstrasse 9, Postfach 222, 3114 Wichtrach Tel: 031 781 18 01 Email: heinz.berger@certiconsult.ch
Vizepräsident und Neuheitendienst:	Alex Unterfinger, Via Campagne 6b, Postfach 117, 6596 Gordola Tel: 091 745 44 61 Email: alex@cicli.ch
Sekretär und Katalogstelle:	Jürg Tschumper, Im Langacher 15, 8606 Greifensee Tel: 044 940 78 74 Email: jtsch@gmx.ch
Finanzen:	Werner Liechti, Eigenheimstrasse 6, 2503 Biel/Bienne Tel: 032 365 90 80 Email: liechti.werner@bluewin.ch
Rundsendedienst:	Alex Berg, Appitalstrasse 24, 8804 Au Tel: 044 781 11 87 Email: alex.berg@hispeed.ch
Auktionen:	Rolf Rötheli, Sihlwaldstr.9/11 8135 Langnau am Albis Tel: 079 230 93 89 Email: rolf.roetheli@juliusbaer.com
Mitgliederliste:	Roland Aeschlimann, Gartenstrasse 48, 8102 Oberengstringen Tel: 044 750 18 41 Email: roland.aeschlimann@hotmail.com
Leiter Katalogkommission:	René Koller, Engelstrasse 3, 8004 Zürich Tel: 044 241 77 88 Email: r.koller@gmx.net
Ehrenpräsident und Delegierter FISA:	Tony A. Roth, Haldenstrasse 13, 8302 Kloten Tel: 044 814 11 68 Email: tony.roth@swissonline.ch
Ehrenpräsident:	Roland F. Kohl, 22911 Lakeview Drive Millsboro Delaware 19966, USA Tel: 001 302 934 9047 (bitte Zeitverschiebung beachten) Email: rolandfk@gmail.com

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

Liebe Mitglieder,

Ich hoffe, Sie sind gut ins Neue Jahr gestartet!

Dieser Winter hatte es in sich: wochenlang eisige Kälte, dazwischen viel Schnee und für viele Junggebliebene endlich wieder eine „Seegfröni“. Katzenssee war absehbar, Pfäffikersee konnte man fast erwarten, der Greifensee schon eher überraschend. Und für alle, die die Kälte nicht mochten: viel Zeit zuhause, um sich mit dem Hobby zu beschäftigen! Ich hoffe nur, dass Sie damit nicht das Feuer in Ihrem Cheminée angezündet haben!!

Nach einem ausgezeichneten Jahr steht die SWISS finanziell sehr gut da. So gut, dass man sich nochmals im chinesischen Luftraum versucht. Seit dem 11. Februar bedient sie wieder Peking mit einem Direktflug. Diese Destination war schon zu Swissairzeiten nie rentabel gewesen, man hoffte während 28 Jahren auf den grossen Aufschwung im Reich der Mitte, der aber auf dieser Strecke nie kam. Die SWISS muss in den Aufbau dieser Verbindung etwa 250 Millionen Franken investieren! Dazu gehört auch der Ankauf von zwei neuen A330-Flugzeugen. Und während den ersten 18 Monaten wird mit Verlusten gerechnet! Der Rückflug von Peking gab schon ein kleines Beispiel für die Rentabilität: drei (3) zahlende Passagiere in der Eco, die First und Business-Class nur mit geladenen Gästen teilweise gefüllt! Aber die Chancen stehen sicher besser als in den früheren Jahren. Die Buchungszahlen für den April sind schon deutlich besser. Und die vor drei Jahren wiedereröffnete Flugverbindung nach Shanghai arbeitet nun (nach anfänglichen Verlusten) gewinnbringend.

Übrigens hat die Schweizerische Post eine **offizielle Postbeförderung** unserer Belege auf diesem Erstflug nach Peking durchgeführt!

Unser **neues Clublokal** im **Restaurant Landhus** zieht dank der besseren Verbindung etwas mehr Mitglieder an, als das alte Clublokal. Besuchen Sie unsere Clubabende, die Daten sind wiederum in diesem Heft publiziert!

In diesem Zusammenhang möchte ich auch gleich auf unseren **Vortrag vom 7. Mai** aufmerksam machen: Markus Wiedersheim, Präsident des Glatttaler Philatelisten-Vereins, bringt uns die Segelfliegerei am Bachtel von 1930 bis 1935 näher!

Dieses Jahr gibt es wieder eine Nationale Briefmarkenausstellung im Rang 1, die NABA in Stans. Sie findet vom 4. bis 7. Oktober 2012 statt, ein Besuch lohnt sich sicher!

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen beste Gesundheit und freuen Sie Sich: der Sommer kommt bestimmt!

Ihr PCS-Präsident



Seitens SAV gibt es folgendes zu berichten:

Am Sonntag, den **29. April 2012**, findet die **Generalversammlung des SAV** wie gewohnt in der Metzgerhalle statt. Die Einladungen sowie die Auktionslisten werden zusammen mit diesem Heft verschickt.

Wir weisen Sie nochmals auf den **Tag der Aerophilatelie** hin, welcher am **8. September 2012** auf dem Flugplatz Wangen-Lachen stattfindet. Einen entsprechenden Beitrag finden Sie in diesem Heft. Zusammen mit dem Philatelisten-Verein Rapperswil-Jona organisiert der SAV diesen Tag mit einer Ausstellung und einer Börse. Weitere Beiträge folgen noch in der SBZ.

Die Daten der **Tage der Aerophilatelie 2013** haben sich um eine Woche verschoben und finden nun am **31.8. und 1.9.2013** wie vorgesehen in Laufen, in Zusammenarbeit mit den 30. Dittinger Flugtagen statt. **Da der philatelistische Teil der Tage der Aerophilatelie 2013 durch den SAV organisiert wird sind wir auf Helfer angewiesen. Bitte melden Sie sich beim Präsidenten.**

Die Daten unserer Höcks sind in diesem Heft publiziert. Besuchen Sie uns doch, es gibt immer angeregte Diskussionen!

Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Vergnügen bei unserem schönen Hobby!

Ihr SAV-Präsident



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

2012:	05. März	02. Apr.	07. Mai	04. Juni
	02. Juli	03. Sep.	01. Okt.	05. Nov.
	03. Dez.	Chlausabend		

7. Mai 2012 **Vortrag von Markus Wiedersheim:**

Segelflug Schweiz 1930-1935

Drei Segelflugveranstaltungen dokumentiert und dargestellt mit philatelistischen Belegen.

SAV-Termine 2012

Sonntag, 29. April 2012, SAV Generalversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Hauptversammlung in der Metzgerhalle, die Ende März 2012 versendet wird. Im Anschluss an die GV findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt.

Samstag, 8. September 2012, Tag der Aerophilatelie 2012 auf dem Flugplatz Wangen-Lachen SZ. Der Sonderflug wird mit einem Wasserflugzeug stattfinden. Beachten Sie auch die Infos in der SBZ und in den PCS/SAV News.

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

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

Der SAV-Höck in der Metzgerhalle in Zürich Oerlikon findet **jeden 2. Mittwoch des Monats** statt.

Es sind dies für **2012** die folgenden Daten: **11. April, 9. Mai, 13. Juni, 11. Juli, 8. August, 12. September, 10. Oktober, 11. November und 12. Dezember.**

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

Vorschau 2013: Terminänderung

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

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

Walter Kalt
Opfikerstrasse 3
8303 Bassersdorf
oder per e-Mail an kawa@vtxmail.ch
Redaktionsschluss für Philatelie und Luftpost Ausgabe 2/2012
ist der 01. September 2012

Wussten Sie schon...

dass bereits 14 Jahre nach dem ersten bemannten Motorflug **die ersten Fernlenk Waffen** entwickelt wurden? Die Firmen Sperry und Delco bauten **1915** einen **"fliegenden Torpedo"** in Doppeldecker- Bauweise. Angetrieben von einem 40 PS Motor wurde das unbemannte Flugzeug mit 130 kg



Sprengstoff beladen dann von einem einfachen Kreiselgerät und mit Hilfe eines Aneroid-Barometers auf Kurs gehalten. Der von **Charles Kettering** konstruierte **"Bug"** flog zwar beeindruckend, die Treffgenauigkeit liess jedoch eher zu wünschen übrig. 1917 baute der Brite Geoffrey de Havilland ein

ferngesteuertes Hochdecker-Flugzeug zum Tragen von Bomben, doch auch dieses Projekt setzte sich nach mehreren Fehlschlägen nicht durch. Erfolgreicher verliefen 1927 die Erprobungen des Larynx-Eindeckers, der



mit 110 kg Bombenlast eine Reichweite von fast 500 km hatte. Dennoch wurden nur 12 Exemplare gebaut. Als erster in Massenproduktion hergestellter und verwendeter "Marschflugkörper" gilt die Deutsche **Fieseler Fi 103 (V-1)**. Im Dezember 1942 hatte die "V-1" ihren Erstflug. Mehr als 20.000 dieser fliegenden Bomben wurden von 1944-45

gegen Ziele in England eingesetzt und versetzten die Bevölkerung in Angst und Schrecken.

Walter Kalt

Quelle: <http://www.airventure.de/history3.html>

100 Jahre Flughafen Hamburg

Am 24. und 25. September 2011 feierte der Hamburg Airport sein 100-Jahr-Jubiläum mit einem grossen Fest. Während in den beiden Terminals Unterhaltung für Gross und (vor allem) Klein geboten wurde, war für den Flugzeug-Enthusiasten natürlich das Gelände der Lufthansa Technik ein absolutes Muss! Hier standen die Oldtimer, beginnend bei der DC-2 über die DC-6 zur Super Constellation neben der neuen Generation der Jets. Von der B-707 über den Jumbo zur Beluga-Airbus war alles zu sehen. Auch militärische Flugzeuge sowie kleinere, fein herausgeputzte Kleinflugzeuge wurden präsentiert.

Ein Höhepunkt war sicher am Samstag die erste Landung eines A380 des Linienfluges von Emirates von Dubai herkommend. Am Sonntag der nächste Höhepunkt: die A380 der Lufthansa landete in Hamburg, um anschliessend zwei einstündige Rundflüge durchzuführen. Zu dieser Zeit war die oberste Etage des Parkhauses völlig besetzt. Natürlich nicht mit Autos, sondern mit Fotografen, die sich den Start und Landeanflug nicht entgehen lassen wollten! Allgemein war man sehr erstaunt, wie leise dieser Riesenvogel war. Von hier aus konnte man auch tolle Fotos von der Connie und der Tante Ju machen, welche an beiden Tagen Rundflüge durchführten.



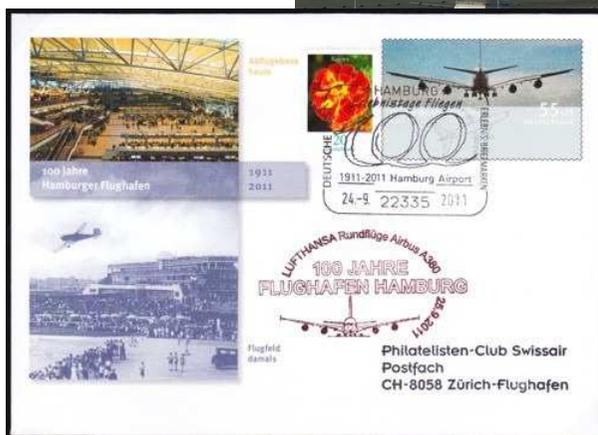
24. September 2011

Emirates setzte zum Flughafen-geburtstag einmalig einen Airbus A380 (A6 EDE) auf der Linie Dubai - Hamburg - Dubai ein.

Foto: Eberhard Schuppan

Und was gab es in philatelistischer Hinsicht? Die Post hatte einen Sonderstempel für diese beiden Tage bereitgestellt. Das „Postbüro“ selber musste man aber fast mit der Lupe suchen. Bei der Ankunft im Terminal 1 war ein kleiner Poststand, dafür waren zwei tüchtige und kompetente Pöstler bei der Arbeit. Die Deutsche Post hatte neben dem Sonderstempel eine spezielle Ganzsache mit eingedruckter A380-Marke anzubieten. Ebenfalls wurde auf dem ersten Rundflug mit der Lufthansa A380 Belege befördert, welche einen privaten Sonderstempel erhielten und nachher auf dem normalen Postweg dem Empfänger zugestellt wurden. Der Philatelisten-Club Swissair nutzte die Gelegenheit, um am Freitag der Super-Connie Briefe ab Basel mitzugeben. Für den Heimflug wurde extra eine individuelle Marke mit der Connie als Sujet bei der Deutschen Post bestellt und zur Frankatur für den Flug Hamburg-Basel verwendet.

An beiden Tagen herrschte Grossandrang, begünstigt auch durch das tolle Wetter!



25. September 2011
 Der Lufthansa Airbus A380 D-AIMA „Frankfurt am Main“ zu Besuch beim Flughafenfest in Hamburg. Auf einem der Rundflüge wurde auch Sammlerpost befördert.

Foto: Peter Beer



24./25. September 2011
 Die „Super Constellation“
 HB-RSC war aus Basel nach
 Hamburg gekommen und
 hatte auf dem Hin- und
 Rückflug Post des PCS an
 Bord.

Foto: Peter Beer

Sonderflug mit der Super-Constellation HB-RSC
 zum 100-Jahr-Jubiläum des Hamburger Flughafens




Philatelisten-Club Swissair
 c/o Deutsche Post AG
 Postfach 60 06 62
 D - 22206 Hamburg



Super-Connie - Sonderflug
 Homburg - Basel

100 Jahre Jubiläum Flughafen Hamburg



75
 DEUTSCHE POST
 1911-2011 Hamburg Airport
 24-9 22335 2011

Philatelisten-Club Swissair
 Poste restante
 4030 Basel Euroairport



24./25 September 2011
 Auch die JU 52 der Lufthansa-Stiftung
 war in Hamburg zu Gast und hat
 zahlreiche Rundflüge durchgeführt.

Foto: Eberhard Schuppan



100 Jahre
 Flughafen
 Hamburg



Lufthansa JU 52 D-AQUI
 Rundflug LH 9812* 24.09.2011



1911-2011 Hamburg Airport
 24-9 22335 2011

Herrn
 Achim Lange
 Lubminer Str. 35
 01109 Dresden

Chronologie des Flughafens Hamburg

- 1911: Am 10. Januar wurde die Hamburger Luftschiffhallen GmbH auf Initiative bedeutender Hamburger Kaufleute und Politiker gegründet.
- 1912: Mit der Viktoria-Luise legte das erste Luftschiff an.
- 1919: Die Deutsche Luftreederei eröffnete den Linienbetrieb nach Berlin.
- 1920: Westerland auf Sylt wurde erstmals angefliegen. Die erste internationale Verbindung führte von Kopenhagen über Hamburg nach Amsterdam und Rotterdam.
- 1923: Als erster deutscher Flughafen erhielt Hamburg eine eigene Funkstation. Der Funkradius reichte bis London, Zürich, Stockholm und Warschau.
- 1929: Das Empfangsgebäude wurde eröffnet.
- 1939: Die zivile Luftfahrt musste dem Militär weichen. Durch eine umfangreiche Tarnung konnte der Flughafen den Zweiten Weltkrieg unbeschadet überstehen.
- 1945: Nach Kriegsende stand der „Hamburg Airport“ bis 1950 unter Kontrolle der britischen Royal Air Force.
- 1948: Damit auch schwerere Flugzeuge starten und landen konnten, wurden die Pisten betoniert. Während der Berliner Luftbrücke wurde Hamburg stark benutzt.
- 1950: Die Flughafenverwaltung wurde im Oktober Deutschland übergeben.
- 1954: Die Lufthansa-Werft wurde gebaut.
- 1955: Erster Flug der Deutschen Lufthansa: Hamburg-Düsseldorf-München.
- 1961: Erstmals flogen mehr als eine Million Passagiere von und nach Hamburg.
- 1966: Die Beatles landeten im Juni für ein Konzert.
- 1975: Die Flugzeughalle B wird zum Charterterminal umgebaut.
- 1982: Die Charterhalle wurde um einen Anbau erweitert.
- 1984: Ein neuer Radarturm nahm den Betrieb auf.
- 1993: Das heutige Terminal 2 wurde eingeweiht.
- 2000: Es erfolgte der erste Schritt zur Teilprivatisierung: 36% der Anteile werden verkauft.
- 2005: Das neue Terminal 1 wurde im Mai eröffnet. Die Charterhalle hat man zur Event-Location umfunktioniert (Terminal Tango).
- 2008: Ab Dezember konnte der Flughafen mit der S-Bahn erreicht werden.
- 2011: Am 10. Januar feierte der Hamburg Airport seinen 100. Geburtstag.

Peter Beer

Südatlantik – Post ab der Schweiz

Fritz Kirchhofer hat uns in zwei Vorträgen dieses Gebiet näher gebracht. Für all diejenigen, die diese Anlässe verpasst haben, hat Fritz alles noch schriftlich festgehalten. Er beschreibt die Entwicklung dieser Linien anhand seines Exponates.

Französische Fluglinien – Post ab Schweiz

Folgende französische Fluggesellschaften flogen Richtung Südatlantik:

- **1919 „Lignes Aériennes Latécoère LAT“**
- **1921 „Compagnie Générale d’Entreprises Aéronautiques“**
- **1927 „Compagnie Générale Aéropostale“**
- **ab Mitte 1934 Fluggesellschaft „Air France“**

Ligne „Mermoz“

Pilot Jean Mermoz wurde zum Symbol für die französische Fluglinie nach Südamerika. Er hat das „Flug-Netz“ in Südamerika aufgebaut und war der Erste, dem am 12./13. Mai 1930 die Überquerung des Südatlantiks mit einem Postflugzeug gelang.

Man kann die Linie „Mermoz“ in folgende vier Etappen unterteilen:

- A Erste Etappe nach Südamerika: Toulouse - Casablanca
- B Zweite Etappe nach Südamerika: Casablanca - Dakar (Senegal)
- C Dritte Etappe nach Südamerika: Überquerung des Südatlantiks mit Schnellbooten
- D Überquerung des 3'200 Kilometer breiten Südatlantiks mit dem Flugzeug

Erste Etappe: Toulouse - Casablanca

Die Geschichte der „Ligne Mermoz“ beginnt schon 1918. Am 15.5.1918 veröffentlicht der französische Industrielle und Pilot Pierre-George Latécoère seine Pläne einer regelmässigen Flugpostlinie zwischen Toulouse und Buenos Aires. Die 12'400 km lange Strecke soll in 8-9 Tagen bewältigt werden. Mangels geeigneten Flugmaterials sind für die Überquerung des Südatlantiks zunächst Schnellboote vorgesehen.

Nach verschiedenen Versuchsflügen flog Latécoère im Dezember 1918 von Toulouse bis Barcelona. Im Februar/März 1919 bis Alicante, dann bis Rabat und schliesslich bis Casablanca in Marokko. Ab September 1919 wurden die Postflüge Toulouse-Rabat regelmässig zweimal wöchentlich durch die „Lignes aériennes Latécoère“, ab Dezember gelegentlich und ab Juli 1920 regelmässig bis Casablanca durchgeführt. Abb. 1 und Abb. 2



Abb.1 Toulouse – Casablanca 1919 / 1920



Abb.2 R-Brief von Wädenswil nach Casablanca mit Dreierstreifen 30 Rp. Helvetia mit Aufdruck „Flügelrad mit Propeller“

„Spanische Lektion“

Das Jahr 1920 bringt für das junge Unternehmen die ersten Rückschläge. Anfangs Oktober 1920 stürzen kurz hintereinander zwei Flugzeuge ab, wobei 5 Personen den Tod finden. Hierdurch kommt es unter den Piloten zur offenen Revolte. Sie weigern sich, die Strecke zwischen Toulouse und Alicante, die von ihnen wegen der Gefährlichkeit, die „Spanische Lektion“ genannt, bei schlechtem Wetter zu befliegen. Das Konzept von Latécoère, eine Luftpostlinie über grosse Entfernungen nach einem festen und zuverlässigen Zeitplan zu betreiben, gerät ins Wanken. In dieser Situation ernennt Latécoère den Leiter des Flugplatzes in Malaga, Didier Daurat zum neuen Betriebsdirektor der LAT. Mit eisernem Willen macht sich Daurat ans Werk. Er verbesserte die Wartung der Flugzeuge und entlässt jeden Piloten, der sich nicht bedingungslos dem Prinzip „Die Post muss durch“ unterordnet. Der französische Dichter Antoine de Saint-Exupéry, selber Pilot bei der LAT, hat in seinem Roman „Nachtflug“ Didier Daurat in der Person des Rivière ein literarisches Denkmal gesetzt.

Zweite Etappe: Casablanca - Dakar (Senegal)

1923 wurde die zweite Etappe in Angriff genommen. Am 3. Mai starteten drei einmotorige Doppeldecker „Breguet 14“ zu einem Erkundungsflug nach Dakar, eine Strecke von 2760 km, die in 6 Etappen bewältigt wurde. Abb.3



114 - MAROC — Courier aérien Latécoère (France-Maroc)

Bertou, Alhambra

Abb.3 Casablanca – Dakar 1923
Flugzeug in Marokko der „Lignes aériennes Latécoère“

2 ½ Jahre später eröffnet die LAT die regelmässige Luftpostbeförderung auf der zweiten Teiletappe nach Südamerika. Am 1.6.1925 starteten in Casablanca zwei Postflugzeuge Richtung Süden. Nach Zwischenlandungen in Agadir, Kap Juby, Villa Cisneros und Port Etienne muss eine Maschine mit Motorschaden in der Wüste zurückgelassen werden. Die andere Maschine nimmt Besatzung und Post auf und erreicht am 3.6.1925 ihr Ziel: Dakar im Senegal. Schon beim Erstflug erweist sich damit Daurat's Vorsichtsmassnahme, auf diesem Streckenabschnitt stets zwei Maschinen gleichzeitig einzusetzen, als begründet.

Das zweite Etappenziel auf dem Weg nach Südamerika ist erreicht. Erstflug ab Schweiz, Casablanca – Dakar, war am 1.8.1925. Abb.4



Abb.4 1.IX.1926 R-Flugbrief von Zürich nach San Nicolas, Ankunft in Argentinien 1.X.26
 Flug Zürich – Genf, Toulouse-Dakar, ab Dakar per Schiff nach Argentinien.
 Taxen: Brief 30 Rp. Einschreiben 40 Rp. Luftpostzuschlag bis 10gr 65 Rp. (10-120gr. 1.- Fr.)

In den folgenden Jahren kommt es auf dem Wüstenabschnitt immer wieder zu Zwischenfällen. Notgelandete Postflugzeuge werden von aufständischen Mauren angegriffen.

Antoine de Saint-Exupéry, von 1927 bis 1929 Postenchef des Wüstenflugplatzes Kap Juby, mitten im marokkanischen Aufstandsgebiet, hat die Ereignisse jener Jahre in seinen Romanen „Südkurier“ und „Wind, Sand und Sterne“ verarbeitet.

Dritte Etappe: Überquerung des Süd-Atlantiks mit Schnellbooten

Anfangs 1928 war die Linie Toulouse - Buenos Aires nur noch durch den 3'200 Kilometer breiten Südatlantik unterbrochen. Von der Marine erhielt die Compagnie Générale Aéropostale sechs Avisos (Schnellboote), die diese Strecke in 5 Tagen bewältigen konnten. Somit konnte die ganze Strecke in 9 Tagen bewältigt werden: 2 Tage bis Dakar, 5 Tage über den Süd-Atlantik und 2 Tage bis Buenos Aires.

Ende 1930 wurden neue, schnellere Avisos-Boote für die Etappe Dakar-Natal eingesetzt, so dass sich die Laufzeit auf 6-7 Tage verkürzte. Erstflug der dritten Etappe, Marseille - Casablanca - St. Louis - Porto Praia - (Schiff) Natal - Rio de Janeiro - Montevideo - Buenos Aires, war am 2.8.1928. Abb. 5 + 6



Abb.5 2.8.1928 Erstflug (Genf-) Marseille-Montevideo. Ankunftstempel 14.8.1928 Südatlantiküberquerung St. Louis-Natal per Schiff.
 Taxen: Brief 30 Rp. Einschreiben 40Rp. Luftpostzuschlag 235Rp (je 5gr.) = Fr. 3.05



Abb.6 1.8.1928 R-Brief ab Zürich nach Buenos Aires, Ankunftstempel 14.8.1928
Geflogen: Zürich-Genf-erstflug (Genf-) Marseille-Buenos Aires

Roter Transitstempel von Genf 1.8.28, war nur für die Bundesfeierkarten vorgesehen.

Taxen: Brief 30 Rp Einschreiben 40 Rp. Luftpostzuschlag 235 Rp = Fr. 3.05

Ab anfangs August 1928 wurde jeden Donnerstag die Schweizer Flugpost über Genf 1 und via Marseille nach Südamerika befördert. In den Jahren 1928 und 1929 wurden Linien nach Asuncion und Santiago de Chile erkundet, meist durch Jean Mermoz. Letztere führte über die Anden und es zeigte sich, dass die LATE-25 Maschinen nicht die erforderliche Höhe von ca. 6000 m erreichen konnten. Erst die im Mai 1929 eintreffenden robusteren, einmotorigen Doppeldecker Potez 25 A2 schafften diese Höhe und die Linie bis Santiago de Chile konnte am 15. Juli 1929 eröffnet werden.

Vierte Etappe: Überquerung des Süd-Atlantiks mit dem Flugzeug

1930 war Jean Mermoz wieder in Frankreich und erprobte den neuen LAT 28-3, immer noch ein einmotoriger Hochdecker. Dieser war aber mit Schwimmern ausgerüstet und konnte die 3200 km von St. Louis (Senegal) nach Natal (Brasilien) überbrücken. Am 12. Mai 1930 gelang Mermoz mit dem auf den Namen „Comte de la Vaulx“ getauften Wasserflugzeug, mit einem Flug von 21 Stunden, die erste Traversierung des Südatlantiks.

Abb.7 + 8



Abb.7 9.V.1930 Brief ab Langenthal nach Plaza-Huingul, 1'200 km von Buenos Aires entfernt. Bedarfsflugbrief (Langenthal) Genf-Marseille-Dakar-Natal-Rio de Janeiro-Buenos Aires. 12.V.1930 Erste Südatlantik-Überquerung mit einem Flugzeug, Pilot Jean Mermoz. Ab Schweiz ein Beleg bekannt. Taxen: Brief (15gr.) 30Rp. Luftpostzuschlag Fr. 5.85 (je5gr., Fr. 1.95) = Fr. 6.15



Abb.8 8.V.1930 R-Brief ab Lichtenstein nach Pernambuco Brasilien, umadressiert an die Firma Danzas in Basel. Rückflug mit dem ersten Zeppelinflug Brasilien-Friedrichshafen. Auf der Rückseite des Briefes : Transitstempel von Marseille 10.5.30, Ankunftstempel von Pernambuco 13.May 30 sowie Friedrichshafen 6.6.30 Taxen: Brief 30 Rp., Einschreiben 40 Rp., Luftpostzuschlag 3.30 (2x 1.65) = Fr. 4.- Eine einmalige Kombination: Erster Südatlantik-Flug mit Jean Mermoz und Rückflug mit dem ersten Zeppelinflug Brasilien – USA – Friedrichshafen.

Nach einem weiteren Versuchsflug am 16. Januar 1933 konnten im Jahr 1934 in beide Richtungen je 8 Ozeanflüge durchgeführt werden. Abb. 9



Abb.9 Durch Einsatz grösserer Flugzeuge fanden 1934 in beide Richtungen je 8 Flüge über den Südatlantik statt!

29.IX.1934 Brief ab Bern nach Rio de Janeiro, Transitstempel Lyon-Marseille 30.9.34 – Avion
 1./3. Oktober 1934 Flug über den Südatlantik (Porto Praia-Natal), Flugzeit 18.35h
 Piloten: Mermoz und Guillaumont, Name des Flugzeuges „Arc en Ciel“
 Taxen: Brief 30 Rp. Luftpostzuschlag 170 Rp. (je 5gr.) = Fr. 2.-

Ab 3. März 1935 fand jeden 1. und 3. Sonntag des Monats ein durchgehender Flug, jeden 2. und 4. Sonntag eine Überquerung des Südatlantiks mit Schnellbooten statt. Abb. 10

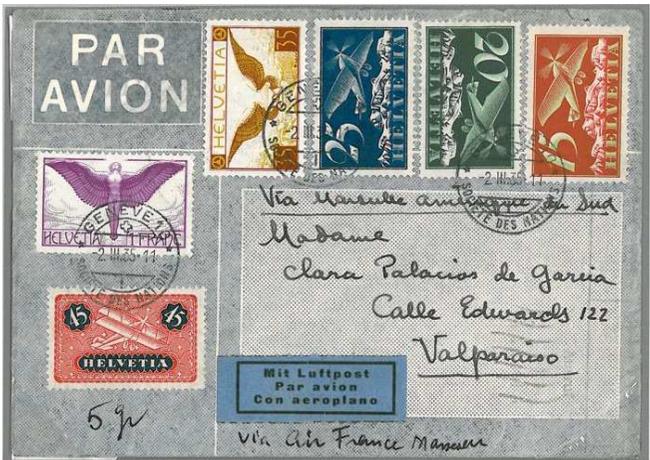


Abb.10 2.3.1935 Brief ab Genf „Société des Nations“ nach Valparaiso (Chile),
 Ankunftstempel 7.3.35
 Taxen: Brief 30 Rp. Luftpostzuschlag 200 Rp. (je 5gr.) = Fr.2.30

Ab 1936 begann der wöchentliche Dienst ausschliesslich auf dem Luftweg nach Südamerika durch die Air France. Abb. 11



Abb. 11 29.10.1938 R-Brief ab Genf nach Lima / Peru, Ankunftstempel 3.11.1938
 Zuleitung ab Bahn bis Marseille via Air France ab Marseille – Dakar – Natal – Rio de Janeiro –
 Buenos Aires – Santiago de Chile – Anschlussflug Santiago – Lima.
 Taxen: Brief (42gr.) 70 Rp. (bis 20gr., 30 Rp. Je weitere 20gr., 20 Rp.) Einschreiben 30 Rp.
 Luftpostzuschlag Fr. 18.- (je 5gr. 200Rp.) = Fr. 19.-

Am 19.10.1936 war Jean Mermoz's letzter erfolgreicher Flug über den Ozean nach Südamerika. Abb. 12

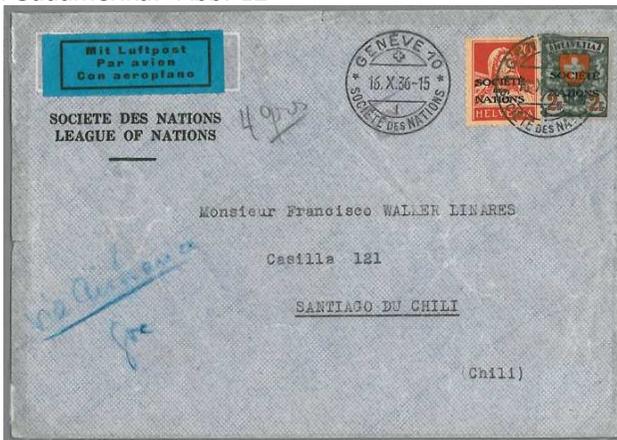


Abb.12 16.X.1936 Brief ab Genf „Société des Nations“ nach Santiago de Chile,
 Ankunftstempel 22.X.1936
 Taxen : Brief 30 Rp. Luftpostzuschlag 190 Rp (je 5gr.) = Fr. 2.20
 Dienstmarken des Völkerbundes

Am 7.12.1936 startete Pilot Mermoz in Senegal zu seinem letzten Flug. Nach einer Flugzeit von 3.57h verschwand das Flugzeug, die LATE 300 „Croix du Sud“, für immer im Südatlantik. Nach 513 Traversierungen des Südatlantiks war am 25. Juni 1940 der letzte Flug der „Ligne Mermoz“ nach Südamerika (2. Juli letzter Flug Natal nach Dakar). Abb. 13



Abb.13 12.IV.1940 Brief ab Thun nach Buenos Aires, Ankunstempel 17.4.40, Leitetikette „Air France“

Taxen: Brief (50gr.) 70 Rp. Luftpostzuschlag Fr. 21.- (je 5gr., 210 Rp.) = Fr. 21.70

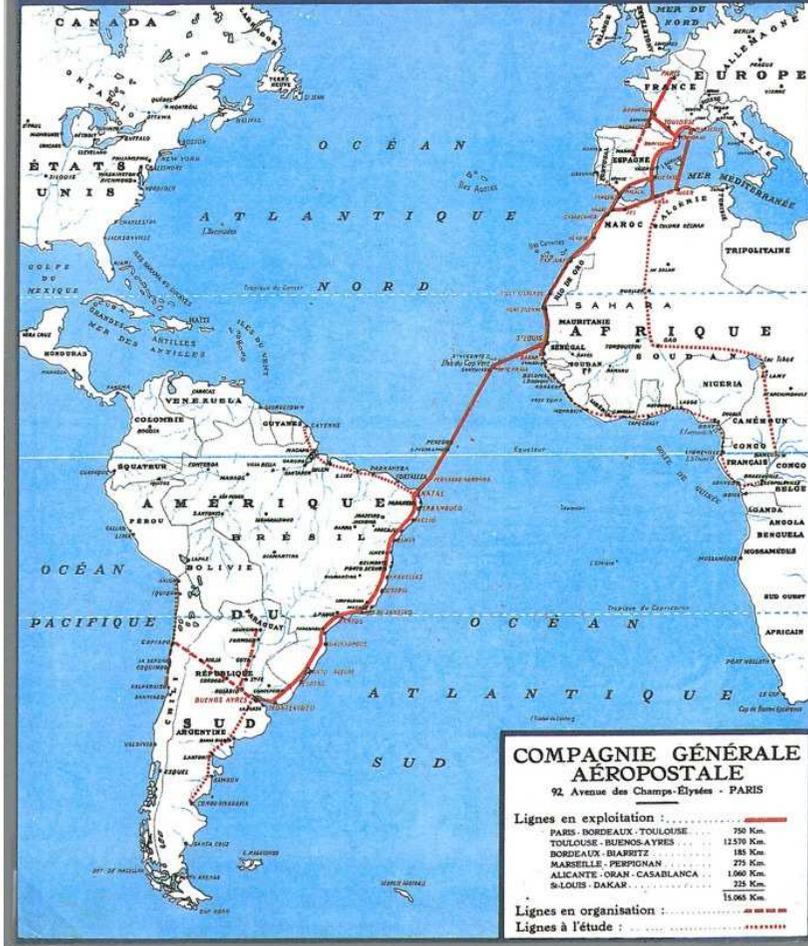
Jedes Mal mussten 3200 Kilometer Meer überflogen werden, bei jedem Wetter; es waren die Kapriolen der Passatwinde auszuhalten, 15-20 Stunden zwischen Himmel und Wasser.

Immer riskierten 5 Männer ihr Leben: ein erster Pilot, ein zweiter Pilot, ein Navigator, ein Funker und ein Mechaniker.

Jede Überquerung war eine Glanztat! Von der Qualität des Materials würde man nicht sprechen, wenn sie nicht gut gewesen wäre. Ebenso nicht von den Besatzungen, wenn sie nicht zu ihren technischen Kenntnissen noch einen unzählbaren Mut gezeigt hätten.

Das Zusammengehen von Gefahren und des Solidaritätsgefühls haben Freundschaften dieser Flugpioniere gefestigt. Und all dies, um Posttransporte zu tätigen und um die Völker einander näher zu bringen.

AÉROPOSTALE



Quellen:

Beiträge in der SBZ von Roland Kohl und Hugo Ruoss

Beitrag von Wolfgang Rotter, Deutschland

Buch : *Traversées Aériennes de l'Atlantique Sud* von Pierre Labrousse

Fritz Kirchhofer

Ende 1. Teil

Tag der Aerophilatelie 2012 , Flugplatz Wangen / Lachen

Dieser traditionelle Anlass wird dieses Jahr auf einem wenig bekannten kleinen regionalen Flugplatz durchgeführt.

Wer weiss schon, dass seit 1949 ein bescheidener Flugplatz direkt am oberen Zürichsee am Rand eines grossen regionalen Naturschutzgebietes besteht. Heute wäre die Realisierung eines solchen Platzes aus Naturschutzgründen nicht mehr möglich.

Ein Armin Nägeli, ein Gastwirt aus Lachen, der bekannte Flugzeugkonstrukteur Alfred Comte aus Oberrieden und Erich Wenner, Fluglehrer aus Küsnacht wagten sich mit Elan an die Schaffung dieses Flugplatzes.

Sie traten gegenüber den Behörden als „Fluggruppe am Zürichsee“ auf, entwässerten das Riedland und überdeckten einen Bach um eine einigermaßen brauchbare Piste zu erhalten. Der erste erstellte Hangar bot Platz für vier Flugzeuge.

Zur Fluggruppe stiess 1951 eine Segelfluggruppe „Möve“ die dann später auf den geeigneteren Flugplatz Schänis weiter zog.

1967 genügte die Graspiste nicht mehr und wurde durch eine asphaltierte Rollbahn von 18 Metern Breite und 500 Metern Länge ersetzt. Auch die Hangars wurden vergrössert und bieten heute Platz für 30 Flugzeuge.

Auf dem Flugplatz Wangen – Lachen bietet auch eine Flugschule ihre Dienste an in Zusammenarbeit mit anderen Flugplätzen, die in der PSA (Swiss Pilot School Association) zusammen gefasst sind.

Die Flugschüler können bei der Ausbildung zwischen verschiedenen Schul - Flugzeugen wählen, Cessna 152, Piper – Warrior II und Monney MSE stehen zur Verfügung.

Bekannt ist der Flugplatz bei den Fans der Patrouille Suisse. Über dem oberen Zürichsee übt die Kunstflugstaffel der Schweizer Armee regelmässig. Hunderte von Zuschauern verfolgen vor Ort jeweils diese Darbietungen.

Gleich neben dem Flugplatz gibt es einen Wasserhangar in dem die beiden Wasserflugzeuge von Ueli Diethelm beheimatet sind. Mit einem dieser Flugzeuge wird der Sonderpostflug zum Tag der Aerophilatelie durchgeführt!

Die Organisation des Tages der Aerophilatelie ist eine Gemeinschaftsarbeit der beiden befreundeten Philatelisten – Vereine March – Höfe und Rapperswil – Jona.

Motivierte OK – Mitglieder aus beiden Vereinen und arbeitswillige Vereinsmitglieder freuen sich den Ausstellungsbesuchern einen ereignisreichen Tag am schönen Zürcher Obersee zu bieten.



1951 gesellte sich zur Fluggruppe Oberer Zürichsee die Segelfluggruppe „Möve“. Im Bild das Hochziehen eines Segelflugzeuges durch ein Motorflugzeug. Bei genügender Höhe klinkte der Segelflugpilot das Seil aus. Der Motorflugzeugpilot klinkte das Seil vor dem Landeanflug über dem Flugplatz aus und landete erst nach dem zweiten Landeanflug, nachdem das Seil von der Piste entfernt wurde.

Text auf Foto;
 1951 gesellte sich zur Fluggruppe Oberer Zürichsee die Segelfluggruppe „Möve“. Im Bild das Hochziehen eines Segelflugzeuges durch ein Motorflugzeug. Bei genügender Höhe klinkte der Segelflugpilot das Seil aus. Der Motorflugzeugpilot klinkte das Seil vor dem Landeanflug über dem Flugplatz aus und landete erst nach dem zweiten Landeanflug, nachdem das Seil von der Piste entfernt wurde.



Das Flugplatzgelände im Jahre 1976, mit bereits asphaltierter Landepiste, den neuen Hangars und dem Flugplatz-Restaurant. Im Hintergrund das Dorf Lachen.



Als die beiden Wasserflugzeuge HB-OPR und HB-OPP (Zwei baugleiche Piper) 1951 von Bäch nach dem Flugplatz Wangen-Lachen verlegt wurden und im ersten Hangar Unterkunft erhielten, mussten die Maschinen vom See aus zuerst durch den Franzrütibach hinaufgezogen werden.



Nach 67 Jahren: Wrack von Sachsens-Flieger-Ass geborgen



Einem Studenten ist ein sensationeller Fund gelungen. Nach dem Vergleich von historischen Fotografien und Satellitenbildern entdeckte er jetzt in einem Feld bei Otin (Südböhmen, 150 Kilometer südlich von Prag) das Wrack eines deutschen Jagdfliegers. Unter fünf Metern Erde begraben wurden die Reste

der **Focke-Wulf 190** geborgen.

Bislang deuten alle Indizien darauf hin, dass ein Flieger-Ass aus Sachsen die Maschine zuletzt gesteuert hat. Es handelt sich dabei mit hoher Wahrscheinlichkeit um den Elitepiloten Hubert Engst (1921-1981), der den Absturz überlebte. Jaroslav Pikal, Direktor des Heimatmuseums in Jindøichùv Hradec: „Ein sehr interessanter Fund. Wohl das einzige Flugzeug, das aus dieser Schlacht erhalten blieb.“

Bei den Luftgefechten trafen am 24. August 1944 deutsche Jagdflugzeuge auf US-Bomber. Innerhalb von nur zehn Minuten wurden vier US-Flieger und 15 deutsche Jäger abgeschossen. Der in Krauschwitz (bei Weisswasser) geborene Engst rettete sich mit einem waghalsigen Sprung aus der brennenden Maschine. Piloten-Sohn Wolfgang Engst (65) aus Bad Muskau: „Mein Vater erzählte mir, dass eine Ölleitung hinter der Instrumententafel von feindlichen Kugeln durchsiebt wurde, Feuer fing.“

Hubert Engst galt bei der Luftwaffe als Eliteflieger, war bereits mit 21 Fluglehrer. Er flog ab 1943 mit dem Jagdgeschwader 300 Einsätze und machte sich durch 20 feindliche Abschüsse einen Namen. Sohn Wolfgang: „Mein Vater wurde selbst auch viermal abgeschossen.“ Nach dem Krieg liess sich die Familie in der Oberlausitz nieder, Hubert Engst arbeitete im Schaltgerätewerk, war kurzzeitig Fluglehrer bei der GST.

Ab November 2011 will das Museum eine Ausstellung über Luftschlacht von Jindøichùv Hradec eröffnen, dann auch die Wrackteile zeigen. Wolfgang Engst: „Mein Vater hat mir in späteren Jahren nicht viel über seine Einsätze erzählt. Umso gespannter bin ich auf die neuen Erkenntnisse.“

Walter Kalt

Quelle: unbekannt (Zeitungsausschnitt)

Leck mich doch!

Tod der Schweizer Briefmarke

Sie ist schön, sie ist praktisch – und sie ist am Aussterben. Die Schweizer Briefmarke feiert unser Land und unsere Helden. Inzwischen aber wird ein Grossteil der Post übers Internet verschickt. Ein Abgesang.

Wir haben das Schweizerkreuz, die Königin von England und Roger Federer mit der Zunge beleckt. Wir haben Liebesbriefe, Mahnungen und Postkarten verschickt – und auf alles eine Briefmarke geklebt. Die Briefmarke war eine der revolutionärsten Erfindungen der Welt. Sie hat unsere Kommunikation grundlegend verändert. Doch im Zeitalter von E-Mail, Skype & Co. ist das viereckige Papier mit den gezahnten Rändern zur Quadratur des Kreises geworden. Alle lieben die Briefmarke. Aber keiner braucht sie mehr. Sie stirbt aus und schreit vergeblich: «Leck mich doch!»



Die Schweizer Post verzeichnet Minusrekorde, und selbst spektakuläre Rettungsmassnahmen greifen nicht. Um das Kleben attraktiv zu machen, hat die Schweizer Post Briefmarken erfunden, die nach Schokolade riechen, sie wurden auf Stoff gestickt und auf Holz gedruckt. Nichts half. Die neuen Wundermarken haben höchstens Sammler erfreut. Für eine neue Leckmode haben sie nicht gesorgt. Zwar werden in der Schweiz noch immer 2,4 Milliarden Briefe pro Jahr verschickt und 100 Millionen Pakete – aber die Tendenz ist rapide sinkend.

Zum Vergleich: Fast jeder zweite Schweizer schickt täglich mindestens eine Meldung per Facebook an seine Freunde, der Verkehr von E-Mails liegt in der Schweiz beim Vielfachen des Postverkehrs – ganz zu schweigen von SMS und MMS.

Wir weigern uns, den Stift zur Hand zu nehmen und einige Rappen und ein wenig Spucke zu investieren. Stattdessen tippen wir selbst romantische Liebeserklärungen oder das Ende einer Beziehung in unser Keyboard und versenden sie sekundenschnell.

Wir schwärmen zwar noch immer von Buchstaben mit Tintenherz, reden von der Entschleunigung der Welt und davon, wie schön das Warten auf

Worte sein kann. Dennoch versenden wir unsere Urlaubsgrüsse lieber per Telefon oder einen schnellen Gruss per Mail. Die Briefmarke zwang uns einst, über das Selbstgeschriebene nachzudenken. Heute ist die Kommunikation weitgehend kostenlos – und zum grossen Teil auch wertloser geworden. Wo noch geklebt wird, beschränken sich die Postkunden inzwischen oft auf anonyme, selbstaftende Postwertzeichen statt auf kunstvolle Sondermarken. Die Schnelligkeit unserer Welt tötet die Tradition.

Der bitter-süssliche Geschmack einer Briefmarke auf der Zunge ist so nostalgisch geworden wie Griesssuppe. Heute wird geklickt statt geleck. Und damit verschwindet eines der wichtigsten Kulturgüter der Moderne aus unserer Alltagswelt.

Selten sah die Briefmarke so alt aus wie heute. Dabei war sie einst revolutionärer als Pay-Pal oder Visa. Die Briefmarke war die erste Prepaid-Erfindung der Welt. Das Prinzip war neu und einfach: Der Absender hat die Kosten vorgestreckt, und der Empfänger musste nichts bezahlen.

So konnten plötzlich auch arme Menschen Briefe empfangen, es wurde mehr Post versendet (besonders, als die Eisenbahn den Transport schnell und effizient machte) – und die Masse sorgte dafür, dass sich schon bald jeder die Post leisten konnte.



Erfunden hat die Briefmarke Sir Rowland Hill. 1840 wurde die «One Penny Black» mit dem Gesicht von Königin Victoria in England gedruckt – die erste Briefmarke der Welt. Sie verbreitete sich in der ganzen Welt. In der Schweiz blieb die Post zunächst Kantonsangelegenheit. 1850 vereinte die Briefmarke dann unser Land: Die Bundespost wurde gegründet. Und ab sofort haben wir mit der Zunge den Nationalstolz geleck: den in Bern etwas verdruckten Siegeskranz der Helvetia, den sogenannten Struwelpeter, die Helvetia selbst, Wilhelm Tell – oder eben Roger Federer, der es als erster lebender Schweizer auf eine Marke brachte.



Heute ist die Briefmarke hauptsächlich bei Sammlern beliebt. Die teuerste Schweizer Marke ist die «Rayon I» von 1850 – mit ihr konnten für fünf Rappen Briefe über zwei Wegstunden oder bis zu 9,6 Kilometer innerhalb einer Gemeinde transportiert werden. Inzwischen ist das Fetzen Papier 438000 Franken wert.

Die normale Schweizer Marke dagegen verliert ihr Ansehen. Dabei schmückt sie nicht nur den Brief, sondern auch die alte Kultur der

geschriebenen Wahrhaftigkeit. Warum nicht zum Füller greifen statt den PC anwerfen? Schreiben Sie mal wieder einen Liebesbrief! Das wird die Post vielleicht nicht retten. Aber sicherlich Ihre Liebe.

Ach übrigens: Am 1. April stellt Dänemark die Briefmarkenproduktion ein. Ersatz: ein Zahlencode. Schweden folgt.

Walter Kalt

Quelle: Sonntagsblick 12.02.12



WICHTIGER HINWEIS ZU; Vorstand und Funktionen im SAV 2012-2013

Vorstand, bzw. Funktionen vorbehaltenlich der Wahlen an der GV vom 29. April 2012

und

Bitte senden Sie Hinweise betreffend das Luftposthandbuch (Korrekturmeldungen, Ergänzungen, usw.) direkt an Herrn Koller.

Junge Frau wollte hoch hinaus

Sensationell! Vor 200 Jahren unternahm Wilhelmine Reichard, ein „junges 23-jähriges Frauenzimmer“, in Berlin als erste deutsche Frau erfolgreich eine Gasballonfahrt. Noch im selben Jahr folgten zwei weitere Starts. Der dritte Aufstieg in Dresden endete jedoch aufgrund schlechter Witterung mit einem Absturz in der Sächsischen Schweiz. Wie durch ein Wunder überlebte Wilhelmine. Das Ehepaar Reichard, auch Gottfried war Aeronaut, unterbrach seine riskanten Ballonabenteuer.



Nach den Wirren des Napoleonischen Krieges liessen sich die aus Braunschweig stammenden Reichards in ihrer Wahlheimat Freital-Döhlen nieder. Sie hatten einen Traum: den Bau einer chemischen Fabrik. Es fehlte aber an Geld, und so begannen sie 1816 wieder mit dem Ballonfahren.

Noch 14 mal stieg Wilhelmine Reichard in vielen deutschen und ausländischen Städten auf. Sie wurde nicht nur die erfolgreichste deutsche Luftschifferin, sondern auch eine mutige und innovative Unternehmerin. Übereinstimmend rühmten die Zeitgenossen die absolute Zuverlässigkeit dieser Frau. Zu ihren charakteristischen Stärken gehörten ihr Selbstbewusstsein, ihr Sachverstand sowie ihre Professionalität. Und sie hinterliess uns wundervolle poetische Beschreibungen ihrer vielen Luftfahrten. Jeder ihrer Ballonaufstiege wurde gemeinsam mit ihrem Ehemann sorgsam vorbereitet und in ein publikumwirksames Rahmenprogramm eingebettet. Die Veranstaltungen fanden begeisterten Zuspruch und wohlhabende Geldgeber, so dass Wilhelmine Reichard von 1816 bis 1820 als Berufsballonfahrerin das Kapital für den Bau der chemischen Fabrik „erwirtschaften“ konnte.

Nach ihrer Ballonfahrt 1820 zum Münchner Oktoberfest stieg Wilhelmine nicht wieder in die Gondel eines Ballons. Sie widmete sich, Mutter von 8 Kindern, ihrer grossen Familie.



Deutschland 1978
30pf+15pf Ballon von Wilhelmine Reichard 1820

Walter Kalt

Quelle: unbekannt (Zeitungsausschnitt).

Wussten Sie schon...

dass am 27. Juli 1949 eine neue Ära im Luftverkehr begann - die de Havilland DH 106 Comet startete als weltweit erstes Passagierflugzeug mit Jettriebwerken in England zum Erstflug.



Walter Kalt Sammelblatt Offene-Klasse
www.walter-kalt.ch

Der besondere Beleg

Irrläufer mit Vierländerfrankatur

Abgehend von Strassbourg am 21.8.36 –11 Uhr frankiert mit 3.40 Franc (Porto und Einschreiben) mit normaler Post nach Brunnen (Schwyz). Ankunft in Brunnen Pension Gertsch am 22.VIII.36 - 8 Uhr. Er erreichte den Empfänger nicht und wurde am selben Tag mit der Luftpostmarke Nr. F13, Fr. 2.- (Luftpostzuschlag Fr.1.90) nachfrankiert und umadressiert nach Buenos Aires, J. Auf der Maur, poste restante gesandt.

Flug über Marseille (23.8.36 Marseille-avion – Dakar – Natal – Pernambuco – Rio – Montevideo – nach Buenos Aires über die Mermoz - Linie via Südatlantik am 24. August 1936 in 15 h und 40 Min. Pilot: Guerrero, Name des Flugzeuges: V. de Montevideo.

Ankunft in Buenos Aires 28 Ago 36 und daselbst abholbereit bis 19. September 36. Dann mangels Abholung umadressiert nach Frankfurt (Main) und neu frankiert mit argentinischen Marken. Der Brief blieb somit drei Wochen in Buenos Aires liegen bevor er per Schiff und Bahn weiterspediert wurde und nach weiteren 20 Tagen in Frankfurt (Main) 9.10.36 15 – 16 Uhr eintraf. Hier wurde der Brief am 14.10.36 – 12 Uhr mit Nr.606 (50 Pf.) nachfrankiert und per Eilboten wiederum nach Brunnen gesandt, wo er schliesslich nach einer Irrfahrt von total 55 Tagen am 15.X.36 eintraf.

Den Beleg zu diesem Bericht finden Sie auf der Rückseite dieser Ausgabe.

Beleg , Jürg Tschumper

Text, Fritz Kirchhofer und Jürg Tschumper

**Klicken Sie doch mal auf
www.philclub-swissair.ch**

- Nachlesen der früheren Ausgaben der PCS-News in Farbe
 - Verkaufen, Tauschen und Suchen
 - alle 6 Monate neue Rätsel
 - Aktuelle Anlässe
 - Letzte Aktionen

100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz Von den ersten Flugmeetings zur AD ASTRA, BALAIR und SWISSAIR



Von 1910 bis 1914 gab es landauf, landab Flugversuche, Schaufliegen. Mit dem heutigen Buch wollen wir aufzeigen, wie die allerersten Flugtage und Flugmeetings durchgeführt und wie diese von der Bevölkerung mit grosser Begeisterung aufgenommen wurden. Im Mittelpunkt stehen das grosse Flugereignis vom September 1910 in Brig mit dem ersten Flug über die Alpen von Geo Chavez und der grossen Alpenüberfliegung durch Oskar Bider im Juli 1913.

Im zweiten Teil wird über das Wirken der ersten zivilen Fluggesellschaften der Schweiz berichtet, angefangen von der Aero-Gesellschaft über die AD ASTRA, BALAIR

bis zur SWISSAIR. Dabei wird u.a. über das Wirken der AD ASTRA mit ihren Flugbooten auf den Schweizer Seen anfangs der 20er Jahre berichtet. Das Buch umfasst 231 Seiten und über **270 reproduzierte Fotos** begleiten die Texte der Flugmeetings mit den Flugzeugen der allerersten Periode, derjenigen von Dufaux, Grandjean, Blériot und den Flugbooten der AD ASTRA bis zur DC-2 der SWISSAIR.

Hugo Ruoss, 8302 Kloten

Das Buch kann solange Vorrat für Fr. 36.- bezogen werden von:
Fritz Kirchhofer, Feldheimweg 8, 3432 Lützelflüh
(email: fritz.kirchhofer@bluewin.ch) oder beim Buchhandel

