

Ausgabe 1/2019



PHILATELIE

UND

LUFTPOST



Sondermarken
100 Jahre Flugpost
gültig ab 07.03.2019

Gemeinschaftsausgabe
Philatelisten-Club Swissair PCS
Schweizerischen Aerophilatelisten-Verein SAV



Philatelisten-Club Swissair
Postlagernd
8060 Zürich - Flughafen
Schweiz

26. August 2018 Shenzhen - Zürich
Erstflug der Hainan Airlines mit Airbus A330-300 B-5923

Gesellschafts-Erstflug der EasyJet mit Airbus A319 G-EZBK
28. Oktober 2018 Berlin Tegel - Zürich

Gesellschafts-Erstflug Berlin Tegel - Basel

easyJet



Wappen Basel seit 1384



Gemälde von Feyerabend Franz Basel Spalentor 1788



Philatelisten-Club Swissair
Postlagernd
4030 Basel - Flughafen
Schweiz

Inhaltsverzeichnis

Redaktionsschluss	Seite 3
Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 6
Liebe Mitglieder <i>Peter Beer, Rolf Rötheli</i>	Seite 7
PCS-Daten	Seite 8
PCS-Teilnehmer an philatelistischen Ausstellungen 2018	Seite 8
SAV-Daten	Seite 9
100 Jahre Flugpost / Tage der Aerophilatelie 2019	Seite 9
Die Katapultflüge vom Dampfschiff „Ile de France“ <i>Peter Beer</i>	Seite 11
Flugpostverbindung Schweiz-Südamerika der BSAA 2. Teil <i>Werner Liechti</i>	Seite 22
Flugmeeting 24.8.1930 in Willisau <i>Walter Kalt / (Roland Herzog)</i>	Seite 27
Geschichte des BAe (Hawker Siddeley) Harrier <i>Walter Kalt</i>	Seite 37
Flugpionierin Geraldine Mock, Hausfrau der Lüfte <i>Walter Kalt</i>	Seite 44
Der besondere Beleg. O.A.T. aufgestempelt <i>Markus Sprenger</i>	Seite 47

**Redaktionsschluss für das Heft 2/2019
ist der 11. September 2019
Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.
Senden Sie diesen an: kawa@vtxmail.ch
oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8302 Bassersdorf**



IHRE VORTEILE:

GROSSE AUSWAHL

- Jede Woche viele neue Lose im Shop
- Mehr als 35.000 Lose aus allen Sammelgebieten der Aerophilatelie mit allen Spezialteilen im Angebot

EINFACHE SUCHFUNKTIONEN

- Schnelle Stichwortsuche (Begriff eingeben)
- Erweiterte Suche mit speziellen Filtern
- Logische Gliederung und Struktur der Angebote

OPTIMALE DARSTELLUNG

- Jedes Los ist abgebildet (Vorschau- und Großbild)
- Aussagekräftige Beschreibungen
- Anwenderfreundliches Blättern und Bestellen

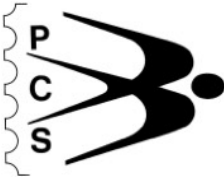
Spezialauktionen mit gedruckten Katalogen finden weiterhin für ausgefallene Einzelstücke und hochwertige Sammlungen der Aerophilatelie statt. Fordern Sie Ihr persönliches Katalogexemplar kostenlos an.

FREUDE AM SAMMELN MIT NIVEAU!

Besuchen
Sie den
Online-Shop
www.aerophil.de

**AEROPHILATELIE
JOHANNES E. PALMER**

Falkenweg 3
D-89284 Pfaffenhofen-Biberberg
Tel. +49 (0)7302 92 38 56 · Fax +49 (0)7302 92 38 57
Mobil: +49 (0)177 73 56 289
www.aerophil.de · Mail mail@aerophil.de



Philatelisten-Club Swissair Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

**Präsident,
Mitgliederdienst,
Aktionen**

Peter Beer Birchwilerstrasse 7 8303 Bassersdorf
Tel. 044 860 89 48
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 Hofwiesenstr. 262 8050 Zürich
Tel. 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@bluemail.ch

Finanzen

Liechti Werner Postfach 742 2501 Biel/Bienne
Tel. 032/365 90 80
E-Mail: liechti.werner@bluewin.ch

**Korrespondenz,
Neuheitendienst,
Nachversand**

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

**Grafik,
Philatelie und Luftpost,
Homepage, Versand**

Walter Kalt Opfikonerstrasse 3 8303 Bassersdorf
Tel. 044 837 15 60
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

Druck: Kopierbüro Schmidt, www.kopierschmidt.de, angebot@kopierschmidt.de



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV

- Präsident:** Rolf Röcheli Sihlwaldstr. 9 8135 Langnau a. Albis
Tel: 079 230 93 89
Email: rolf.roetheli@gmail.com
- Vizepräsident, Leiter,
Katalogstelle, Sekretär,
Tag der Aerophilatelie:** René Koller Engelstrasse 3 8004 Zürich
Tel: 044 241 77 88
Email: r.koller@gmx.net
- Finanzen:** Edi Schwarz im Gräfli 8 Postfach 256 8808 Pfäffikon
Tel: 079 605 55 13
Email: eduard.schwarz@gmx.net
- Rundsendedienst:** Alex Berg Appitalstrasse 24 8804 Au
Tel: 044 781 11 87
Email: alex.berg@hispeed.ch
- Neuheitendienst:** vakant a.i. Rolf Röcheli
Tel:
Email:
- Auktionator,
Webmaster:** Manuel Kaufmann
Tel: 079 750 63 39
Email: sav.auktionen@gmx.ch
- Jugendstelle:** Adelheid Gubser Hintergasse 18 8640 Rapperswil
Tel: 055 210 91 53
Email: adelheid.gubser@hispeed.ch
- Weitere Funktionen:**
- Ehrenpräsident:** Tony A. Roth Haldenstrasse 13 8302 Kloten
Tel: 044 814 11 68
Email: tony.roth@swissonline.ch
- Delegierter FISA:** Peter Beer Birchwilerstr. 7 8303 Bassersdorf
Tel: 079 517 46 92
Email: peterbeer@gmx.ch

**Vereinsadresse: Rolf Röcheli Präsident SAV Sihlwaldstr. 9,
CH-8135 Langnau
www.sav-aerophilatelie.ch**

Liebe Mitglieder des SAV und PCS

Die Fliegerei boomt! Der Flughafen Zürich, welcher 2018 sein 70-jähriges Jubiläum feierte, hat wieder einen neuen Passagierrekord aufgestellt: über 31 Millionen Passagiere wurden auf dem Flughafen abgefertigt.

Auch die SWISS erzielte einen neuen Rekord: sie beförderte knapp 18 Millionen Passagiere und führte über 145'000 Flüge durch!

Aber dieser Mehrverkehr hat auch seine Nachteile. Weltweit insgesamt 6,7 Milliarden Fluggäste waren von Verspätungen oder Flugannulationen betroffen, Tendenz zunehmend. Die Gründe sind vielfältig: 50% gehen auf das Konto der Airlines, welche zu wenig Flugpersonal (Piloten und Flugbegleiter) haben oder diese so schlecht bezahlen, dass gestreikt wird (z.B. Ryan Air). 25% aller Verspätungen werden durch die Flugsicherung verursacht, ebenfalls wegen ungenügendem Personalbestand oder Streik (z.B. Frankreich). Für die restlichen 25% sind externe Faktoren wie das Wetter, Infrastrukturen auf den Flughäfen, schleppende Bodenabfertigung etc. verantwortlich.

Es zeigt sich, dass nur Airlines mit einem guten „Grundgerüst“ überleben können. Die Airline SkyWork, welche von Bern aus Flüge anbot, musste aufgeben. Auch PrivatAir meldete Insolvenz an. Und nun ist auch der Airline Germania Deutschland das Geld ausgegangen. Germania Schweiz mit 120 Angestellten fliegt im Moment noch, aber wie lange? Im knapp berechnenden Airline-Business mögen nicht alle eine Kerosinverteuerung von 10% verkraften! Und trotzdem gibt es immer wieder Projekte für neue Airlines wie die Swiss Skies. Aber das Projekt scheint schon an der Beschaffung des Startkapitals zu scheitern.

Ist es dieses Überangebot, dass wir dann an unseren Anlässen so wenig Nachfrage für von uns organisierten Flügen oder Ballonfahrten erhalten? Wenn unsere Vereine solche äusserst günstigen Mitfluggelegenheiten organisieren, bedeutet dies auch ein finanzielles Risiko! Weder der Rundflug in die Alpen, noch der Flug von Grenchen oder die Ballonfahrt anlässlich der Tage der Aerophilatelie in Näfels waren ausgebucht.

In vielen Ländern wird dieses Jahr 100 Jahre regelmässige Flugpostbeförderung gefeiert!

Am 8. Januar 1919 transportierte ein Doppeldecker Häfeli DH-3 auf der Strecke von Dübendorf nach Bern ins Beudenberg nach Kirchlindach in 63 Minuten Kuriersendungen. Am 1. Februar wurde die Strecke bis Lausanne erweitert. Am 25. April wurde die erste Flugpostmarke herausgegeben. Es handelte sich dabei um die sitzende Helvetia 50 Rp., welche mit einem Aufdruck (militärisches Fliegerabzeichen) in roter Farbe überdruckt war. Am 1. September wurde die Strecke bis Genf verlängert. Aber auch Passagiere wurden erstmals planmässig befördert. Dies war ein Meilenstein im öffentlichen Verkehr,



insbesondere für die Flugpost. Ein würdiger Anlass, den wir gerne feiern. Die diesjährigen Tage der Aerophilatelie werden diesem Thema gewidmet sein und finden in der Kaserne in Dübendorf am 27. und 28. April 2019 statt. Leider war es uns verwehrt, Räumlichkeiten auf dem Flugplatz zu erhalten, auch die gewünschte Airshow kam nicht zustande, da das Militär anderweitig disponierte. Immerhin gibt es eine Pro Aero Sondermarke, allerdings ohne Zuschlag, dafür noch eine Bildpostkarte mit dem gleichen Motiv. Der Entwerfer der Briefmarke, Beat Felber, wird am offiziellen Festanlass anwesend sein und Belege signieren. Aus diesem Grund war es uns auch möglich, wieder einmal die Post zu bewegen, uns ein Sonderpostbüro zur Verfügung zu stellen. Nebst der grossen Ausstellung über alle Bereiche unseres Themengebietes gibt es natürlich noch die Händlerbörse. Wir feiern den Anlass mit einem Sonderflug unseres Militärs, der die geflogenen Etappen von 1919 liniengenau wiederaufleben lässt. Auch eine Ballonfahrt mit dem Heissluftballon Montgolfière können wir anbieten. Das Sammlerherz wird es zu danken wissen. So hoffen wir auf Ihr grosses Interesse, viele interessante Gäste werden auch anwesend sein, zB. Comte's Enkelin sowie ranghöhere Militärvertreter.

Ihre Präsidenten Rolf Rötheli und Peter Beer

PCS-Clubabend Daten im Rest. Landhus in Zürich-Seebach, 19.00 Uhr

2019 01. Apr. 06. Mai, 03. Juni, 01. Juli, 02. Sep.,
 07. Okt. 04. Nov., 02. Dez. Chlausabend

01. April Vortrag Schweizer Zollstempel von Martin Abplanalp
 Haben Sie Fragen zu Zollbelegen oder möchten Sie Ihre Zollbelege zeigen, dann bringen Sie diese mit.

PCS-Teilnehmer an philatelistischen Ausstellungen 2018

NABA Lugano, Rang 1:

Ernst Leu und Peter Beer mit Exponaten in der Klasse Astrophilatelie.

Bangkok, International mit FIP-Bewertung:

Jürg Roth, Ernst Leu und Peter Beer (Postgeschichte, Astro und Aero)

Allschwil, Rang 3 und Tag der Briefmarke:

Werner Liechti und Ernst Leu (1 Rahmen, bes. Gesichtspunkte, Astro)

Der Vorstand des PCS gratuliert allen Teilnehmern zu ihren Resultaten!

Sonntag, 14. April 2019, SAV Generalversammlung in Zürich-Wiedikon mit Auktion

Bitte beachten Sie die Einladung zur Hauptversammlung Restaurant Werdguet, die Mitte März 2019 versendet wird. Im Anschluss an die Auktion findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt. Gäste sind willkommen.

Samstag/Sonntag, 27./28. April 2019 Tage der Aerophilatelie, Theodor-Real-Kaserne, Dübendorf. Anlass zum 100-Jahr Jubiläum offizielle Flugpost Schweiz. Der Sonderflug ist für Samstag, den 27. April 2019 geplant. Weitere Informationen können auf der Homepage abgerufen werden.

Sonntag, 10. November 2019, SAV Herbstversammlung im Raum Bern mit Auktion.

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung, die im Oktober 2019 versendet wird.

Der SAV-Höck in der Metzgerhalle in Zürich-Wiedikon findet jeden 2. Mittwoch des Monats statt. Es sind dies für **2019** die folgenden Daten: 10. April, 8. Mai, 12. Juni, 10. Juli, 14. August, 11. September, 9. Oktober, 13. November und 11. Dezember. Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch im Restaurant Werdguet.

Karin zu Brigitte: "Mein Onkel ist Numismatiker."

Brigitte erstaunt: "Was ist das denn?"

Karin klug drein schauend: "Jemand, der Münzen sammelt!"

Brigitte noch klüger drein schauend: "Toll diese Fremdwörter, früher sagte man dazu einfach Bettler!"

100 Jahre Flugpost und Tage der Aerophilatelie 2019

Im Jahr 2019 feiert der Schweizerische Aerophilatelisten-Verein das Jubiläum 100 Jahre Flugpost und die Tage der Aerophilatelie in Dübendorf.

Der Jubiläumsanlass findet in der **Mehrzweckhalle Theodor Real Kaserne, Dübendorf** (Dietlikonstr. 19) statt:

Samstag, 27. April 2019, 10:00-17:00 Uhr

Sonntag, 28. April 2019, 09:00-15:00 Uhr

Das Rahmenprogramm beinhaltet eine **Ausstellung aerophilatelistischer Sammlungen** (200 Rahmen). Am ersten Tag um 11:00 Uhr findet ein **Begrüssungs-Apéro** für die eingeladenen Gäste und die Mitglieder SAV statt. Ein **Sonderflug** der Luftwaffe mit einem Pilatus-Porter wiederholt auf der Flugroute Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf und zurück den 1. Kurierflug der Fliegerabteilung und der Post vor genau 100 Jahren, nämlich am 30.04.1919 mit dem Flugapparat Häfeli DH-3. Eine **Festschrift** lässt die vergangenen 100 Jahre der Flugpost aufleben und das Herz der Aerophilatelisten höherschlagen. Auf der **Homepage SAV** werden weitere zusätzliche Informationen veröffentlicht.

Ausgabetag der Pro Aero Briefmarke und der Bildpostkarte

Der offizielle Ausgabetag der Pro Aero Briefmarke und der Bildpostkarte findet am **07. März 2019 in Bern** statt.

Sonderpostbüro

Die Post CH AG wird mit einem Sonderpostbüro präsent sein.

Nebst den üblichen Produkten der Post werden die Pro Aero BM und die Bildpostkarte erhältlich sein. Belege mit den beiden **Sonderstempeln „Tage der Aerophilatelie Dübendorf 2019“ und „100 Jahre Flugpost“** können vor Ort gekauft und per Post aufgegeben werden. In der Kundenzeitschrift „Die Lupe“ der Post CH AG werden sie detailliert orientiert.

Aerophilatelistische Börse

Mehrere Briefmarkenhändler werden verschiedenste Sammlerbelege und Briefmarken anbieten.

Jugendforum

Für die jüngeren Briefmarkensammler und Jungsammler wird ein auf Jugendarbeit spezialisiertes Team vor Ort sein, um ihnen die Philatelie näher zu bringen.

Sonderflüge

Es werden zwei Rundflug-Belege (Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf und retour) und alle Etappen einzeln, auch mit Originalunterschrift des Piloten, angeboten. Details werden auf dem Bestellformular beschrieben. Die Belege werden wahrscheinlich erst nach dem Anlass per Post zugestellt.

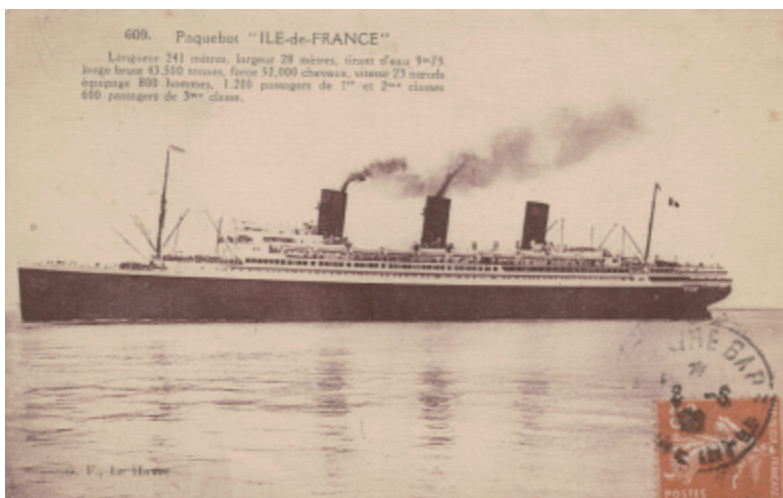
Ist Ihr Interesse für diesen Anlass geweckt? Wir freuen uns auf möglichst viele Teilnehmer.

Vorstand Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

Die Katapultflüge vom Dampfschiff „Ile de France“

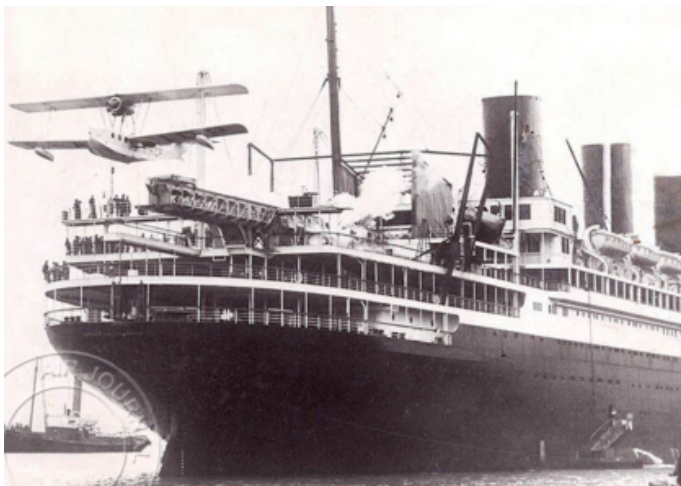
Bis 1928 wurde die Post regelmässig mit Dampfschiffen über den Nord-Atlantik nach Amerika befördert. John Dal Piaz, Präsident der Schifffahrtlinie **Compagnie Générale Transatlantique CGT** hatte die Idee, Schiff- und Flugzeug-Transport miteinander zu kombinieren und dadurch die Post schneller zu befördern.

Damit ein komplizierter Umbau eines Dampfschiffes vermieden werden konnte, wurde die Werft von Penhoet beauftragt, eine fixe Konstruktion einer Katapultvorrichtung an Bord des Dampfers **Ile de France** zu entwerfen.



Der Einbau des Katapultes begann im Dezember 1927, als sich der Dampfer nach einem sechsmonatigen Einsatz in Le Havre zu einer längeren technischen Überholung befand. Der hintere Teil des Schiffes konnte die 57 Tonnen schwere und 35 Meter lange Katapult-Vorrichtung aufnehmen. Das Katapult selber ragte noch einige Meter über das Heck hinaus. Als Antrieb für den Startschlitten diente komprimierte Luft, welche über Umlenkrollen den Schlitten auf 110 km/h beschleunigte. Auf diesem Schlitten wurde das Flugzeug mit schliessbaren Klauen befestigt, welche sich bei Erreichen der Startgeschwindigkeit öffneten und das Flugzeug so wegfiegen konnte. Der Schlitten selber wurde dann auf den letzten 7 Metern abgebremst. Die Startbahn war fix eingebaut und für den Start des Flugzeuges musste der Schiffskapitän den Dampfer so manövrieren, dass das Flugzeug gegen den Wind starten konnte.

Bei der französischen Marine wurden bereits Versuche durchgeführt, um Beobachtungsflugzeuge von Kreuzer *Primauguet* aus zu starten. Deshalb wurden auch die Piloten von der Marine her rekrutiert. Für die ersten Flüge wurde als Pilot Leutnant Louis Demougeot, als Navigator und Funker Ernest Monrouzeau und Le Tierce als Mechaniker eingesetzt.



Anordnung der Katapultanlage am Heck der *Ile de France* und Start des Flugzeuges Léo 198.



Als Flugzeug kam auf den ersten Flügen ein Amphibienflugzeug von **Lioré et Olivier Léo 198** zum Einsatz. Damit konnte der Pilot in New York auf dem Hudson River landen und in Le Bourget auf dem Retourflug auf festem Boden. Es wurde von einem Gnome Jupiter Motor mit 420 PS Stärke angetrieben. Dies erlaubte eine Reisegeschwindigkeit von 150km/h. Allerdings betrug der Aktionsradius nur gerade 800km. Das Flugzeug wog 3500 kg und hatte die Immatrikulation **F-AIQP**

1. Hin- und Rückflug

Am 13. August 1928, ungefähr 720km von New York entfernt, wurde das Flugzeug gegen 13.00 Uhr Lokalzeit (New Yorker Zeit) mit dem Katapult gestartet. An Bord waren drei Säcke mit Post. 4Std. 15min später, um 17.15 Uhr landete das Flugzeug bei der Quarantänestation auf dem Hudson River. Die Post wurde noch am selben Abend verteilt. Der Zeitgewinn betrug damit einen Tag, denn der Dampfer traf erst am nächsten Morgen gegen 10 Uhr ein.

Briefe für diesen Flug konnten entweder an Land vor Auslaufen des Dampfers oder an Bord des Dampfers während der Fahrt aufgegeben werden. Die Katapult-Gebühr für Briefe und Postkarten betrug für die ersten 10g 10.00 F und für jedes weitere Gramm zusätzlich 1.00 F. Für Drucksachen, Kurierpost und Zeitungen war die Gebühr 5.00 F pro 50g. Dazu kam die normale Posttaxe von 1.50 F für Briefe bis 20g, 0.30 F für Drucksachen bis 50g, 1.50 F Einschreibgebühr und für Express-Sendungen nochmals 3.00 F.

Die an Bord des Dampfers aufgegebenen Belege können anhand des achteckigen Bordstempels erkannt werden. Dieser beinhaltet auch die Richtungsangabe des Schiffes **LE HAVRE A NEW-YORK** oder

NEW-YORK AU HAVRE.



Zudem erhielten alle diese Belege noch einen Zusatzstempel, welcher auf die spezielle Beförderung hinweist:

**AOÛT – SEPTEMBRE 1928
PREMIÈRE LIAISON POSTALE AÉRIENNE
TRANSATLANTIQUE
PAR HYDRAVION LANCE PAR CATAPULTE
DE L'ÎLE DE FRANCE
PILOTE : LIEUTENANT DE VAISSEAU L. DEMOUGEOT**

Eine grosse Anzahl der Briefe wurde auch vom Piloten unterschrieben.

Auf dem ersten Flug wurden rund 1'800 Briefe oder Postkarten transportiert, wobei 1457 davon an Bord der *Ile de France* aufgegeben worden sind.



Eingeschriebene Drucksache, aufgegeben in Paris im August 1928.

Frankiert mit 8.80 F, überfrankiert um 2.00 F

(Drucksache 0.30 F, einschreiben 1.50 F, Katapultgebühr 5.00 F).

Der Stempelaufdruck wurde später selber hergestellt und aufgedruckt. Nur Briefaufgaben auf dem Schiff erhielten diesen Sonderstempel

Auf der Retourfahrt war auch amerikanische Post erlaubt, allerdings nur für Aufgaben an Land. Die Taxen waren folgende:

Ab New York für eine internationale Postkarte 3 Cents, für Briefe bis 1 Unze (14,2g) 5 Cents und für jede weitere Unze 3 Cents zusätzlich, für Drucksachen 1 Cent. Luftpostzuleitungen innerhalb der USA zum Anlegeplatz der *Ile de France* in New York kosteten 4 Cents für eine Unze und für jede zusätzliche Unze nochmals 8 Cents.

Dazu kam die Katapultgebühr: für Briefe 1.00 US\$ pro ½ Unze (diese Gebühr reduzierte sich ab dem 2. Flug auf 60 Cents) und für Drucksachen 25 Cents.

Der Postmeister an Bord der *Ile de France* war vom Ansturm beim Hinflug überrascht und die 5, 10 und 20 F-Marken gingen ihm langsam aus. Da er für die Rückfahrt mit einem ähnlichen Ansturm rechnete, besuchte er nach der Ankunft des Dampfers in New York den französischen Generalkonsul.



Zusammen beschlossen sie, eine gewisse Anzahl von 90c und 1.F50-Marken mit einem 10 FR-Überdruck zu versehen. Es wurden dann 3'000 Stück der 90c- Marke und 1'000 Stück

der 1.F50 -Marken überdruckt. Davon wurden alle 1'000 Stück der 1.F50 - Marke verkauft, aber nur 250 Stück auf Briefe aufgeklebt. Von der 90c - Marke wurden 2'536 verkauft, 1'135 auf den Briefen aufgeklebt und 464 wurden nach der Ankunft in Le Havre „offiziell“ vernichtet (Belege siehe Heft 2/2013).

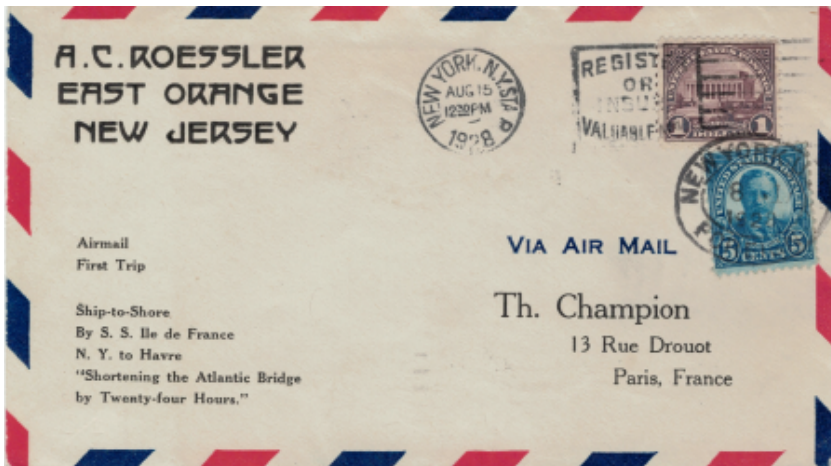
Der erste Rückflug fand am 23. August 1928 statt. Die *F-AIQP* startete vom Katapult aus um 07.05 Uhr 154 Meilen westlich von den Scilly Inseln. Wegen starken Gegenwinden musste das Flugzeug um 11.30 Uhr in Cherbourg eine Zwischenlandung zum Auftanken machen. Der Flug startete wieder um 12.45 und landete in Le Bourget um 14.50 Uhr. Die Post wurde auf dem Landweg nach Paris zum Gare du Nord gefahren und traf kurz nach 16.00 Uhr dort ein. Hier wurde der Ankunftsstempel von 17.30 Uhr angebracht. Diese Zeit war eine fix eingestellte Zeit für die ganze Nachmittags-Post.



Insgesamt wurden 2'896 Briefe an Bord des Dampfers aufgegeben, davon etwa 1'500 mit normalen Marken ohne Überdruck.

Da die *Ile de France* französisches Hoheitsgebiet darstellte, entsprach das Briefporto nach Frankreich dem Inlandporto! Dieses war für Briefe bis 10g 0.50F, Einschreiben 1.00F.

Für Briefe nach Europa galten die gleichen Tarife wie für Amerika. Die Katapultgebühr war für alle Destinationen gleich bei 10.00F.



Brief vom bekannten amerikanischen Briefmarkenhändler A. C. Roessler, aufgegeben in New York am 15. August 1928 für den ersten Retourflug nach Paris. Richtig frankiert mit 1.05 US\$:

5c Porto für einen Brief und 1 \$ für die Katapultgebühr.



Brief vom gleichen Händler, diesmal als Drucksache aufgegeben und entsprechend frankiert:

1c Drucksachgebühr und 25c Katapultgebühr.

*Ankunftsstempel auf beiden Briefen rückseitig:
Paris Gare du Nord 23.VIII 1928 17.30.*



Briefaufgabe auf dem Dampfer „Ile de France“ mit Ziel Le Havre, frankiert mit 11.90 F:

0.50 F Briefporto, 1.00 F Einschreibegebühr und 10.00 F Katapultgebühr (überfrankiert um 0.40 F).

Abgestempelt auf dem Schiffspostamt mit dem speziellen achteckigen Stempel. Links der Zusatzstempel und die Unterschrift des Piloten Demougeot.



Die Postverwaltung von Paraguay zeigte auf einem Block anlässlich des 100. Todestages von Sir Rowland Hill, dem „Vater der Briefmarke“, die überdruckten Marken für den ersten Retourflug sowie den Dampfer Ile de France mit Katapultanlage und Flugzeug. Allerdings hat die Post das falsche Flugzeug abgebildet, nämlich eine CAMS 37, welche erst 1929 zum Einsatz kam.

2. Hin- und Rückflug

Die *Ile de France* verließ Le Havre wieder am 29. August 1928. Sie machte auf ihrer Reise einen Zwischenstopp in Plymouth und britische Post wurde zugelassen und an Bord des Schiffes geladen. Die englische Gebühr für den Katapultflug betrug 2 Shilling 6 Pence für $\frac{1}{2}$ Unze.

Der zweite Flug Richtung Amerika wurde mit einer Landung in Boston geplant, dies nicht zuletzt aus Werbegründen. Der Start erfolgte am 3. September um 05.20 Uhr mit einer geplanten Distanz von 1'100km! Deshalb wurde eine Zwischenlandung in Halifax nötig, welche um 08.15 Uhr erfolgte. Nachdem Treibstoff nachgetankt war, flog das Flugzeug weiter nach Boston, wo es um 15.30 Uhr landete. Der Weiterflug nach New York erfolgte am nächsten Tag. Die Besatzung setzte sich aus den beiden Piloten Demougeot und Domergue sowie dem Funker und Navigator Murlon zusammen.

Die Post wurde in Halifax und Boston ausgeladen und die restliche Post mit dem Zug nach New York befördert. Dadurch wurden folgende Zeitgewinne realisiert: für kanadische Post (in Halifax ausgeladen) 52 Std., für nach Boston adressierte Post 46 Std. und für Post nach New York 36 Std.



Eingeschriebener Brief aus Liverpool
vom 28. August 1928 für den Katapultflug nach Boston.
Korrekt frankiert:

Brief 1.5 Pence, Einschreiben 3 Pence und Katapultgebühr 2 Shilling 6 Pence.



Eingeschriebener Brief, aufgegeben in Le Havre für den
zweiten Flug Richtung Amerika.

Frankiert mit 13.00 F:

1.50 F Briefporto, 1.50 F Einschreiben und 10.00 F Katapult-Gebühr.



Postaufgabe an Bord des Dampfers am 03.09.28,
entwertet mit dem achteckigen Bordstempel.
Korrekt frankiert mit 11.50 F: 1.50 F für den Brief und 10.00 F Katapultgebühr.



Ankunftsstempel in Boston vom 3. Sept. 28 um 17 Uhr.

Nach dem erfolgreichen ersten Flug von Amerika nach Europa wurde beschlossen, den zweiten Flug über Plymouth nach Paris zu führen. Über Plymouth sollte alle Post, welche für Grossbritannien bestimmt war, abgeworfen werden. Dann sollte das Flugzeug den Ärmelkanal überqueren und nach Paris fliegen. Dieses Vorgehen war mit der britischen Post abgesprochen und bewilligt worden.

Das Flugzeug wurde am 13. September 1928 um 08.40 Uhr etwa 200km westlich der Scilly-Inseln gestartet. Kurz darauf erhielt der Pilot aber die Anweisung, direkt nach Le Havre zu fliegen. Um 10.30 Uhr informierten Offizielle der CGT in Plymouth die Postbehörde von der Planänderung ohne Angaben von Gründen.

Unterdessen bekundete das Flugzeug Triebwerk-Probleme und musste etwa 40km südwestlich von Bishops Rock notwassern. Die Piloten konnten zwar das Problem beheben, wegen des hohen Wellengangs war aber ein Start unmöglich. Suchschiffe wurden ausgesandt und gegen 19 Uhr wurde das Flugzeug durch den britischen Kutter *Children's Friend* gefunden.

Die Crew mit vier Postsäcken ging an Bord und das Flugzeug wurde ins Schlepptau genommen. Durch den Wellengang wurde das Flugzeug schlussendlich so stark beschädigt, dass es im Meer versank. Das Schiff brachte Crew und Post nach Newlyn in Cornwall und kam dort am 14. September an. Die Postsäcke wurden um 14 Uhr bei der Post abgeliefert und auf dem Landweg nach Plymouth weiter befördert. Von hier aus wurde die Post für Frankreich (drei Postsäcke, je einer für Paris, Le Havre und Cherbourg) mit dem Nachtzug nach London gebracht und am nächsten Morgen mit dem Flugzeug um 07.45 Uhr nach Paris geflogen. Hier wurde der Ankunftsstempel Paris Gare du Nord 15.9.28 13h angebracht.



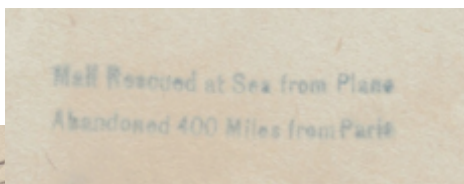
Landaufgabe in New York für den Retourflug vom 13.09.28.

Frankiert mit 28 Cents:

1c Drucksachen-Porto und 25c Katapultgebühr (2c überfrankiert).
Unten links ein kleiner blauer Stempel, welcher auf das Unglück hinweist.

Privater Zusatzstempel:

Mail Rescued at Sea from Plane Abandoned 400 Miles from Paris



*Ankunftsstempel von
PARIS GARE DU NORD
 15 – IX 1928 um 13 Uhr.*

Nach diesem Unfall wurden die Flüge bis August 1929 eingestellt. Grund war auch, dass nur ein Flugzeug dieses Typs gebaut worden war und man nun ein besseres Flugzeug bauen liess.

Peter Beer Ende 1. Teil

DAS GREYERZERLAND ERWARTET SIE !

Philatelica '19

TAG DER BRIEFMARKE

RANG III-AUSTELLUNG

&

RANG II-AUSTELLUNG

IM ESPACE GRUYERE, BULLE

SOCIÉTÉ CANTONALE DES CHASSEURS FFLINGURHOIS
E. GLASSON ~~CHASSEUR~~ BULLE 43

Remboursement Fr. 3.70 (2 insignes)
Port et Provision .. 0.20
Fr. 3.90

Monsieur Tit: Société de Chasse de
Belfaux

PERFIN

Donnerstag	28.11.2019	10h00 - 17h00
Freitag	29.11.2019	10h00 - 17h00
Samstag	30.11.2019	10h00 - 17h00
Sonntag	01.12.2019	10h00 - 16h00

BULLE HEISST SIE WILLKOMMEN

Website : www.philatelica.ch

Anmeldung an; Sylvie Häfliger, Les Ouches 5, Case postale 69, 1627 Vaulruz

Anmeldeschluss; 15. Juli 2019

Flugpostverbindung Schweiz-Südamerika VV via London 1946-1949: Schweizer Erstflugbeleg mit BSAA British South American Airways?

Im letzten Club-Heft¹ wurde über die Geschichte der BSAA und der Beförderung der Schweizer Flugpostbriefe via diese Airline nach und von Südamerika berichtet. Neue Erkenntnisse konnten inzwischen gewonnen werden. Diese wollen wir hiernach präsentieren und eine Korrektur zum ersten Artikel anbringen.

1. „ETA Santiago 1745 hrs STENDEC“

Dank einer Rückmeldung von Herrn Richard Dünki auf den im ersten Artikel erwähnten Flugzeugabsturz vom 2.8.1947 und die letzte Nachricht des Bordfunkers der Avro Lancastrian G-AGWH Star Dust, könnte STENDEC – je nachdem wie die telegrafische Zeichenfolge aufgeteilt (3 oder 4 Zeichen) wird - VALP bedeuten. Dies wiederum würde heissen, dass der Funker versuchte, mit dem nordwestlich von Santiago gelegenen Flugplatz Valparaiso Kontakt aufzunehmen. Die sehr interessante Abhandlung ist unter www.ntskeptics.org/2010/2010december/december2010.pdf abrufbar².

2. Unscheinbarer Flugbeleg, oder vielleicht doch Erstflugbeleg?

Bis Ende März 1946 wurde die Schweizer Flugpost nach Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Paraguay und Uruguay über London via New York geleitet. Zwei wöchentliche Kartenschlüsse fanden statt, einer am Montag und einer am Donnerstag jeweils um 23:29 Uhr in der Sammelstelle Basel 2. Der letzte Kartenschluss in diesem März erfolgte also am Donnerstag 28. März.

Und dann kam der 1. April 1946, welcher im vorliegenden Fall eine besondere Bedeutung in 4facher Hinsicht einnimmt:

a) Es war ein Montag, was bedeutet, dass alle Flugpostsendungen nach den oben genannten Ländern, die am Freitag 29. März, Samstag 30. März und Sonntag 31. März (z.B. am Dringlichkeitsschalter) aufgegeben wurden, mit dem Kartenschluss vom Montag 1. April abgefertigt und neu auf den BSAA-Kursflug vom Dienstag 2. April geleitet worden sind. Wie bisher erfolgten die Kartenschlüsse auch montags und donnerstags, aber neu bereits um 04:44 Uhr in der Früh.

b) Ab diesem Tag sind die Flugpostzuschläge für die sechs oben genannten Bestimmungsländer von Fr. 1.50 auf Fr. 1.00 je 5 g gesenkt worden.

c) Diese Tarifsenkung war möglich, weil die BSAA seit dem 15.3.1946 eine Direktverbindung England-Südamerika anbot und die PTT ihre Sendungen nach den 6 genannten Ländern neu über diese direktere Route leiteten³. Bemerkung: Der Flugpostzuschlag nach den USA erfuhr zu jenem Zeitpunkt keine Ermässigung und wurde bei Fr. 0.70 je 5 g belassen.

d) Ab dem BSAA-Flug vom 5. April 1946 - mit welchem die Schweizer Flugpostsendungen vom 1., 2. und 3. April mitreisten - wurde der Nachtstopp in Bathurst ausgelassen⁴.

In der Zwischenzeit haben wir folgenden unscheinbaren Flugpostbrief gefunden, welcher beim näheren Hinschauen doch etwas Besonderes ist und die vier vorerwähnten Punkte a)-d) vereint illustriert:



Der Flugpostbrief wurde nämlich am 1.4.1946 in Genève 1 Dépôt poste rest[ante] (Zeit entweder 10 oder 16 h) aufgegeben. Der Kartenschluss nach neuer Postweisung erfolgte am Donnerstag 4. April um 04:44 Uhr, wie bisher in Basel 2, mit Abflug in Dübendorf nach London am gleichen Tag um 08:30 Uhr und Abflug mit BSAA nach Südamerika am Freitag 5. April gemäss folgendem Flugplan (links):

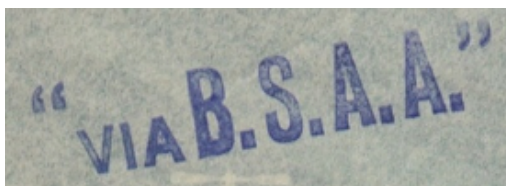
London-Buenos Aires (BSAA)				London-Buenos Aires (BSAA)			
Di, Fr	ab	London . . . an	Di, Fr	Di, Fr	ab	London . . . an	Di, Fr
Mi, Sa		an Bathurst . . ab	Mo, Do	Mi, Sa		an Bathurst . . ab	Mo, Do
Do, So	»	Natal . . . »	So, Mi	»	»	Natal . . . »	So, Mi
»	»	» Rio de Janeiro »	»	»	»	» Rio de Janeiro »	»
Fr, Mo	»	» Montevideo . »	Sa, Di	Do, So	»	» Montevideo . »	Sa, Di
»	»	» Buenos Aires »	»	»	»	» Buenos Aires »	»

Flugplan aus „Postverbindungen mit dem Ausland“ vom April und Juli 1946³

Auf der Rückseite des Briefes steht der Ankunftsstempel Buenos Aires vom Sonntag 7.4.1946, während die Ankunft gemäss obigem Flugplan (links) eigentlich am Montag 8.4.1946 erfolgen sollte. Erklärung: da ab dem 5. April 1946 der Nachtstopp in Bathurst ausgelassen wurde, verkürzte sich die Flugzeit dementsprechend, wie es im Flugplan rechts abgebildet ist.



Auch die Frankatur mag für etwas Verwirrung sorgen: alter oder neuer Flugposttarif? Bei einer Grundgebühr für Auslandsbriefe von 30 Rp. bis 20 g, verbleiben auf dem Brief Fr. 3.00 für den Flugpostzuschlag. Das würde aufgehen für 2 x Fr. 1.50 je 5 g nach altem und 3 x Fr. 1.00 nach neuem Tarif. Zwischen der Flugpostetikette und der Pax-Marke steht ein Vermerk, der als 10 g gelesen werden kann. Stimmt das Gewicht, dann wurde für das Porto fälschlicherweise der alte Tarif von Fr. 1.50 anstatt Fr. 1.00 je 5 g angewendet. Aber ein Fehler der PTT liegt nicht vor, denn: links unter der Pax-Marke stand ein mit Bleistift angebrachter Vermerk, der leider ausgeradiert worden ist. Im Gegenlicht kann noch „affr. exp.“ (= vom Absender frankiert) gelesen werden!



Was bei uns vor etwa 30 Jahren mit einer eleganten BSAA-Flugpostetikette oder einem banalen Leitstempel für eine Thematische Sammlung begonnen hatte, entpuppt sich nun als doch recht spannende Episode der

Schweizer Flugpost. Sie ist zwar zeitlich auf die Jahre 1946-1949 beschränkt, bringt aber einige bisher kaum beachtete Erkenntnisse zu Tage und wirft auch postgeschichtliche Fragen auf, die wir zu beantworten versuchen.

Es gilt noch insbesondere folgenden Punkt zu belegen:

CH- oder FL-Flugpostbrief nach Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Paraguay oder Uruguay mit Aufgabedatum 29., 30. oder 31. März 1946:

Ist ein Ankunstempel vorhanden (gemäss Flugplan müsste dieser - für Buenos Aires - vom 5. April 1946 sein)? Dieser würde belegen, dass es sich beim Beleg um eine erste Flugpostbeförderung via London mit der BSAA nach Südamerika - gemäss obigem Flugplan links - handelt.

Zu diesem Zweck wenden wir uns an die Leser und Leserinnen dieser Zeilen mit der Bitte, ihre Flugpostbriefe aus der Schweiz oder Liechtenstein nach den genannten Ländern mit den entsprechenden Aufgabedaten zu betrachten und uns über gemachte Funde mit einem Scanbild (300 dpi) der Vor- und Rückseiten zu informieren (liechi.werner[at]bluewin.ch).

Herzlichen Dank im Voraus für Ihre Rückmeldungen.

Gegebenenfalls könnte dann ein Nachtrag im Kapitel FF (fremde Flüge) des Schweizerischen Luftposthandbuchs⁵ beantragt werden.

Dieses Beispiel verdeutlicht die Wichtigkeit nicht nur der Tagesstempel und Zeitangaben, sondern auch jene der manuellen Vermerke auf den Belegen, die eigentlich nicht entfernt werden sollten – es sei denn, es handle sich um eine bloss Preisangabe oder Katalognummer!

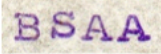

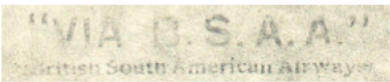
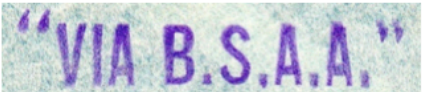
3. Korrektur des Artikels in der „Philatelie und Luftpost 2/2018“

Der oben abgebildete Flugpostbrief hat uns gelehrt, dass die Realität und die Weisungen der PTT nicht immer 1:1 aufeinander abgestimmt waren. Bei der rasanten Entwicklung der Flugpostlinien in der Nachkriegszeit eigentlich ganz normal. So wurde die Verkürzung der Flugzeit nach dem Aufheben des Nachtstopps in Bathurst ab dem 5. April 1946 erst im abgedruckten Flugplan der „Postverbindungen mit dem Ausland“ vom Juli 1946 berücksichtigt (vgl. Flugplan oben rechts).

Folglich müssen im ersten Artikel¹ einige Daten bei den beiden Belegen vom 24.5.1946 (S. 26, richtig: Abflug London Di 28.5., Ankunft Rio de Janeiro Mi 29.5.) und 23.5.1946 (S. 28, richtig: Ankunft Buenos Aires Do 30.5.) korrigiert werden.

4. Weitere Leitvermerkstempel

Ferner konnten wir vier weitere Leitvermerkstempel auftreiben. Wir stellen sie als Ergänzung der im Clubheft 2/2018 publizierten Tabelle mit fortlaufender Nummerierung hiernach vor:

Nr.	Flugpostetiketten (E), Leitvermerkstempel (S) und Vordrucke (V)	Masse in mm Besonderes	Auf Brief gesehen aus
S16		4 x 20	Argentinien 12.1946
S17		4 x 38	Argentinien 12.1946
S18		10 x 58	Argentinien 06.1947
S19		12 x 64	Argentinien 03.1947

Mittlerweile geht die Suche nach einem nach traditionellem Begriff betrachteten Erstflugbeleg ab Schweiz - einem sogenannten „Mitläufer“ - vom 15.3.1946, als die BSAA die regelmässige Verbindung ab London nach Südamerika aufgenommen hat, weiter.

Spannend ist die Angelegenheit allemal, denn es gilt hier, sich vornehmlich mit Bedarfsflugpost zu befassen. Aufgrund der erhofften Rückmeldungen zur Flugpost von Ende März 1946 sind wir guten Mutes, zu einem späteren Zeitpunkt nochmals über dieses Kapitel der Schweizer Flugpost berichten zu können.

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Hinweise:

1. Philatelie und Luftpost, Ausgabe 2/2018
2. The North Texas Sceptics (scientific and educational organization), Dec. 2010
3. Postverbindungen mit dem Ausland, PTT-Archiv, P39-11
4. British South American Airways 1946-1949, Richard Beith (2004), ISBN 0-9520675-4-4
5. Schweizerisches Luftpost-Handbuch 2018, Schweiz. Aerophilatelisten-Verein

Flugmeeting 24.8.1930 in Willisau



A

Auszug aus dem Artikel von Pius Schwyzer erschienen in Heimatkunde Wiggertal 2011, 68. Ausgabe, Buchverlag Heimatvereinigung Wiggertal, Willisau 2010.

1930 druckte die damalige Willisauer Volksblatt AG eine Ansichtskarte, welche die Westansicht der katholischen Pfarrkirche von Willisau und einen Teil der alten Stadtmauer zeigt. Darüber schwebt ein grosser Doppeldecker (B + C). Das Bild erinnert an die Flugschau, die am 24. August 1930, auf dem Ettiswilerfeld stattfand. Die beiden Willisauer Lokalzeitungen („Willisauer Bote“ und „Willisauer Volksblatt“) warben für den Anlass (B + C) und berichteten nachher eingehend darüber.



B

B1



C

C1



Es verwundert aus heutiger Sicht, wie sich die Bevölkerung von Willisau und Umgebung vor rund 90 Jahren für die Fliegerei begeistern liess und von einem eigentlichen Flugfieber befallen war. Gegen 10'000 Zuschauer sollen von allen Seiten zum Flugmeeting angereist sein.

Flugmeeting Willisau

17. August 1930 bei ungünstiger Witterung 8 Tage später
Flugplatz Ettiswilertfeld

Sonntag: 1–5 Uhr Passagierflüge. **Sonntag vormittags 8 Uhr:** Füllen des Ballons. **11 Uhr:** Aufstieg des Ballons mit Führer (Herrn Oberst Sautsch) Verfolgungsjagd durch Autos des Touringklub Sektion Waldsättle, Luzern. **Nachmittags 1 Uhr:** Fortsetzung der Passagierflüge. Assolubik durch **Walter Mittelholzer**, Fallschirmsprünge, Tagesfeuerwerk. Schätzen der Höhe und Geschwindigkeit eines bestimmten Flugzeuges durch das Publikum. Start von über 1000 kleinen Luftballons, beides verbunden mit Wettbewerb. **Flugpost.** Konzerte der Stadtmusik Willisau und des Feldmusik Ettiswil. Lautsprecheranlage. Festwirtschaft. Auto- und Velopark. **Eintritt Fr. 1.–**, Kinder unter 12 Jahren frei. **Anmeldung für Passagierflüge** bei Adolf Bühler jun., Willisau. Telefon Nr. 37.

Fahrplan der Autokure anlässlich des Flugtag Willisau am 17. August

Luthern-Hüswil-Zell-Flugplatz		Hergiswil-Willisau-Flugplatz	
Abfahrt	Ziel	Abfahrt	Ziel
12 00	Luthern — Krone	12 15	Hergiswil — Löwen
12 05	Holstett — Gehr, Galliker	12 20	Breiten
12 10	Schönen — Dösch, Wirt	12 25	Käppelmett — Käserli
12 20	Hüswil — Engel	12 30	Willisau — Postplatz
12 25	Zell — Sonne	12 35	Flugplatz
12 35	Gefneu — Bahnhofrestaurant	Reiden - Nebikon-Flugplatz	
12 40	Flugplatz	12 00	Reiden — Eisenbahn
Gondiswil-Großdietwil-Zell-Flugplatz		12 05	Langen — Röhli
12 35	Gondiswil — Röhli	12 15	Dagmersellen — Löwen
12 45	Großdietwil — Löwen	12 25	Nebikon — Adler
12 50	Fischbach — Krone	12 35	Schütz — Kreuz
12 55	Fischbach — Fisch	12 45	Flugplatz
13 00	Zell — Sonne	Es liegt im Interesse der Flugmeeting-Besucher, die Plätze für die Autokure zum Flugplatz rechtzeitig zu belegen. Die bei Verkauftstellen nehmen Plätzchen vorausbestellungen bis am Freitag, den 15. August, entgegen.	
13 10	Gefneu — Bahnhofrestaurant	Platzvorausbestellungen für die Rückfahrten können während der Hinfahrt an den Biletteuren gerichtet werden.	
13 15	Flugplatz	Die Rückfahrten werden durch Lautsprecher auf dem Flugplatz rechtzeitig bekannt gegeben.	

Das Inserat, das für die Flugschau warb, erschien mehrmals in den Lokalzeitungen, so auch im „Willisauer Boten“ und im „Willisauer Volksblatt“. Bild Archiv Willisauer Bote.

Die Pioniere der Luftfahrt vertrauten kühn der Technik und liessen sich durch Misserfolge und Abstürze nicht von ihren Träumen und Visionen abhalten. Die Bevölkerung staunte über die gewaltigen technischen Möglichkeiten, und der Staat scheute sich nicht, finanzielle Mittel bereitzustellen.

Der Flugtag von Willisau war vorerst auf den 17. August 1930 vorgesehen, musste dann aber wegen schlechter Witterung um eine Woche verschoben werden. Man fürchtete, auf regennassem Boden könnten die Flugzeuge Schaden nehmen oder überhaupt nicht landen oder starten. Das folgende Wochenende brachte ideales Flugwetter. Schon am Samstag trafen zwei Maschinen ein, die von den Piloten Rudolf Herzig und Walter Eberschweiler gesteuert wurden. Zwei weitere Flugzeuge landeten am Sonntag 24. August. Der berühmte Luftfahrtpionier Walter Mittelholzer setzte mit seiner Maschine erst am Sonntagnachmittag um vier Uhr auf. Er musste auf

seinen vorgesehenen Akrobatikflug verzichten, da sein Flugzeug von den Behörden für diesen Zweck nicht zugelassen war. Als illustrierter Gast traf in Begleitung von Major Hermann Nabholz der englische Vice-Marshal Sir Sefton Brancker ein. Aus Luzern kam Pilot Gloggner, aus Bern Dr. Rubin von Müllenen und ein Vertreter des Eidgenössischen Luftamts. Letztlich befanden sich auf dem Ettiswilerfeld zehn Flugzeuge. Leider finden sich in den Berichten keine genauen Angaben über die Flugzeugtypen. Rudolf Robert Boehlen glänzte als Fallschirmspringer. Mehrmals liess er sich mit einem Motorflugzeug hinauftragen und sprang aus der Maschine und landete zielgenau auf dem Flugfeld unter tosendem Applaus der Zuschauer.

Pilot Herzig vollführte gewagte Akrobatikfiguren: Trudeln, Looping, Rollen und Rückenflug. Die Zuschauer schrien vor Angst auf, klatschten dann Beifall und bewunderten die Kühnheit des Fliegers. Die Willisauer Stadtmusik und die Feldmusik Ettiswil füllten die Programmpausen mit ihren Musikvorträgen.

Passagierflüge wurden schon am Samstagnachmittag angeboten. Über 60 Personen nutzten die Gelegenheit und wagten den Flug. Den ganzen Sonntag drängten noch mehr Leute zur Billettkasse. Wer dem Flugverkehr nur zuschauen wollte, musste für den Zutritt zum abgesperrten Flugfeld einen Franken bezahlen. Kinder bis zwölf Jahre hatten freien Zugang. Verschiedene Wettbewerbe füllten die Kasse der Veranstalter. Man konnte die Flughöhe und Geschwindigkeit bestimmter Flugzeuge schätzen und Preise gewinnen. Auch ein Flugpostbüro war eingerichtet worden. Viele Anwesende kauften Ansichtskarten und adressierten sie an Verwandte oder Bekannte. Die Willisauer Flugpostkarten werden heute unter Philatelisten gehandelt.



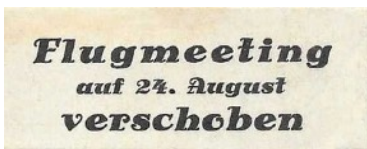
E

Der grosse gelbe Ballon „Rigi“ der von Oberst Ernst Theodor Santschi pilotiert wurde, stieg am Sonntagnachmittag auf, fuhr nach Osten Richtung Buttisholz, überquerte knapp den Sempachersee und landete in Rothenburg. Der Touringclub Luzern hatte für die Autofahrer eine Verfolgungsjagd organisiert. Dutzende Automobilisten versuchten, auf Haupt- und schmalen Nebenstrassen der Fahrt des Ballons zu folgen. Wer als erster auf dem Landeplatz eintraf, erhielt eine Auszeichnung. Der Aufstieg von tausend kleinen Luftballons, der Abwurf von Flugblättern und Fähnchen sorgten für weiteres Spektakel. Die Lokalzeitungen meldeten in der folgenden Woche die Namen der verschiedenen Wettbewerbsgewinner.

Darunter finden sich Personen, die sogar von Ballwil, Zug, Zofingen, Schöffland, Root, Langenthal oder Horgen angereist waren. Aus heutiger Sicht ist es erstaunlich, dass dieser Flugtag unfallfrei verlief. Am Schluss dankten die Organisatoren über die installierte Lautsprecheranlage dem Publikum für Disziplin und Ordnung. In den umliegenden Gaststätten klang der denkwürdige Tag fröhlich aus.

SF 30.3 Flugtag Willisau

Für Sonderflüge konnten die Linien ab Bern oder Zürich, seltener auch Basel und ganz selten Genf benutzt werden. Das Porto war für Karten im Inland 25 Rp., eingeschrieben 65 Rp., Briefe im Inland 35 Rp., ins Ausland 50 Rp. Es gibt zwei verschiedene Karten (B + C) die sich durch die unterschiedliche Platzierung des Drucker-einamens (siehe B1 + C1) unterscheiden. Bei der Karte C handelt es sich wahrscheinlich um eine zweite Auflage. Auf allen Karten und Briefen befindet sich der violette oder blaue Zusatzstempel A („Flugmeeting Willisau, August 1930“). Zu Werbezwecken wurde wahrscheinlich von privater Hand eine Etikette mit der Aufschrift „Flugmeeting auf den 24. August verschoben“ (D) abgegeben. Besucher mussten eine Eintrittskarte (E) für CHF 1.00 kaufen.



D

Brief nach Basel mit privatem Klebezettel (D)



Brief Drucksachen Nachnahme, vermutlich ein privater Zettel, der auf die Verschiebung des Flugtages um eine Woche auf den 24.8.1930 aufmerksam machen sollte.

Offizielle Linien:
Linie Zürich – Bern



Gewöhnliche Karte 25 Rp. nach Bern

Linie Zürich – St. Gallen



Karte zuerst nach Stuttgart frankiert, dann von Zürich-St. Gallen nach Emmishofen

Linie Zürich – Basel



Gewöhnliche Karte 25 Rp. nach Seelisberg

Linie Basel - Bern und Basel - Zürich



Flugpostbrief 35 Rp. nach Willisau



Flugpostbrief nach Zürich 35 Rp.

Linie Genf - Basel



Seltene Linie ab Genf 25 Rp. nach Ballwil

Auslanddestinationen



Karte München via Karlsruhe nach Konstanz.
Ankunftsstempel Konstanz auf der Rückseite



Karte Zürich - Innsbruck, Österreich



Flugpostbrief Linie Zürich - Basel und weiter nach New York, USA via Le Havre mit dem Schiff

Fremdverwendung der Karte



Gewöhnliche Karte vom Flugtag Willisau (24.8.1930) eine Woche später verwendet für Sonderflug St. Gallen - Vaduz (31.8.1930) mit Sonderstempel nach Zürich Wiedikon.

Einzigartige Doppelverwendung Sonderflug und Zeppelinfahrt



Offizielle Karte vom Flugtag Willisau

Entwertet, Ettiswil 24.6.30

25.8.30 direkt befördert Zürich-Friedrichshafen.

am 31.8.30 weiter mit dem Luftschiff LZ-127 „Graf Zeppelin“
auf die Bielefeldfahrt mit Landung in Bielefeld.

Dies ist die einzig bekannte Zeppelinverwendung
im Zusammenhang mit dem Flugtag Willisau.

Walter Kalt

Quelle:

- Roland Herzog www.philamondo.ch
- Letzte Kartenabbildung, Karte und Information von Fritz Kirchofer
- Auszug aus dem Artikel von Pius Schwyzer erschienen in Heimatkunde Wiggertal 2011, 68. Ausgabe, Buchverlag Heimatvereinigung Wiggertal, Willisau 2010.
- "Willisauer Bote" und "Willisauer Volksblatt" Ausgaben Aug. und Sep. 1930
- Informationen des Aero-Clubs der Schweiz
- Wikipedia

Kommt ein Schotte in eine Postfiliale: „Eine 50-Cent-Briefmarke bitte.
Aber machen Sie bitte den Preis ab, es soll ein Geschenk sein!“

Geschichte des BAe (Hawker Siddeley) Harrier

Neben der Jak-38 erreichte der Harrier als einziges Kampfflugzeug mit Senkrechtstartfähigkeit eine nennenswerte Produktionszahl und kann inzwischen eine vier Jahrzehnte umfassende Einsatzgeschichte vorweisen.



Die Jakowlew Jak-38 war das erste VTOL-Kampfflugzeug der Sowjetunion

Das ab 1965 mit "Harrier" bezeichnete Muster wurde schnell zum Inbegriff des senkrechtstartenden Militärjets. Das inzwischen Pegasus genannte Turbofan-Triebwerk mit umlenkbarem Schub lässt Starts und Landungen unter widrigsten Bedingungen zu.

Die Harrier-Baureihe ging aus britischen Versuchen mit VTOL (Vertical Take Off and Landing) Flugzeugen hervor, die 1957 begannen. Sir Sidney Camm (Hawker Aircraft) und Dr. Stanley Hooker (Bristol Siddeley Engines) entwickelten auf der Basis des Turbofan-Triebwerkes BS.53 ein taktisches Kampfflugzeug. Jeweils zwei im mittleren Teil des Hochdeckers paarweise angeordnete, maximal 93 Grad abwärts schwenkbare Düsen drückten mit ihrem Abgasstrahl den Jet nahezu senkrecht nach oben und gegebenenfalls rückwärts. Durch steuerbare Bewegung des umleitenden Rohres wird der Luftstrom stufenlos entweder nach unten oder nach hinten geleitet, um zum waagerechten Geradeausflug überzugehen. Das Flugzeug kann auch seitwärts fliegen und in der Luft stehen.

1960 hatte der Prototyp Hawker Siddeley XV-6A Kestrel seinen Jungfernflug, und 1964 mündete die Entwicklung schliesslich in das Modell Hawker Siddeley P.1127 Kestrel FGA Mk.1. In Grossbritannien wurde zum Test dieses Typs eine Staffel mit Flugzeugführern aus dem Herstellerland, der Bundesrepublik Deutschland und den USA gebildet. Der erste Harrier Mk.1 wurde 1969 von der Royal Air Force in Dienst gestellt. Unter der Bezeichnung AV-8A setzte auch das US-Marine Corps die GR.Mk.1 ein. British Aerospace, die Ende der siebziger Jahre Hawker-Siddeley übernommen hatten, entwickelten schliesslich mit McDonnell-Douglas das Modell AV-8B (Jungfernflug 1978), das bei doppelter Waffenlast seine Reichweite ebenfalls verdoppelte.



Eingesetzt wurde der **Harrier** anlässlich des Falklandkrieges Anfang der 80er Jahre gegen Argentinien. Er kann kurz aus der Deckung auftauchen und genauso schnell wieder verschwinden. Landebahnen sind nicht erforderlich.



Hawker Siddeley Sea Harrier

Der **See-Harrier** - eine robustere Variante dieses Flugzeugtyps - wird auf Flugzeugträgern mit verkürzter Landefläche verwendet, bei denen normale Flugzeuge über eine Art Rampe, bzw. Sprungschanze katapultiert werden müssen. Bei voller Zuladung startet auch der Harrier nicht senkrecht, sondern muss auf Flugzeugträgern katapultiert werden, um mehr Gewicht transportieren zu können. Landen kann er dort nur mit abgeworfenen Bomben.



Markant ist, dass er statt drei nur zwei einziehbare Räder in der Mitte des Rumpfes hat. Die äusseren klappbaren Stützräder dienen lediglich der Stabilisierung nach dem Aufsetzen.

Das Rolls Royce Pegasus ist ein Turbofan-Triebwerk, das ursprünglich von Bristol stammt. (Siehe Sammelblatt nächste Seite). Dieser einzigartige Antrieb wird in allen Versionen des Senkrechtstarters Hawker Siddeley Harrier eingesetzt (heute BAe British Aerospace). Rolls-Royce lizenzierte Pratt & Whitney zur Herstellung des Pegasus für die US-Versionen.



Das Pegasus ist ein Zweiwellen - Turbofan-Triebwerk mit Schubvektorsteuerung. Es besitzt einen dreistufigen Niederdruck - sowie einen achtstufigen Hochdruckverdichter, die durch je zweistufige Niederdruck- bzw. Hochdruck - Turbinen angetrieben werden. Ungewöhnlich an dem Triebwerk ist, dass sich Hochdruck- und Niederdruckwellen in entgegengesetzte Richtungen drehen, um Kreiseffekte bei niedriger Geschwindigkeit zu vermindern.

Der Antrieb besitzt eine einfache Schubvektorsteuerung mit vier schwenkbaren Düsen, die sowohl den Schub für den Auftrieb als auch für den Antrieb nach vorn liefern, so dass ein STOVL-Flug (Senkrechtstart) möglich wird. Die beiden vorderen Düsen werden mit Luft aus der Niederdrucksystem, die hinteren mit heißem (650°C) Jet-Abgas betrieben. Von entscheidender Bedeutung ist die simultane Beweglichkeit aller vier Schwenkdüsen.

Die Bristol Engine Company begann die Arbeit an der Pegasus im Jahre 1958. Das Triebwerk wurde in Zusammenarbeit mit dem Prototyp der Hawker Siddeley Harrier, die ihren Erstflug 1960 hatte, gebaut. Es entstand aus dem Bristol Orpheus. Die Niederdruckeinheit kam aus dem Bristol Olympus-Antrieb (heute Rolls-Royce Olympus). Produktion und Entwicklung des Pegasus wurde nach dem Kauf von Bristol durch Rolls-Royce im Jahre 1966 von dieser Firma fortgesetzt. Bis heute sind mehr als 1.200 Triebwerke dieses Typs hergestellt worden.

ANGUILLA

1998



Hawker Hurricane
Supermarine Spitfire



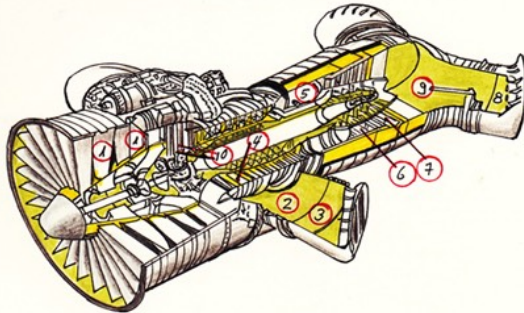
Sopwith F.1 Camel
Bristol F.2B



Avro Lancaster



Panavia Tornado Mk.3
Hawker Siddeley Harrier GR.Mk 7



Gegen Ende der 50er Jahre besprach der britische Flugzeugkonstrukteur Sir Sydney Camm mit dem Triebwerkdesigner Dr. Stanley Hooker die Möglichkeit, ein Düsentriebwerk mit beweglichen Düsen herzustellen, das bei einem Schub-Gewicht-Verhältnis der vollbeladenen Maschine von über 1 dem Flugzeug nicht nur den nötigen Vorwärtsantrieb liefern würde, sondern ihm genug Auftriebskraft geben könnte, um ohne jede Vorwärtsgeschwindigkeit zu starten. Diese einzigartige Entwicklung führte zum Rolls-Royce Pegasus-Mantelstromtriebwerk. Dabei stößt das Gebläse den Luftstrom durch zwei vorwärts gerichtete Düsen aus, während der Gasstrom hinten ebenfalls in einen Backbord- und Steuerbordstrom unterteilt durch zwei Düsen ausgeströmt wird. Die vier Düsen ragen aus den Seiten der Triebwerk gondeln und dem Flugzeugrumpf hervor. Die kalten Düsen liegen vor dem Schwerpunkt und die heißen Düsen dahinter. Bei nach unten gerichteten Düsen erzeugt das Triebwerk genügend Auftriebskraft zum Senkrechtstart. Beim taktischen Angriffsflugzeug Hawker Siddeley Harrier der RAF ermöglicht ein einziges Pegasus-Triebwerk Start und Landung von kurzen Rollbahnen, Senkrechtstart und -landung sowie den Überschallflug.

- | | |
|---|---|
| 1 Zweistufigengebläse | 2 Gebläseummantelung mit Luftstromausstoss auf jede Seite |
| 3 drehbare Düse auf jeder Seite zum Antrieb, Vorwärtsschub oder Bremsen | 4 Hochdruckkompressor |
| 5 Ringbrennkammer | 6 Hochdruckturbine zum Kompressorantrieb |
| 7 Niederdruckturbine zum Gebläseantrieb | 8 drehbare Düse auf jeder Seite |
| 9 Düsenantrieb, der alle vier Düsen miteinander verbindet. | 10 Antrieb der Zusatzgeräte |

*Sammelblatt Offene-Klasse Handzeichnung und Text mit
Rolls Royce Pegasus Turbofan-Triebwerk eingebaut in Hawker Siddeley Harrier .*

BELIZE

1993



AEROSPATIALE PUMA



D. H. MOSQUITO



AVRO LANCASTER



CONSOLIDATED LIBERATOR



SHORT STIRLING



HARRIER

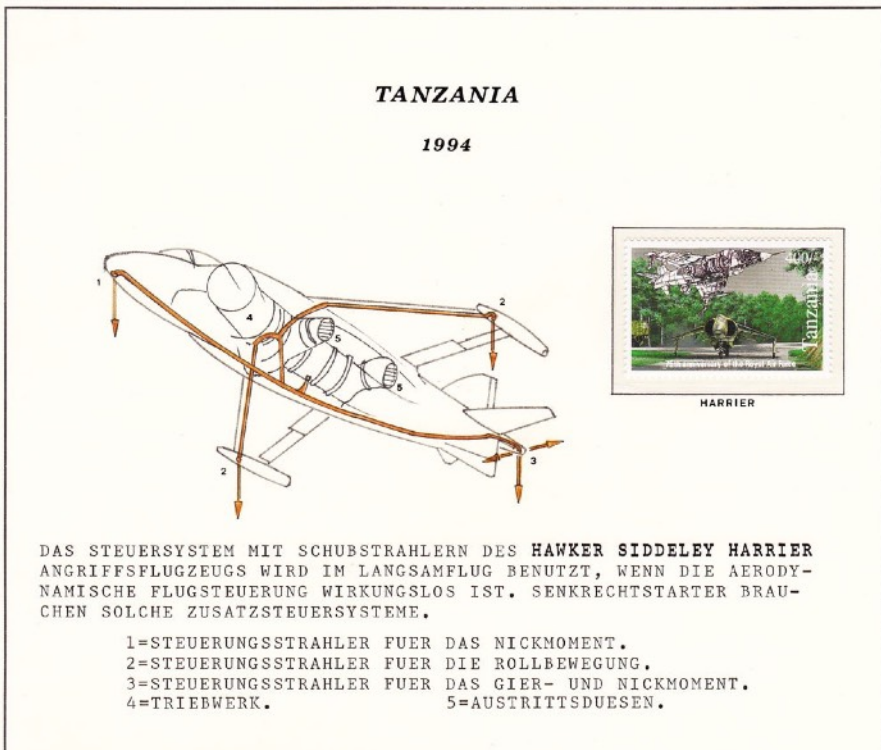
DER HAWKER SIDDELEY HARRIER VERKOERPERT DIE EINFACHHEIT DES "EIN-TRIEBWERK"-KONZEPTS. DAS TAKTISCHE VISTOL-KAMPFFLUGZEUG WIRD DURCH EIN PEGASUS 6 MANTELSTROMTRIEBWERK MIT VEKTORSCHUB VON 8618 Kp SCHUB MIT VIER BEWEGLICHEN SCHUBSTRAHLERN ANGETRIEBEN. DIE LUFT-EINLAESSE BEFINDEN SICH AUF JEDER SEITE DES RUMPFES HINTER DEM COCKPIT, UND DIE SCHUBSTRAHLER SIND UNTER DEN TRAGFLAECHEWURZELN. BEI NIEDRIGEN GESCHWINDIGKEITEN UND BEIM SCHWEBEN WIRD DIE MACHINE DURCH DIE STRAHLESTEUERUNG AN FLUEGELSPITZEN, BUG UND HECK GELENKT.



Sammelblatt Offene-Klasse Handzeichnung und Text mit Schubstrahler-Prinzip der Hawker Siddeley Harrier .

Das Prinzip:

Das Flugzeug schwebt auf dem Schubstrahl der schwenkbaren Düsen. Feinsteuerung und Stabilität werden durch entsprechende kleinere Düsen in Bug und Heck sowie an den Tragflügelspitzen erreicht. Man unterscheidet zwischen dem heissen Abgasstrahl des Strahltriebwerks und dem kalten Strahl der Turbinenschaufeln, die aufeinander abgestimmt sind.



Sammelblatt-Ausschnitt Offene-Klasse Handzeichnung und Text mit Steuersystem der Hawker Siddeley Harrier .



Walter Kalt www.walter-kalt.ch

Quelle:
www.bredow-web.de
Wikipedia.org

Flugpionierin Geraldine Mock, Hausfrau der Lüfte

Ägyptische Soldaten verhörten sie, verblüffte Araber stürmten ihr Flugzeug: Als erste Frau umrundete Geraldine Mock 1964 im Alleinflug die Erde. Und übernahm nach ihrem grossen Abenteuer wieder die Rolle einer braven Hausfrau.



Langsam ging Geraldine Mock mit ihrer Cessna in den Landeanflug, die Räder des kleinen Flugzeugs setzten bald auf der Landebahn des Flughafens Kairo auf. Über Funk meldete sich der Tower: "Wie lautet Ihre jetzige Position?", fragte der ägyptische Fluglotse. "Ich bin am Boden", antwortete die Pilotin verwirrt. Dann rasten Lastwagen auf sie zu, bewaffnete Soldaten geleiteten sie zum Verhör.

Vor ihrer Weltumrundung taufte Geraldine Mock ihr Flugzeug nach dem Abflugort auf den Namen "Spirit of Columbus", in Erinnerung an die "Spirit of St. Louis" des legendären Atlantiküberfliegers Charles

Lindbergh. Das Foto zeigt sie kurz vor ihrem Start am 19. März 1964. Auf den langen Flügen streifte sie die unbequemen Pumps ab. Das Flugzeug befindet sich heute im "National Air and Space Museum" in der amerikanischen Hauptstadt.

"Dann flieg doch um die Welt"

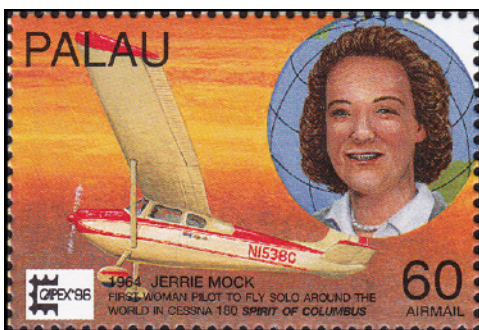
Bereits als Kind hatte Geraldine Mock, geboren am 22. November 1925, drei Wünsche: ein Kamel in der Sahara zu reiten, einen Elefanten im Dschungel - und einmal um die Welt zu fliegen. Mit ihrem Abenteuerdrang hatte möglicherweise die Strasse zu tun, in der sie in Newark im US-Bundesstaat Ohio aufwuchs. Auf Geheiss ihrer Mutter durfte "Jerrie", wie alle sie riefen, nur auf ihrer Seite der gefährlichen Strasse spielen. Weil dort aber ausschliesslich Jungs wohnten, vertrieb sie sich die Zeit mit ganz anderen Dingen als die Mädchen dieser konservativen Zeit: Sie jagte Räuber oder ging als Indianer auf die Pirsch.

Im Alter von sieben Jahren nahm ihr Vater die kleine Jerrie mit auf einen Rundflug. Es dauerte nur eine Viertelstunde, aber schon war sie der Fliegerei verfallen. Und begann später ein Studium der Luftfahrttechnik, in einer Zeit, in der Männer vor dem Hangar sassen und lachten, wenn eine Frau Flugstunden nahm.

Das Studium brach sie allerdings ab, als sie den Piloten Russell Mock heiratete. Fortan führte sie trotz ihrer früheren Ambitionen ein Leben als Hausfrau und dreifache Mutter - und war schrecklich angeödet. "Wenn dein Leben so langweilig ist, dann flieg doch um die Welt", provozierte ihr Mann sie im Dezember 1962. "Einverstanden!", lautete Geraldine Mocks Antwort. Flugstunden nahm sie bereits seit geraumer Zeit, das Ehepaar war sogar Miteigentümer einer kleinen Cessna.

Duell am Himmel

Statt zu putzen und zu kochen, kümmerte Mock sich nun um die Organisation von Überflugerlaubnissen und Landegenehmigungen, rief ausländische Botschaften an und suchte Sponsoren für die Finanzierung. Die Mocks verpassten dem elf Jahre alten Flugzeug vom Typ "Cessna 180" einen frischen Anstrich und bauten einen neuen Motor ein.



Die Briefmarke von Palau Ausgabe 1996 zeigt Geraldine Mock und ihr Flugzeug Cessna 180.

Die "Spirit of Columbus" war bei ihrer Weltumrundung elf Jahre alt. Zuvor hatte das Ehepaar Mock einen neuen Motor in das Flugzeug eingebaut.

Indes war die rebellierende Hausfrau nicht die einzige Frau, die endlich die Erde per Alleinflug umrunden wollte. Die professionelle Charterpilotin Joan Merriam Smith bereitete sich zur gleichen Zeit auf den Versuch vor. Die Konkurrentin war schon unterwegs, als Geraldine Mock am 19. März 1964 in Columbus (Ohio) abhob.

Ihren Flieger hatte die Himmelsstürmerin auf den Namen "Spirit of Columbus" getauft, in Erinnerung an den legendären Atlantikflug von Charles Lindbergh, der 1927 mit seiner "Spirit of St. Louis" nonstop von New York nach Paris geflogen war. Für ihren grossen Tag hatte sie sich in Schale geworfen und trug ein blaues Outfit mit Blume am Kragen, dazu blaue Pumps.

Die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Flug waren allerdings miserabel. Die Weltrekordaspirantin hatte zu dieser Zeit noch keine 800 Flugstunden absolviert und war nie übers offene Meer geflogen. Kaum war sie in der Luft, traten die ersten Probleme auf. Das Funkgerät fiel aus: kein Signal! Zum Glück gelang es Mock, trotz gefährlicher Scherwinde auf einer Luftwaffenbasis auf den Bermuda-Inseln zu landen. Techniker halfen ihr weiter.

Für arabische Männer eine Sensation

Zunächst verhinderten Sturmfronten den Weiterflug. Eine Woche war Geraldine Mock zur Untätigkeit verdammt, bis das Wetter aufklarte. Der Atlantik sollte weitere unangenehme Überraschungen bieten. Eines Nachts, als der Autopilot steuerte, verlor die "Spirit of Columbus" an Höhe: Die Tragflächen vereisten allmählich. Am nächsten Morgen schien zum Glück die Sonne, das Eis schmolz.



Nach fünf Tage befand sich die Rekordfliegerin bereits in Neu-Delhi. Zu diesem Zeitpunkt hatte sie etwa die Hälfte der Strecke zurückgelegt.

In der arabischen Welt war die fliegende Hausfrau eine Sensation. Nach der Landung im saudischen Dhahran, wo Frauen nicht unverschleiert auf die Strasse treten durften, umringten Dutzende Männer mit Turbanen die "Spirit of Columbus". Staunend kletterten

sie am 3. April 1964 in die Maschine und lachten: Kein Mann! Eine Frau!

Wegen ihrer Konkurrentin blieb Mock allerdings bei ihren Zwischenstationen wenig Zeit, sich das Land genauer anzuschauen. "Joan macht pro Tag 2000 Meilen", setzte sie ihr Mann bei Telefongesprächen unter Druck. Entnervt drohte sie ihm: "Wenn du mich noch einmal wegen Joan anrufst, fliege ich mit dem Linienflugzeug zurück!"

"Ohios Goldener Adler"

Immer weiter führte sie ihre Reise. Die kleine Cessna überflog Wüsten und Dschungel, den indischen Sukkontinent und die Philippinen, bis sie am 17. April wieder in Columbus in Ohio eintraf.

29 Tage, 11 Stunden und 59 Minuten hatte Mocks Reise gedauert, 21-mal war sie unterwegs gelandet. Ihre Gegnerin hatte sie längst abgehängt - als gute Verliererin gratulierte Joan Merriam Smith per Telegramm. Bei der Landung warteten zahlreiche Bewunderer; die Zeitungen taufte sie auf den Namen "Ohios Goldener Adler". Aus Washington, D.C. sandte Präsident Lyndon B. Johnson Glückwünsche.

Das konservative Frauenbild der Sechzigerjahre konnte aber auch ihre Heldentat nicht erschüttern. "Sie liessen Ihren Mann einen Monat allein, wie kam er zurecht?", wurde Mock am 27. April 1964 in der Fernsehsendung "To tell the Truth" gefragt. Die Pilotin, wieder artig frisiert und im Hausfrauenkostüm, antwortete mit einem kleinen Lächeln: "Oh, seine Mutter kam und half ihm."

Bald musste Russell Mock wieder ohne seine Frau auskommen. Die Ehe wurde geschieden, im Alter lebte die Luftfahrt-pionierin einsam in einem Haus in Quincy (Florida), in dem die Blumen auf der Fensterbank welkten und die Weihnachts-dekoration noch im Januar hing. Geraldine Mock starb am 30. September 2014.



Auch als alte Dame war sie hellwach, sobald jemand sie auf ihre Abenteuer in der Luft ansprach. Mock wusste genau, was sie geleistet hatte. Dem "Flying Magazine" hatte sie im August 1964 gesagt: "Es war Zeit, dass eine Frau das tat."

1979 wurde die Ehe der Mocks geschieden. Geraldine lebte danach zurückgezogen in Quincy. Sie hatte Schwierigkeiten, Arbeit zu finden, und war schliesslich halbtags als Empfangsdame tätig.

*Das Fliegen konnte sie sich nicht mehr leisten.
Das Foto stammt aus dem Jahr 1984.*



Am 14. Sep. 2013 wurde dieser schöne Sonderstempel mit der Cessna 180 in Newark Ohio abgeschlagen.

Walter Kalt

Quelle; <http://www.spiegel.de/einestages/geraldine-mock-umflug-als-erste-frau-die-welt-a-1062041.html>

Der besondere Beleg.

1.3 O.A.T. aufgestempelt

Der Typ XVII kommt in der Zeit von 07.48 bis 09.69 in den Farben violett und schwarz vor. Dieser Stempel wurde in London, eventuell auch in Amman, Jordanien verwendet. Die Zusatzbezeichnung F. S. = Foreign Section = Auslands-Abteilung.

Königreich Jordanien
Ausgabe vom 01.04.52
Währung in Fils



Besetzungsausgabe von
Jordanien mit Aufdruck
„PALESTINE“
Ausgabe vom 02.12.48
Währung in Mils

Jordanien
Ausgabe von 1930/47
Währung in Mils

Besonderes: von 05.48 bis zum 23.04.50 waren Teile von Palästina (Westbank) von Jordanien besetzt. Vor der Ausgabe eigener Marken wurden jordanische Marken ohne Aufdruck benutzt. Ab 02.12.48 kamen Marken mit Aufdruck „PALESTINE“ in Arabisch und Englisch heraus. Am 24.04.50 wurden die besetzten Gebiete Jordanien angeschlossen. Die Besetzungsausgaben konnten aufgebraucht werden. ==> Neue Währung ab 01.04.52 <==

Posttarif: Auslandsbrief-Grundtaxe bis 20 g = 20 Fils; Luftpostzuschlag bis 5 g = 20 Fils

Leitweg: Bethlehem, 09.04.52 – Amman, → Amman–Damaskus–Beyrouth–London–Zürich, Zürich–Luzern, ...

MISSION SUISSE CARITAS
 CEUVRE DE SECOURS POUR LA PALESTINE
 DÉLÉGATION DE L'UNION SUISSE DE CHARITÉ

Beitlehem (H. K. Jordan) P. O. B. 16



SWITZERLAND

Mr. & Mrs. Rölli-Moser
 Moosstrasse 18

LUZERN

