

Vom Schweizer Luftpostverkehr

Autor(en): **A.B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1947)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

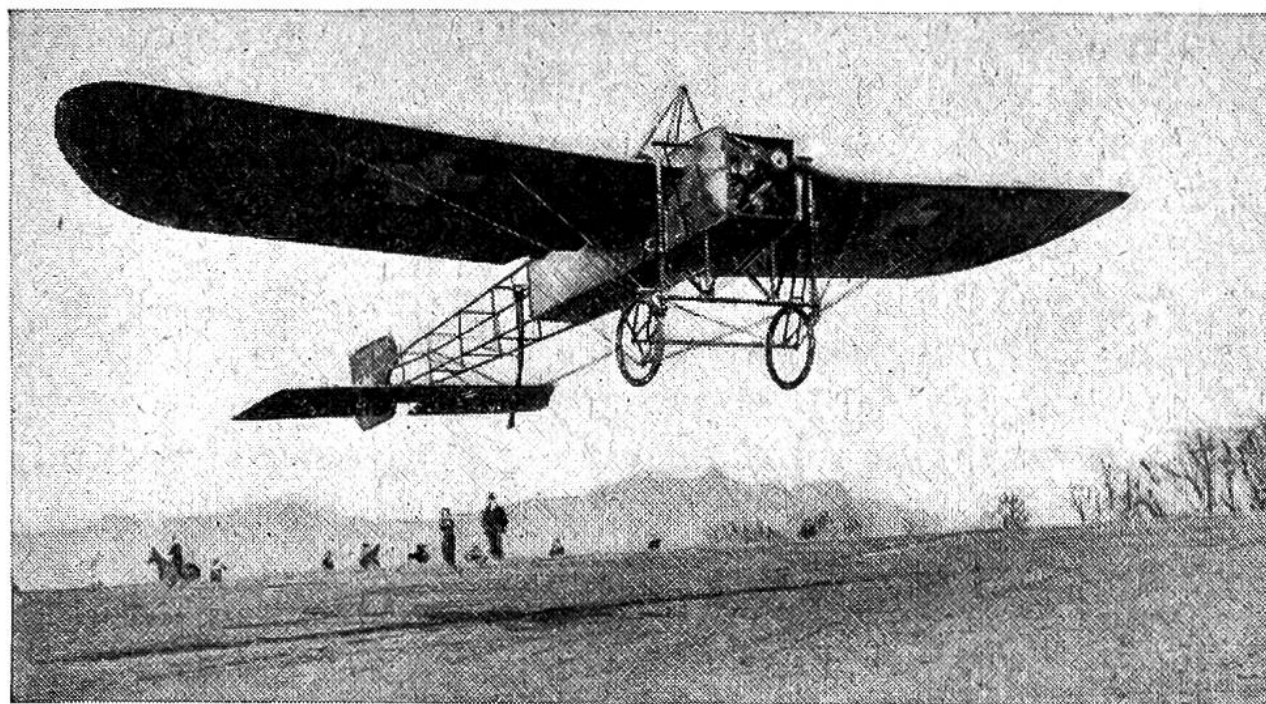
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-988768>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Oskar Bider startet in Bern mit seinem „Blériot“-Eindecker. Er bringt Flugpost nach Burgdorf (1913).

VOM SCHWEIZER LUFTPOSTVERKEHR.

Die Aviatik befand sich bereits auf einer ansehnlichen Stufe der Entwicklung, als das Wort Luftpost oder, wie man damals schrieb, die Flugpost sich einbürgerte. Sie war gewiss nicht neu, denken wir nur an die Ballonpost vom besetzten Paris aus im deutsch-franz. Krieg 1870/71. In England wurden um die Jahrhundertwende Ballonpostflüge ausgeführt. In Frankreich flogen 1909 schon 36 Flugzeuge mit Post über 12 französische Städte. In Deutschland kam die Luftpost 1912 auf, und in der Schweiz wurden 1913 an 15 Gelegenheitsflügen Luftpostsendungen befördert. Den ersten Transport von Sendungen hat der schweizerische Fliegerheld und Bezwinger der Pyrenäen und Alpen, Oskar Bider, besorgt. Die Strecke führte von Basel nach Liestal, somit knappe 15 km. Der Reingewinn floss der damals um ihre Anerkennung kämpfenden Militäraviatik zu. Im Einvernehmen mit der Postverwaltung waren die ersten Flugsendungen mit der gewöhnlichen Taxe der Briefe und Karten und zusätzlich mit einer Flugmarke von meistens 50 Rp. zu frankieren. Beide Markenarten wurden durch die Postorgane entwertet.

Während des ersten Weltkrieges (1914–1918) ruhte der Flugpostbetrieb gänzlich. Aber schon vom 8. Januar 1919 an verkehrte ein Kurierflugzeug regelmässig zwischen Dübendorf–Bern. Es diente als rasche Verbindung zwischen dem Generalstab und der Fliegertruppe. Seit April 1919 vermittelten die Flugzeuge Postsäcke unter den Städten Zürich, Bern und Lausanne. Damit war der offizielle regelmässige Luftpostdienst mit täglich ca. 163 Sendungen aufgenommen worden. Seit 1923 gelangten auch Pakete zur Luftpostbeförderung.

Der Ausbau der inländischen Luftpost erfolgte zusehends mehr in der Richtung des Zubringerdienstes von Auslandsendungen. Unsere Strecken sind zu kurz und die Fahrten von Stadt zu Flugplatz verhältnismässig zu zeitraubend. Der zweite Weltkrieg legte den Zubringerdienst jedoch lahm. Ob ein solcher für die Brief- oder Paketpost wieder auferstehen werde, ist fraglich; denn nicht nur die Flugzeuge, sondern auch unsere Bahnen sind erheblich schneller geworden.

Von Zürich und Genf aus führen internationale Linien ins Ausland. Sie bilden einen Teil des Netzes, das die ganze Welt umspannt. Die rasche Personen- und Luftpostbeförderung kommt sowohl Handel und Industrie als auch dem Einzelnen zugute.

Wie lange braucht heute ein Brief zur Beförderung?

Zürich–Paris 1 $\frac{1}{4}$ Std.	Zürich–Amsterdam 3 Std.
Zürich–London 2 $\frac{1}{4}$ Std.	Zürich–New York 2 Tage
Zürich–Prag 2 $\frac{1}{2}$ Std.	Genf–Stockholm 8 $\frac{1}{2}$ Std.

Jeder an einer internationalen Flugverkehrslinie liegende Ort der Erde wird von der Schweiz aus in weniger als 60 Std. erreicht. So lange benötigte der Reisende früher mit der Postkutsche vom Bodensee zum Genfersee!

Was hat die Schweiz. Postverwaltung für das Flugwesen getan? Es wurde nie viel davon gesprochen oder in der Zeitung gemeldet. Dr. Erich Tilgenkamp schreibt in seinem prächtigen Werk „Schweizer Luftfahrt“, Band II: „Die Generaldirektion der PTT hat in mustergültiger und weitblickender Weise mitgeholfen, die Luftfahrt zu popularisieren. . . . Frei von Bürokratie und mit erfrischender Ini-



Ausladen von Postsäcken und Stückgütern aus einem „Swissair“-Verkehrsflugzeug.

tative ist unsere Postverwaltung diesem Grundsatz bis auf den heutigen Tag treu geblieben. Sie hat unserer Luftfahrt unschätzbare Dienste erwiesen und schuf ihr eines der soliden Fundamente, auf denen sich unsere Aviatik kräftig entwickeln konnte. ... Mit schönen Marken und interessanten Stempeln wurden Hunderttausende von Markensammlern für die Sache der Luftfahrt angeregt und im Laufe der Jahre als Anhänger gewonnen. Millionen von Franken hat die Post der finanziell stets bedrängten Aviatik zugeführt. Einige der fliegerischen Grosstaten des Landes, insbesondere die Auslandsflüge von Walter Mittelholzer, die „Landflüge“ der Swissair usw. waren ausschliesslich durch die Flugpost ermöglicht worden, dazu noch viele bedeutende Flugveranstaltungen. Auch die nationale Stiftung „Pro Aero“ wäre ohne die Post nie zu ihrer heutigen Bedeutung und segensreichen Aktivität herangewachsen. Der Luftverkehr ist ohne Luftpost und der daraus entfließenden Geldmittel undenkbar. Die Post hat unsere Aviatik grossgezogen.“

Was ist bei der Aufgabe von Luftpostbriefen zu beachten ?

Der Zuschlag für Luftpostbriefe nach Orten in Europa beträgt für je 20 g nur 20 Rp. Ein Brief kostet somit bis 20 g die ordentliche Taxe von 30 Rp. und den Zuschlag von 20 Rp. = 50 Rp. Je 20 g mehr kosten wieder 20 Rp. ordentliche Taxe und 20 Rp. Zuschlag. Für Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenmuster und Päckchen sind für je 50 g gleichfalls 20 Rp. Zuschlag zu bezahlen.

Nach den aussereuropäischen Ländern sind die Zuschläge je nach der Distanz 20, 50 Rp. und 1 Fr. für je 5 g. Da lohnt es sich, besonders leichtes Schreibpapier und einen leichten Briefumschlag in einem Schreibwarenladen zu kaufen. Ein Bogen von $21 \times 29,7$ cm wiegt nur 0,9 g und ein Briefumschlag 1,5 g, so dass selbst mit den Marken und allfälligen Klebzetteln „Luftpost“ und „Eilsendung“ 2 Bogen in einen Brief von 5 g gelegt werden können.

Schreibe die Adresse deutlich und gut lesbar in Blockform. Gib den Absender in dem besondern linken Felde der Vorderseite an. Unter dem Klebzettel „Luftpost“ ist sodann noch für die Nennung der gewünschten Fluglinie Platz. Denke auch daran, dass der Empfänger des Briefes Freude an schönen Marken haben wird. Luftpost- oder Sondermarken sind überaus beliebt. Gib den Brief stets am Schalter auf. Der Postbeamte wägt den Brief und vermerkt das Gewicht auf allen Sendungen nach aussereuropäischen Ländern in der linken obern Ecke. Der Beamte wird auch die Adresse und den Leitweg prüfen und dir sagen, was der Brief kostet.

Luftpostbriefe werden wie Eilsendungen gesondert gehalten und, wenn nicht mit einem besondern Vermerk versehen, „nur mit Flug...“ stets auf dem schnellsten Weg befördert. Bei den wenigen Sammelstellen in der Schweiz kommen die Luftpostsendungen zusammen. Fleissige Hände sortieren sie nach Ländern und Städten und besorgen den Abschluss der Säcke, die dann zum Flugplatz und von dort auf dem Luftwege nach



Einige Flugpoststempel.

einer ausländischen Sammelstelle gelangen. Am Flughafen herrscht nicht nur reges Leben wegen der Passagiere; es muss auch Post und andere Fracht umgeladen werden. Postsäcke sind im Postamt zu öffnen und in Eile Briefe, Karten usw. für andere Sendungen neu zu verteilen. Dabei ist wie überall bei der Post fehlerlose Arbeit zu leisten; denn ein in einen Sack nach Südafrika gewandelter, aber nach Australien bestimmter Brief erleidet auch mit der Luftpost eine beträchtliche Verspätung.

Ein modernes viermotoriges Verkehrsflugzeug kann neben 55 Passagieren für Tagverkehr bis 2500 kg Post, Fracht und Gepäck aufnehmen, die in der untern Rumpfhälfte untergebracht werden. Um rasch laden und löschen zu können, werden die Säcke und Stücke in auswechselbare Körbe aus Leichtmetall und Drahtgeflecht mit Blechböden gelegt, deren Form dem Querschnitt des Frachtraumes entspricht. Die Körbe werden einer nach dem andern an einer Laufschiene aufgehängt und an ihren Platz geschoben, bis der ganze Raum voll ist.

Versand und Empfang über schweiz. Flugplätze

	mit schweiz. Flugzeugen		mit fremden Flugzeugen	
	Briefe	Pakete	Briefe	Pakete
1922	4 000	8	—	—
1938	15 426 000	2770	3 938 000	1353

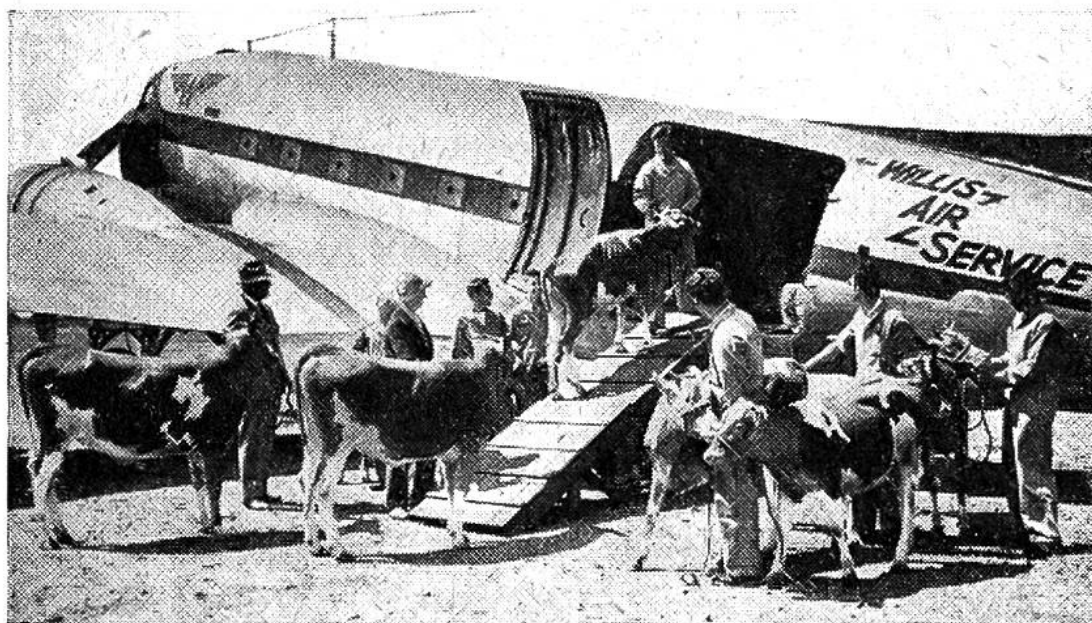
Schweiz. Gesamtluftpost (ohne Sonderflüge)

	Hievon mit Luftpostzuschlag			
	Briefe	Pakete	Briefe	Pakete
1922	9 000	8	9 000	8
1938	20 148 000	4158	2 179 000	4158

Die letzten Zahlen zeigen, dass im Jahre 1938 rund $\frac{9}{10}$ aller Briefsendungen ohne Flugzuschlag befördert worden sind, nur um sie den Empfängern früher zustellen zu können.

Das grösste Flugboot der Welt „Mars“ beförderte über 7000 km mit 15 750 kg die grösste Warenmenge, die je ein Flugboot transportiert hat!

Der Flugverkehr hat in den ersten 40 Jahren einen ungeahnten Aufschwung genommen. Wir stehen aber am Anfang einer weitem Entwicklung. Ihr Jungen werdet Zeuge dieser Entwicklung sein und dabei viel Freude erleben. A.B.



Junge Rinder reisen im Flugzeug vom Norden der Vereinigten Staaten nach Südamerika. Der Flug dauert 25 Std., während die Fahrt mit Schiff 50 Tage beanspruchen würde. — Ein weiterer ausserordentlicher Transport: 20 000 alte Kücken sind im Juni 1946 von einer Swissair-Maschine in 3 stündigem Flug von Zürich nach Wien gebracht worden.