

Offene Fragen zu einigen Flugvorläufern und neue Erkenntnisse (Schluss)

von Hugo Ruoss

28. September 1913: Flugtag Laufen

Am 27. September 1913 flog Borrer in 12 Minuten von Solothurn über den Jura nach Laufen, um anderntags an dem vom Verkehrsverein organisierten Flugmeeting teilzunehmen und es mit einer Flugpost nach Solothurn abzuschliessen, wofür eine besondere Flugpostmarke gedruckt wurde (Abb. 7).

Borrer stieg mit seinem Flugapparat viermal in Laufen auf, jedoch ohne Passagiere, da ein ziemlich starker Höhenwind seine Flüge beeinträchtigte.

Auf dem Platz war ein fliegendes Postbüro eingerichtet worden, wo die Korrespondenzen mit dem Sonderstempel «Schweiz. Flugpost Laufen–Solothurn 28.9.13» versehen wurden.

Um fünf Uhr früh wurde die Flugpost verpackt und zum Höhenflug eingeladen. Borrer hob problemlos mit der Luftpost ab (es waren nur rund 900 Karten und Briefe), um in weitem Bogen Richtung Grindel zu fliegen und dann hinter den blauen Jurabergen zu verschwinden. Auf der Höhe von Schelten versagte plötzlich der Motor, sodass der Pilot gezwungen war, in einem Hochtälchen zwischen Rohrbachgraben und dem niederen Propstenberg zu landen. Bei der Landung streifte ein Flügel den stark abschüssigen Boden, der Propeller berührte den Rasen und zersplitterte. Der Flug endete mit Totalschaden am Flugzeug Ponnier-Hanriot. Pilot und Mechaniker blieben glücklicherweise unverletzt. (Es heisst auch» Pilot und Passagier – wer war es? – Abb. 12)

Borrer holte die Postsachen, von denen einige Karten und Briefe mit Öl verschmutzt waren, aus den Trümmern des Flugzeuges und marschierte, den Flugpostsack auf dem Rücken, mit seinem Passagier zu Fuss nach Welschenrohr und mit dem Fuhrwerk zum Dorf Gännsbrunnen, das an der Eisenbahnlinie nach Solothurn liegt. Der Postsack gelangte mit der Bahn nach Solothurn. Mit dem Abendzug, der um 20.30 Uhr in Solothurn eintraf, kam die Post somit doch noch an ihr Ziel. Das Postbüro war dort noch offen und die Poststücke bekamen noch am Abend einen Ankunftsstempel von Solothurn. Wir haben hier also eine Kombination von Flugpost mit Notlandung, Kurierpost, Kutschenpost und Bahnpost.

Übrigens ist die Post dieses Pionierfluges somit als die erste Schweizer Unfallpost zu betrachten. (Die Notlandung am 31. März 1913 in Niederglatt durch Pilot Favre kann nicht als Unfallpost betrachtet werden.) Ich habe Kopien von 7 ölverschmierten Belegen, zwei Briefe und 5 Karten (Abb. 8 und 9). Ich schätze, es gibt im Ganzen etwa 20 bis 30 solche Karten und Briefe. Ich bin mir bewusst, dass alle Briefe und Karten des



Abb. 7. Flugpostmarke «LAUFEN»; der Ponnier-Hanriot nicht mehr so präzise dargestellt wie bei der Solothurn-Marke.

Fluges Laufen–Solothurn diesen Unfall überstanden haben, aber es wäre schön gewesen, hätte die Post die havarierten Belege mit einem Stempel versehen im Sinne: «Ölverschmutzung/Schaden infolge der Notlandung bei Welschenrohr; Schweiz. Postverwaltung, 28. September 1913.»

Merkwürdig ist, dass bei den Borrer-Flügen nach Weissenstein und Laufen–Solothurn die Freimarken nicht mit dem Abgangs- bzw. Sonderstempel entwertet wurden, sondern mit dem Ankunftsstempel, was postalisch nicht üblich ist.

Praktisch alle Karten von Laufen erhielten am 28.9.1913 auf der Freimarke den Ankunftsstempel von Solothurn, während der Grossteil der Briefe den Sonderstempel auf der Freimarke und den Ankunftsstempel als Nebenstempel erhielt, was nach den Vorschriften der Post korrekt war. (Abb. 9)

Die Kreispostdirektion von Basel hat diese Abstempelungen im Nachhinein beanstandet, was aus einem Brief vom 30. September 1913 an die OPD Bern hervorgeht: «Bisher wurden Postmarke und Flugmarke von der absendenden Stelle abgestempelt, wie das für alle Poststellen betreffend die Postmarke vorgeschrieben ist. Im Spezialfalle (Laufen–Solothurn) landete der Flieger nicht in Solothurn, die Abstempelung mit



Abb. 8. Eine Karte ab Laufen mit Ölsuren, Ankunftsstempel auf der Freimarke.

– Solothurn – ist daher unberechtigt.» «In Zukunft sollen bei Flugpostveranstaltungen sowohl Marke als Karten mit eventueller Flugpostmarke durch das wirkliche Aufgabebüro mit Spezialstempel entwertet bzw. abgestempelt werden wie auf den bisherigen Karten.

Die Kreispostdirektion: (Basel) ... Liechtensteiger»



Abb. 9. Ein Brief ab Laufensdorf, ölverschmiert; entwertet mit dem Sonderstempel, Ankunftsstempel als Nebenstempel.

17. August 1913: Flugtag Solothurn mit Postflug auf den Weissenstein

Es gibt immer noch starke Zweifler, die nicht an die im Schweizerischen Luftposthandbuch dargelegte Version glauben, dass nicht Borrer, sondern Labarre den Flug auf den Weissenstein ausgeführt habe. Wir hätten einen klaren Beweis, wenn Fotos vom Start in Solothurn oder von der Landung auf dem Weissenstein vorliegen würden. Bei allen Passagierflügen von Borrer mit Bilo, J. Lochbrunner und Stauffer sind die Passagiere auf dem vorderen und Pilot Borrer auf dem hinteren Sitz (Abb. 10).



Abb. 10. Theodor Borrer (hinten) mit Edmond Labarre (vorne).



Abb. 11. Die Flugpostmarke von Solothurn mit der Abbildung von Borrers Ponnier-Hanriot.



Abb. 12. Notlandung Borrers im Rohrbachgraben bei Welschenrohr am 28. September 1913.

Ergänzung zum Flugmeeting in Basel vom 22. März 1914 (Historischer Teil Nr. 387)

Anwesend waren die französischen Akrobatik-Piloten Montmain, Stöffler und Poulet sowie Borrer. Die Franzosen hatten leichtere Flugzeuge als Borrer und es wurde ihm von einem Flug abgeraten.

In den Katalogen ist vermerkt: «Todessturz Borrers nach einem Looping», was nicht ganz stimmt, es war nach dem dritten Looping.

Auszug aus der Solothurner Zeitung vom März 1934:

«... Borrer vollbrachte das Unglaubliche und zwang seiner schweren Maschine seinen unbeugsamen Willen auf, nacheinander zwei Loopings auszuführen! Das war der Höhepunkt Deiner fliegerischen Laufbahn, der erhabenste Augenblick Deines Lebens, kühner Kamerad! Neuerdings setzt er zum Looping an – steigt, dreht, fällt, fängt ab – da greift der neidische Tod in die Spannkabel: Spannungen bersten, Leinwand reißt, Holz splittert, die schwere Maschine stürzt in die Tiefe, das brausende Lied des Riesenvogels ist verstummt. Theodor Borrer ist gefallen auf dem Felde der Ehre. Ein Kamerad.»

Mein Dank geht an die HH. Markus Flückiger und Max Bircher, die mir wertvolle Tips, alte Zeitungsberichte und Kopien von Karten und Markenbogen übermittelt haben. ■