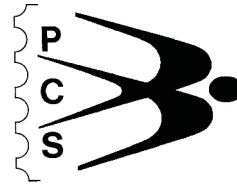


Ausgabe 2/2014



PHILATELIE UND LUFTPOST



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



Erstflug Airbus A380 der Emirates

01.01.2014 Vaduz - Dubai

Offizielle Lancierung der Etihad Regional

16.01.2014



Inhaltsverzeichnis

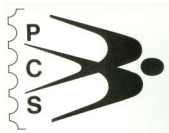
Vorstand des PCS / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Aufgabenbereich	Seite 5
Liebe Mitglieder Peter Beer / Heinz Berger	Seite 6
PCS – Termine	Seite 8
SAV – Termine	Seite 9
Bildbericht Tag der Aerophilatelie 2014	Seite 10
Grusswort von Frau Carina Ammon	Seite 12
Heinz Berger	
Wussten Sie schon	Seite 15
Letzter Überlebender der Hindenburg gestorben	Seite 21
Walter Kalt	
Gefälschte Stempel auf Erstflugbriefen	Seite 16
Historischer Teil	Seite 22
Hugo Ruoss	
Redaktionsschluss	Seite 21
Tasman Empire Airways Limited Teal	Seite 27
Der besondere Beleg	Seite 33
Peter Beer	

**Klicken Sie doch mal auf die Homepage
vom PCS
Z.B. das ganze Heft Philatelie & Luftpost in Farbe.**

www.philclub-swissair.ch

vom SAV

www.sav-aerophilatelie.ch



Philatelisten-Club Swissair

Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

Präsident (zusätzlich Mitgliederdienst, Nachversand, 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 Hofwiesenstrasse 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

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

Versand

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

Korrespondenz und Neuheitendienst

Lise Däppen Kasernenstrasse 24 8180 Bülach
Tel. 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 ab GV 2014

Präsident:	Heinz Berger, Gofritstrasse 9, 3114 Wichtrach Tel: 031 781 18 01 Email: heinz.berger@certiconsult.ch
Vizepräsident und Leiter Katalogkommission:	René Koller, Engelstrasse 3, 8004 Zürich Tel: 044 241 77 88 Email: r.koller@gmx.net
Sekretär und Katalogstelle:	Jürg Tschumper, Im Langacher 15, 8606 Greifensee Tel: 044 940 78 74 Email: jtsch@gmx.ch
Finanzen: und Mitgliederliste	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
Neuheitendienst:	Alex Unterfinger, Via Campagne 6b, Postfach 117, 6596 Gordola Tel: 091 745 44 61 Email: alex@cicli.ch
Auktionator:	ab Herbstversammlung 2014 vakant
Weitere Funktionen:	
Webmaster	Rolf Rötheli, Sihlwaldstr.9/11 8135 Langnau am Albis Tel: 079 230 93 89 Email: rolf.roetheli@juliusbaer.com
Ehrenpräsident	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

Seitens des SAV gibt es folgendes zu berichten:

Die Tage der Aerophilatelie 2014 (TDAs) sind mit grossem Erfolg über die Bühne gegangen. Die Kombination des philatelistischen Anlasses mit einem Flugmeeting und der Patrouille Suisse und weiteren hervorragenden Darbietungen haben das Publikum angesprochen. Dem Philatelisten-Verein Biel sei für die hervorragende Organisation und Durchführung ganz herzlich gedankt.

Bereits arbeiten wir an zwei weiteren TDAs. 2015 im Heiget-Huus in Fehraltorf ZH, das in der Nähe des Flugplatzes „Speck“ liegt. 2016, zum 50. Mal feiern wir den TDA mit einem Grossanlass in der Luftfahrthalle des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern (VHS). Bitte beachten Sie die SAV-Termine in diesem Heft und reservieren Sie sich diese.

Die Wechsausstellung im Verkehrshaus kommt beim Publikum gut an. Im Hinblick auf die Air Days im VHS ist zurzeit mein Exponat „Hugo Junkers und die G38 - der Jumbo der 1930-er Jahre zu sehen. Ein Flugzeug, das in den 30er-Jahren die Hauptpostlinie zwischen Berlin Zentralflughafen - Amsterdam Schiphol - London Croydon bediente. Ab November 2014 wird dann für drei Monate das Exponat von Jochen Paschke über Berlin zu sehen sein. Ab März 2015 wird Markus Flückiger über die Militär-Luftfahrt CH ausstellen und ab Juni 2015 Peter Lauber über die Luftpost CH 1949-1957. Der SAV hat Jahreskarten für das VHS. Diese können für einzelne Tage beim Präsidenten bestellt werden.

An der diesjährigen Herbstversammlung wird uns nach dem Mittagessen Frau Carina Ammon, Post CH AG, Leiterin Kommunikation Briefmarken und Philatelie, einen Kurzvortrag über ein philatelistisches Thema halten.

Sorge bereiten zurzeit die vielen Rücktritte im Vorstand unseres Verbandes, dem VSPHV (Verband Schweizerischer Philatelisten-Vereine), bei dem auch der SAV Mitglied ist. Es stellt sich die Frage wie es weitergeht und ob die heutigen Strukturen dem schwindenden Mitgliederbestand angepasst werden müssten. Die eher chaotische Diskussion läuft zurzeit... und man fühlt sich etwas verloren. Die alle zwei Jahre stattfindende Delegiertenversammlung des VSPHV findet am 18. Oktober 2014 statt. Der SAV wird vertreten sein.

Ich freue mich auf Ihre Teilnahme an den nächsten Anlässen.



Liebe Mitglieder,

Dieses Jahr konnte man an vielen Ereignissen teilnehmen, welche mit der Luftfahrt zu tun hatten. Für Freunde der Militär-Luftfahrt waren die Tage in Payerne ein unvergessliches Ereignis. Für uns Aero-Philatelisten waren die Tage der Aerophilatelie wieder ein gelungener Anlass, an dem es viele tolle Exponate zu bestaunen gab und in Amerika, genauer in Bellefonte PA, gab es einen internationalen Aero- und Astro-Philatelie-Wettbewerb unter FIP-Bedingungen. Zu sehen war eine exquisite Ausstellung. Unser Mitglied Ernst Leu gewann dabei eine Goldmedaille und auch ich durfte mit einer solchen wieder den Heimweg antreten!

Für die Schweiz war der Rollout „unseres“ neusten Flugzeuges, der Pilatus PC-24, ein weiterer Meilenstein in der Flugzeugentwicklung! Wie man ein mittleres Unternehmen gewinnbringend und dem Markt angepasst leiten kann, wird uns vom Management der Pilatus-Werke eindrücklich gezeigt!

Nicht so beim Grossunternehmen SWISS. Hier geht man mit dem Personal auf direkten Konfrontationskurs! Eigentlich sollten die beiden Gesamtarbeitsverträge beider Pilotenkörpers im Frühling erneuert werden inklusive dem Zusammenschluss der Piloten-Verbände. Bei den Airbus-Piloten wurde der GAV aber zusätzlich noch so stark verschlechtert, dass er abgelehnt wurde. Schade, denn der Zusammenschluss der beiden Piloten-Körpers wurde von beiden Seiten gewünscht! Nun haben die Regional-Piloten der SWISS einen neuen GAV inklusive der Zusicherung der Bedienung des neuen Langstreckenflugzeuges, der B-777, obwohl sie keine Langstrecken-erfahrung haben. Diese Zusage ist auch nicht kompatibel mit dem aktuellen GAV der Airbus-Piloten. Deshalb hat die SWISS den GAV nun gekündigt. Ob das gut geht, kann ich nicht sagen. Wieder ein Hickhack auf den Schultern des Personals!

Und die Lufthansa schlägt gleich in die gleiche Kerbe: auch hier sollen neue, billige Airlines gegründet werden, welche mit eingemietetem Personal (Kabine und Cockpit) die LH-Strecken bedienen sollen! „Safety first“ hiess es früher einmal, heute muss es einfach nur billig sein! Dass der Markt etwas verrückt spielt, sieht man auch am Beispiel Lugano. Nachdem Darwin Airlines, welche im Auftrag der SWISS die Strecke Lugano-Zürich-Lugano bediente, von der Etihad übernommen worden war, wurde die Zusammenarbeit mit Darwin beendet. Nun fliegt die SWISS (resp. AUA, da die SWISS selber kein entsprechendes Flugzeug hat) selber wieder 4x täglich diese Strecke. Etihad Regional gibt aber nicht klein bei

und fliegt die Strecke auch 2x täglich! Vielleicht ist das wegen der kommenden Sperrung der Gotthard-Röhre für den Autoverkehr?

Ohne grosse Sorgen können wir uns im Winter wieder unserer Sammeltätigkeit widmen und uns an den kleinen, auf der einen Seite klebrigen, „Papierfötzeli“ oder den Briefen erfreuen!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen jetzt schon eine frohe Weihnachtszeit und einen guten Start in ein erfolgreiches, gesundes Neues Jahr!

Ihr PCS-Präsident

Peter Beer

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

2014: 03. Nov

Vortrag von Peter Beer Bemannte Weltraumstationen

01. Dez **Chlausabend** 19.00 Uhr

2015: 05. Jan 02. Feb 02. März 13. Apr 04. Mai
01. Jun 06. Juli 07. Sept 05. Okt 02. Nov
07. Dez **Chlausabend** 19.00 Uhr

27. März PCS-Generalversammlung

**Nicht nur Mitglieder,
auch Gäste sind immer herzlich Willkommen.**

SAV-Termine 2014 und 2015 (Fortsetzung)

Sonntag, 26. April 2015, SAV Generalversammlung im Hotel-Restaurant Landhus, Seebach, mit Auktion oder Börse

Bitte beachten Sie die Einladung zur Hauptversammlung im Hotel-Restaurant Landhus, die Ende März 2015 versendet wird. Im Anschluss an die Auktion oder Börse findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt. Anschliessend findet die 90. GV statt.

Samstag & Sonntag, 16. & 17. Mai 2015, Tage der Aerophilatelie (TDAs) 2015 im Heiget-Huus in Fehraltorf ZH

Die 49. Tage der Aerophilatelie finden am 16. und 17. Juni im Heiget-Huus statt. Vom nahe gelegenen Flugplatz „Speck“ wird ein Sonderflug durchgeführt. Es wird eine kleinere philatelistische Ausstellung organisiert, ebenso die traditionelle Briefmarkenbörse. Der Anlass wird vom SAV selber organisiert. Weitere Details finden Sie in der nächsten Klubpost.

Sonntag, 15. November 2015, SAV Herbstversammlung im Hotel-Restaurant Landhus mit Auktion oder Börse sowie Vortrag

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung in der Metzgerhalle, die im Oktober 2015 versendet wird.

Der SAV-Höck im Hotel-Restaurant Landhus findet jeden 2. Mittwoch des Monats statt. Es sind dies für **2015** die folgenden Daten: **14. Januar, 11. Februar, 11. März, 8. April, 13. Mai, 10. Juni, 8. Juli, 12. August, 9. September, 14. Oktober, 11. November und 9. Dezember.** Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch im Restaurant.

Vorankündigung für 2016

Im 2016 feiert der SAV die 50. Tage der Aerophilatelie, die seit 1967 jedes Jahr und ohne Unterbruch durchgeführt werden. Der Grossanlass findet in Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt, beginnt am Freitag, den 7. Oktober und dauert bis Dienstag, den 18. Oktober. Das 1. Wochenende findet im Rahmen der Air Days 2016 statt. Reservieren Sie sich diesen Zeitrahmen.

Bildbericht von den Tagen der Aerophilatelie 2014 im Worbenbad BE



Das OK der TDAs 2014 mit Gästen



Das Team beim Briefe abstempeln...

von links nach rechts,
Frau Susanne Ruoff, CEO Post CH AG, Herr Hans Stöckli, Ständerat, OK-
Präsident TDAs 2014, Herr Erich Fehr, Stadtpräsident Biel, Herr Gerhard
Kraner, CO-OK-Präsident TDAs 2014



Hans Stöckli... etwas gezeichnet vom Fallschirmabsprung mit dem Postsack



Die OK-Chefs vor dem Pilatus-Porter PC-6 mit den Sonderbelegen aus Bern kommend

Bitte beachten Sie auch die „philosophisch“ geprägte Begrüßungsansprache von Frau Carina Ammon auf der nachfolgenden Seite

**Tage der Aerophilatelie Biel-Worben/Kappelen
14. Juni 2014**

Grusswort von Frau Carina Ammon, Post CH AG
Leiterin Kommunikation, Briefmarken und Philatelie

Begrüssung

Lieber Heinz Berger
Lieber Ständerat Stöckli
Lieber Jean-Marc
Liebes O.K., liebe Gäste
Werte Kolleginnen und Kollegen aus der Medienwelt

Es sind die Griechen. – Die Griechen sind ‚schuld‘, dass wir heute hier sind. Und das, weil schon 2000 Jahre vor Christus Neid, Missgunst und Rache Menschen zu Verrätern, Feinden und Tätern machten. Genau.

Dädalus, der Papa von Ikarus, war ganz ein Schlimmer. Seinen Neffen hat er getötet aus Neid auf seine Kreativität, König Minos hat er hintergangen, ... weitere Ausführungen erspare ich Ihnen ... und schlussendlich war er zu feige, seine Strafe zu akzeptieren und plante seine Flucht von der Insel Kreta. Und zwar mit seinem Sohn Ikarus. Über den Wasserweg war dies nicht möglich. ... Den Rest der Geschichte kennen Sie:

Mit den selbst gebastelten Flügeln flogen Vater und Sohn in die Freiheit. Allen Aufforderungen und Hinweisen zum Trotz, befolgte Ikarus die Warnungen und Regeln seines Vaters nicht.

Getrieben durch das Freiheitsgefühl des Fliegens kam Ikarus der Sonne zu nah, das Wachs an den Flügeln löste sich und der Junge stürzte in Meer. Plumps.

Voilà, das ist der Anfang der Geschichte der Fliegerei und damit verbunden der der Aerophilatelie. Dazu später noch etwas mehr ...

Der Wunsch der Menschheit, fliegen zu können, hält sich seit Menschengedenken in alle Kulturen.

Diesem Thema sind der heutige und morgige Tag denn auch gewidmet. Folgen Sie den Spektakeln hier auf dem Flugplatz und staunen Sie, welche Arten von Fliegerei es gibt.

- Schmunzeln Sie beim Gedanken, dass die Crew der Patrouille Suisse ihren Lebenstraum vielleicht beim Basteln eines Papierfliegers – notabene mit Anleitung und Support – im zarten Alter von 5 Jahren definiert hat.
- Machen Sie sich Gedanken darüber, dass Ballonfahren nicht ganz so einfach ist, wie es aussieht.
- Und erfreuen Sie sich an der ‚Mini‘fliegerei und ‚Basis‘aerophilatelie, wenn unsere Kinder Luftballons mit Postkarten in den Himmel steigen lassen – in der Hoffnung, die Finderin oder Finder möge ihnen einen Gruss von irgendwo nach Hause schicken.

Herzergreifend – nicht?

Mit der – ‚am-Luftballon-eine-Karte-in-den-Himmel-steigen-lassen – Geschichte‘ – spannen wir den Bogen von der Fliegerei zur Philatelie.

Philatelie ...

Ja, liebe Gäste – und es sind wieder die Griechen! Aber dieses Mal in positivem, zwischenmenschlichem Sinn.

Denn die alten Griechen pflegten die Menschen, die ihnen nahe standen, ‚Philos‘ zu nennen.

Und so fühle ich mich heute hier. Unter Freunden (philos), die ein gemeinsames Interesse haben, ein gemeinsames Hobby pflegen – eine Passion dafür haben, sich für etwas einzusetzen, sich daran zu erfreuen. Es ist schön, Sie – Euch alle – hier im Seeland treffen zu dürfen, zu plaudern, sich auszutauschen, zu philosophieren.

Die Briefmarke und flankierende Produkte liegen der Schweizerischen Post am Herzen, und damit auch die «Tage der Aerophilatelie» hier in Worten. Als Anerkennung dazu veröffentlichte sie denn auch eine Bildpostkarte – mit der Formation ‚Delta‘ der Patrouille Suisse.

Das eingedruckte Postwertzeichen – eine Charakteristik der BPK – ist die Briefmarke «100 Jahre Schweizer Luftwaffe» – gestaltet von Fredy Trümpi aus Binz. Fredy, ein grosses Kompliment und ein Dankeschön für die wunderschöne Umsetzung.

Fredy Trümpi wird im Anschluss gerne Ihre Belege signieren.

Briefmarken sind nicht nur für die Sammler und die Post von Bedeutung, sondern für alle Menschen.

Sie sind ein Zeitzeugnis: Jede einzelne Marke ist ein Abbild der Geschichte, der zeitgenössischen Gestaltung und ein Stück Gedächtnis der Schweiz. Jede einzelne Ausgabe erzählt aus ihrer Zeit. Und mit jeder neuen Marke wird der Geschichte ein Kapitel hinzugefügt. Der Begriff «Kulturgut» ist darum mit Sicherheit richtig gewählt. Und jede Briefmarke – jedes philatelistische Produkt – IST ein Stück Schweiz.

... und jetzt schulde ich Ihnen noch `was. Nämlich die Bedeutung der 2. Silbe des Wortes Philatelie:

`philos` heisst Freund. Das haben wir definiert. `atelia` heisst so viel wie Abgabefreiheit – würde dann also die gestempelte Ware definieren. `atelos` heisst ‚ohne Ende‘. Und das gefällt mir ganz besonders: Ohne Ende soll es sein. Das Sammeln der Kunstwerke in Kleinformat!

Und damit spannen wir den Bogen noch weiter:
nämlich zum Philatelistenverein Biel, der :

1. dieses Jahr sein 125-igstes Jubiläum feiert. – Dazu gratuliere ich recht herzlich und wünsche für die Zukunft nur das Beste, viel Erfolg und gutes Gelingen.
- Und**
2. die Zusage erhalten hat, unter dem Patronat des Schweiz. Aerophilatelisten-Vereins, im Rahmen seines grossen Geburtstags, die Tage der Aerophilatelie 2014 zu organisieren und durchzuführen.

Damit verlassen wir die griechische Mythologie und tauchen ein in die Welt von Grimm's Märchen und der Geschichte des tapferen Schneiderleins:

7 auf einen Streich ‚schlagen` wir dieses Wochenende:

1. Begeisterte aus der Welt der Fliegerei sind hier.
2. Aerophilatelisten kommen auf ihre Kosten und erhalten echt gelaufene Belege.
3. Der Philatelistenverein Biel feiert sein Jubiläum in grossem und ehrwürdigem Rahmen.
4. Kinder und Jugend werden zu 100% in den Anlass einbezogen.
5. Das O.K. hat eine – philatelistisch ausgedrückt – Grossgoldmedaille für seine Arbeit verdient.
6. Sie alle sind da. Aus welchen Beweggründen auch immer.

... und 7tens: die Griechen sind schuld!

Ich wünsche Ihnen von Herzen zwei wunderschöne Tage hier in Worben.
Auf dass Ihnen Flügel wachsen werden und Sie viele Höhenflüge erleben werden.

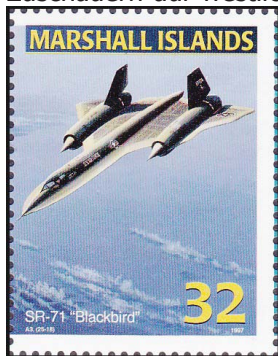
Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Wussten Sie schon...

Dass am Nachmittag des **6. September 1976 die MiG-25 "Foxbat"**, eines der bestgehüteten Geheimnisse der Sowjets im kalten Krieg, **den Westmächten im wahrsten Sinne des Wortes "als Geschenk in die Hände fiel"**? Viktor Belenko, ein Elite-Pilot der Sowjetischen Luftwaffe, verliess mit seiner streng geheimen MiG-25 den russischen Luftraum und flog nach Japan, wo er auf dem City Commercial Airport von Hakodate vor hunderten verblüfften



Zuschauern auf westlichem Territorium landete. Sein Treibstoffvorrat nach der Landung hätte noch eine Flugzeit von 30 Sekunden zugelassen. Die USA hatten somit die einmalige Gelegenheit, das zum damaligen Zeitpunkt wohl geheimste Kampfflugzeug des Ostens eingehend zu studieren.



Bis zum Jahre 1975 hatte die erstmals 1967 in Moskau vorgestellte Maschine 18 Weltrekorde in verschiedenen Disziplinen erfliegen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 3.000 km/h und einer Gipfelhöhe von mehr als 36.000 m stellte die als Abfangjäger und Höhengaufklärer konzipierte Maschine u. a. ein Gegenstück zur die amerikanischen **Lockheed SR-71 „Blackbird“** dar.

Briefmarken Walter Kalt

Text-Quelle : www.airventure.de G. Schmid

Gefälschte Stempel auf Erstflugbriefen

Von Hugo Ruoss, Kloten

Und immer wieder tauchen Fälschungen zum Schaden der Sammler auf. Bei Briefen sei, so war die Meinung bisher, die Gefahr nicht gross, müssten doch Abgangs- und Ankunftstempel gefälscht werden, was sehr schwierig ist.

Die in den letzten Jahren bekannt gewordenen Stempelfälschungen belehren uns etwas anderes. Da müssen wahrscheinlich in den Nachkriegsjahren eine oder mehrere Stempelfälscher-Banden am Werk gewesen sein, die auch uns Aerophilatelisten schweren Schaden zugefügt haben, sind doch einige Sammler betroffen und mindestens zwei bekannte Schweizer Prüfer den Täuschungen zum Opfer gefallen.

Ich habe aus den Fälschungsunterlagen von Herrn Bohler gesehen, dass in den 60er und 70er Jahren mehrere Fälschungswerkstätten ausgehoben wurden, vor allem in Deutschland, auch eine in der Schweiz und in Österreich. Masche: Man kauft billig bewertete Marken mit Falz, stempelt sie mit den gefälschten oder gestohlenen Stempeln oder fabriziert Briefe. Oder man lässt die Helvetia mit Schwert SBK 110 und 113 mit roten Flügelrad und Propeller aufdrucken. Nun muss man nur noch einige geeignete Hehler, „Vertrauensleute“ finden, die die Ware vermarkten. So geschah es auch.

Wir befassen uns nun mit den Fälschungen die unseren Sektor betreffen. Die gefälschten Propeller Aufdrucke sind heute nicht (mehr) das Problem und sie sind nicht Gegenstand dieses Artikels.

Wir wissen aus Artikeln in der SBZ, dass vom Vorläufer Lugano Ganzfälschungen existieren. Siehe Artikel in SBZ 12/2013 von Monsieur Pierre Guinand. Man sieht dort eine Karte mit der Fälschung des **Lugano-Vorläufers** vom 8. Juni 1913, des Sonderstempels, des Ankunftstempels von Fescoggia und des Mendrisio-Stempels, verkauft kürzlich bei Ebay!! Nach 100 Jahren schwirren solche Fälschungen immer noch umher und man versucht, ein Opfer zu finden. Dann sind vom Postflug **Vevey-Villeneuve** von Henri Kramer vom 22. Juni 1913 Postkarten bekannt, adressiert an Mr. A.R. Hawley Aero Club New York, mit gefälschtem roten Sonderstempel!! , 1993 bei Al Zimmermann in einer Auktion und im Oktober 2007 bei Numeg Stamp Sales, diesmal aber als „fake“ bezeichnet „Good reference piece for the specialist „ für 100 Dollar angeboten.

„Erstflugbriefe“ vom 14. Nov 1920, (Basel)-Lörrach-Frankfurt

Im Luftposthandbuch mit Fr. 12'000 bewertet mit Notiz „2 Briefe und eine Karte“. Mindestens 4 Briefe sind gefälscht, der grösste Verlust.

Es wurden in den letzten 20-30 Jahren mindestens 4 Briefe angeboten und auch zu sehr hohen Preisen verkauft, die angeblich am 14. November 1920 von Lörrach nach Frankfurt geflogen seien, alle mit der gleichen alten Schreibmaschine geschrieben, kein Wort von Hand, keine postalischen Vermerke, dafür meist bis zu drei Ankunststempel, die damals für gewöhnliche Briefe gar nicht üblich waren. Dann als Höhepunkt, ein Brief mit einer Express-Etikette, die viel später als 1920, wie ich erfahren habe, erst nach dem II. WK herausgegeben wurde. Alle Stempel sind gefälscht, die Marke F1 ist echt.

Es ist schon erstaunlich, dass niemand hellhörig wurde. Ja, man kannte ja keine Auflagezahlen, bis ein Artikel von Roland Kohl in der Postgeschichte im Jahre 1991 erschien. Dort werden uns zum ersten Mal die Statistiken der KP Direktion Basel über die im November 1920 für die Linie Lörrach-Karlsruhe-Mannheim-Frankfurt abgefertigten Sendungen mitgeteilt. Ein ungemein wichtiges Dokument (Abb. 1) Dort wird festgehalten, dass am 14.11.1920 nur 3 Sendungen von Basel 2 nach Frankfurt abgefertigt wurden, 2 Briefe und eine Karte.

Ns.	Basel 2-Karlsruhe gewöhnliche				Basel 2-Mannheim gewöhnliche				Basel 2-Frankfurt gewöhnliche				Total	Anmerkungen des Autors	
	Tag	R	Bfe	Ktn	Dks	R	Bfe	Ktn	Dks	R	Bfe	Ktn			Dks
	11.11.	-	5	4	-	-	-	5	-	4	9	6	-	33	
	12.11.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	
	13.11.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	
	14.11.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	3	Luftpostbeförderung (Sonntag)
	15.11.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	Luftpostbeförderung
	16.11.	-	-	1	-	-	-	-	-	17	-	-	-	17	Luftpostbeförderung
	17.11.	-	2	3	-	-	-	1	-	2	8	5	-	28	28
	18.11.	-	1	-	-	-	-	1	-	1	5	-	-	8	8
	19.11.	-	-	-	-	-	-	-	-	3	6	3	-	12	Luftpostbeförderung
	20.11.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	3	-	12	
	21.11.	-	2	1	-	1	-	-	-	1	7	2	-	14	(Sonntag)
	22.11.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	Luftpostbeförderung
	23.11.	-	-	-	-	1	-	-	-	6	14	-	-	21	Luftpostbeförderung
	24.11.	-	1	1	-	-	-	1	-	2	6	1	-	10	Luftpostbeförderung*)
	25.11.	-	1	-	-	-	-	-	-	1	11	1	-	14	
	26.11.	-	4	-	-	-	-	-	-	1	5	2	-	12	Luftpostbeförderung*)
	27.11.	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	-	-	8	Luftpostbeförderung*)
28.	11.	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	Luftpostbeförderung*) (Sonntag)
29.	11.	-	-	-	-	1	-	-	-	1	3	-	-	4	Luftpostbeförderung*)
	30.11.	2	1	-	-	-	-	-	-	5	11	4	-	23	

*) Für die Luftpostbeförderung an diesen Tagen fehlt die amtliche Bestätigung.

v geflogen

Abb. 1 Auszug aus dem Artikel von Roland Kohl

Ich verweise Sie auf den Artikel in der SBZ 11/2013 „Die Gültigkeitsdauer der Schweizer Flugpostmarken“. Abb. 2 ist ein echt geflogener Erstflugbrief von Basel via Frankfurt nach den Haag mit Vermerk „per Flugpost“ und dem wahren Ersttagsstempel 13.XI.1920 für die F1, Abb. 4 ist die in der Statistik erwähnte Karte und Abb. 5 ist einer der gefälschten Briefe, ab Basel 2 14.XI.20-9“. Der 14. November war ein Sonntag und es ist mehr als fraglich, ob an diesem Sonntag-Morgen die Poststelle Basel 2 Centralbahnstrasse offen war, zudem dieser „feine“ Brief drei Ankunftsstempel auf, was unüblich ist für gewöhnliche Briefe „Frankfurt 14.11.20 5-6N“ 15.11.20 6-7V und 15.11.20 9-10V. Die Stempelfälscher haben sich zu viel Mühe gemacht, Echtheit zu beweisen.

Der SAV warnt die Mitglieder und Sammler vor dem Ankauf folgender ähnlicher gefälschten Briefe:



Abb. 2 Express-Brief ab Basel 2 Briefexpedition an Oskar Schmidt, Frankfurt, Brief 25, Express 30 = 55 Rp., frankiert 60 Rp. Mit Ankunftsstempel „Frankfurt 14.11.20. 5-6N“ sowie Frankfurt 15.11.20 7-8V“ Der bekannte Prüfer Pierre Guinand schreibt am 2. Dezember 2013 „diese Etikette

habe ich im Jahre 1920 niemals gesehen. Die Nr. 21 im Buch Guignard/Vuille ist nur seit März 1930 bekannt.“ Also ein Beweis, dass die Etikette und der Brief später fabriziert wurden.



Abb. 3 Brief vom „Basel Centralbahnstrasse 14.XI.20 -9" an Ch. Hermann, Frankfurt.
Mit 3 Ankunftstempeln „Frankfurt 14.11.20. 5-6N" Frankfurt 15.11.20 6-7V" und ein dritter Stempel.



Abb. 4 Brief vom „14.XI.20-9" Basel Centralbahnstrasse" an Dr.med. Meinhardt, Frankfurt mit Ankunftst. „Frankfurt 15.11.20 6-7 V".
Diesmal nur mit einem Ankunftstempel, um nicht aufzufallen.



Abb. 5 Brief vom „14.XI.20-9 Basel Centralbahnstrasse“ an Ch. Hermann in Frankfurt mit 50 Rp. Flugpostmarke und 3, 13 und 5 Rp. Freimarke = 21 Rp. Briefporto war 25 Rp., kaum akzeptiert, wenn auf der Post aufgegeben und doofer Spruch „Mit Luftpost nur bei Schönwetter“, musste doch auffallen. Ankunftst. „Frankfurt 15.XI.20 6-7V“

Es gibt praktisch keine echten Briefe, die geflogen sind und vom Flugtag einen Ankunstempel aufweisen. Die nicht eingeschriebenen Belege erhielten keinen Ankunstempel.

Es gibt keine echt geflogenen Briefe, die am Sonntag, den 14. November 1920 gestempelt wurden, da am Sonntag die Postbüros geschlossen sind (Ausnahme ab 1700 Uhr am Hauptsitz einer Kreispostdirektion).

Monsieur Pierre Guinand schreibt „Ein Stempel Basel 2 Briefexpedition existiert in der PTT-Kartei von 1926. Es handelt sich um die Nr. 444 (mit Punkt) von Güller, als „BASEL 1 BRIEFEXPEDITION“ konfektioniert und in BASEL 2 BRIEFEXPEDITION modifiziert“ Aber einiges stimmt nicht, das schattierte Kreuz, die Form des E..“ Also alle Stempel wurden nachfabriziert.



Abb. 6 Echt geflogene Postkarte, gestempelt „Zürich 13.XI.20-12“, adressiert nach Düsseldorf, mit rotem Vermerk „Durch Flugpost“.

Es gibt einen Brief mit falschem Attest mit der F1 frankiert von Zürich nach Bremen, mit dem Stempel „Zürich Flugpost 27.I.23.13“. Dieser Stempel existiert erst ab 30.9. 1923 (war im Handbuch ab 1992 erwähnt) und der Brief wurde am 22.5.1995 als echt attestiert und obwohl im Winter 1923 ab Zürich nicht geflogen wurde!

Also wir sehen, da waren gerissene Stempelfälscher am Werk und die Prüfer waren zu wenig vorsichtig. Es sind mindestens 3 falsche Atteste vorhanden von bekannten Prüfern. Sie leben nicht mehr und seit der Ausstellung sind mehr als 10 Jahre vergangen, also besteht laut dem Verband keine Haftung mehr. Deshalb müssen Mitglieder des SAV diese Verluste allein tragen.

Solche Briefe sollten mit allen Mitteln aus dem Handel gezogen werden und der Verband sollte das unterstützen.

**Ich freue mich auf einen Beitrag von Ihnen
für das Club-Heft 1/2015. Senden Sie diesen an:**

Walter Kalt Opfikerstrasse 3 8303 Bassersdorf
oder per e-Mail an kawa@vtxmail.ch

Redaktionsschluss für Philatelie und Luftpost Ausgabe 1/2015
ist der **15. Februar 2015**

Letzter Überlebender der Hindenburg gestorben:

Werner Franz sollte noch 77 Jahre leben. 77 Jahre, nachdem er nur knapp dem Tod entronnen war und Zeuge einer historischen Katastrophe wurde. Am 6. Mai 1937 arbeitete Werner Franz, ein 14-jähriger Teenager aus Frankfurt, auf der Hindenburg. Es war sein fünfter Flug mit dem **Zeppelin LZ 129**. Der Abend dieses Tages endete fatal: Insgesamt 36 Passagiere finden den Tod beim Landemanöver in Lakehurst bei New York, 62 überlebten.

Nun ist er in Frankfurt im Alter von 92 Jahren als letzter Überlebender des Hindenburg-Absturzes gestorben.

Walter Kalt



Historischer Teil, 3. Kapitel „Schaufliegen und andere flughistorische Ereignisse“

Dieser Teil Schaufliegen von Motorflugzeugen aus der Anfangszeit der Luftfahrt von 1910 bis 1918 ist seit rund 40 Jahren zu meinem Hobby geworden.

Am Anfang meiner Sammlertätigkeit Ende der 50er Jahre, also vor mehr als 50 Jahren hatten es sich mir die sauber beschrifteten Erstflugbriefe eines Willy Imhof angetan. Herr Imhof präsidierte den Verein des PCS (Philatelisten-Club Swissair) in den schwierigen Jahren ab dem Jahre 1962 bis Mitte der 70er Jahre, nachdem namhafte Mitglieder des PCS sich vom Verein lösten und die Flugbriefaktionen des PCS konkurrenzten.

Nach dem jahrelangen Aufbau der Erstflugsammlung mit einem beachtlichen Teil von SCADTA-Belegen und den Sonderflügen von Walter Mittelholzer, versuchte ich es mit einer Sammlung „Fremde (ausländische) Erst- und Sonderflüge“ und einer Sammlung „Internationale Flugpioniere“ mit vielen Unterschriften der Flugpioniere inklusive des berühmten Jean Mermoz, der als erste über den Südatlantik flog sowie des Ozeanfliegers Charles Lindbergh.

Geblichen sind mir in den alten Tagen die Sammlungen „Flughistorische Ereignisse“ mit dem Teil Schaufliegen und der Sammlung von Flugbelegen mit Original-Signaturen der Aviatiker, wie sie damals benannt wurden und späteren Flugpiloten sowie den Ballonpionieren wie Spelterini und Piccard. Aber auch Signaturen von Bundesräten und Fürsten fehlen nicht in meiner Sammlung.

Basierend auf dieser Sammlung und aus Anlass von 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz und 100 Jahre Fliegertruppe habe ich in den letzten 4 Jahren folgende Bücher herausgegeben:

Buch 1: 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz / Unsere schweizerischen Flugpioniere

Buch 2: 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz / Von den ersten Flugmeetings zur AD ASTRA, BALAIR und SWISSAIR

Buch 3: Luftschiffstation Luzern / Flugunfälle und Notlandungen

Buch 4: Die Anfänge der Schweizer Fliegertruppe

Diese Bücher können bei jedem Buchladen oder beim Marken-Müller Verlage bestellt werden.

Ich legte besonders Wert auf gute Qualität des Drucks dieser alten, noch vorhandenen Photo-Aufnahmen und Karten. Ich bedaure, immer wieder Abdrucke dieser alten Karten zu sehen, die auf einem ungeeigneten Papier gedruckt werden. Herr Thomas Joss sei Dank für das gute Gelingen.

Daneben möchte ich der Ordnung halber erwähnen, dass über die Fliegertruppe / Luftwaffe im letzten Herbst ein Grossbildband erschienen ist und vor einigen Jahren der Band „Gebrochene Flügel“ über Havarien in der Militärfliegerei. Auch sind über einige der Flugpioniere wie Oskar Bider und Grandjean und bereits vor Jahren weitere Bücher erschienen.

Was mich sehr beeindruckt, sind die Werke, die unsere welschen Freunde über die Anfangszeit der Fliegerei und die Flugpioniere herausgegeben haben. Ich besitze drei Bände von Philippe Cornaz mit festem Einband und qualitativ maximaler Wiedergabe der alten Photo-Karten und Dokumente:

1990 La Blécherette 80 ans d'aviation
1997 L'Aviation Vaudoise / Les Débuts
2011 L'Aviation Suisse Romande, Band 2 / „L'entre deux guerre“

Das sind Vorzeigebücher und man spürt, mit welchem Enthusiasmus der Autor diese Werke verfasst hat.

Nun komme ich zu meinem Anliegen. In einem dieser Werke – wer hat schon all diese französischen Texte in der Deutschschweiz gelesen und mit unserem Handbuch verglichen? - lese ich von einem Schaufliegen in Yverdon, das im Handbuch des SAV (noch) nicht erwähnt ist:

Nun vernehmen wir, was im Band von Cornaz zu lesen ist:

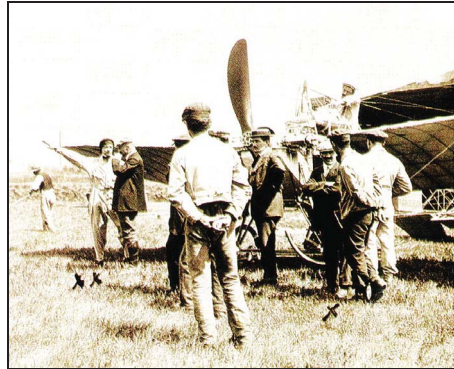
Auf Grund der Demarchen der Aviatiker Grandjean und Taddeoli hat die Municipalité von Yverdon am 31. Mai 1912 entschieden, einen Platz auf dem Gemeinde-Terrain aux Marais zur Verfügung zu stellen für einen „Journée d'aviation“ am 16. Juni 1912.

Man hatte dieses Vorhaben seit längerem geplant und durch die Mitwirkung von Grandjean hatte Yverdon nun seinen Flugtag. Es kamen Tausende von Besuchern aufs Terrain und auf die umliegenden Hügel. Wegen des aufkommenden Windes konnten die Aviatiker Beck und Taddeoli nicht starten. Das Flugzeug von Taddeoli war zu schwer um gegen die Windstösse zu kämpfen. Beck hatte seinen Apparat in Avenches beim Brevet zu Bruch geflogen. Sein Apparat wurde gegen einen Monoplan ersetzt, der an die „Demoiselle“ von Santos-Dumont erinnerte. Der Apparat gehörte dem Aviatiker Charmey.

Grandjean hingegen flog mit grossem Elan und absolvierte diverse Flüge und beeindruckende Kurven. Sein letzter Flug kostete ihm fast das Leben. Er flog Richtung Orbe, und der Wind hatte seinen Apparat zweimal auf den Boden gedrückt. Einzig in der Mitte der Ebene bei Orbe ist er wieder ohne irgendwelche Hilfe gestartet und hat den Flugplatz in Yverdon erreicht, wo ihm das Publikum eine Ovation bereitete. (Abb. 1, 2, 3 und 4)



*René Grandjean vor seinem
„Grandjean“*



*Yverdon 16.-17. Juni 1912
Grandjean (mit erhobenem Arm)
im Gespräch mit M. Dubois syndic.*



*Yverdon 16.-17. Juni 1912
Grandjean sitzt im Cockpit.*



*Yverdon 16. Juni
1912
Debois, syndic,
inspiziert das
Flugzeug von
Grandjean*

Grandjean schrieb: „Le vent ne m’a gêné dans aucun de mes mouvements. Le public a pu s’en rendre compte dans mes virages sur place, mes vols planés et mes atterrissages. Dans des moments-là, mon appareil, face au vent, ne faisait pas plus de 10 km à l’heure. Par contre, quand je volais vent arrière, je sentais une vitesse effrayante. Mes impressions étaient très agréables et j’éprouvais un réel plaisir à pouvoir ainsi me défendre contre les secousses inattendues de ce vent invisible. Voler dans le vent, ce n’est rien. Oser et avoir un appareil pour cela, c’est tout.»

Am Abend beim Bankett übergab Mr. Pilicier Präsident der Jury an René Grandjean die gewonnen Preise, für den ersten Start in Yverdon von Fr. 100, für die Vielzahl der Starts 300 Fr. und die erreichte Höhe nochmals 300 Fr. Die Ordnung wurde sichergestellt von einem Détachement der Dragoner und der Sapeure. Grandjean führte am 17. Juni zwei weitere Flüge aus, einer um 1000 Uhr und der zweite zwischen 1900 und 2000 Uhr abends, welche die Yverdoner in höchste Verwunderung versetzten. Man hatte bedauert, dass wegen des starken Windes am Sonntag verhindert wurde, dass der Waadtländer sein ganzes Können zeigen konnte. Taddeoli wollte starten, aber es gelang ihm nicht. Andererseits reüssierte Charmey mit dem Start seines Flugzeuges, aber um nach einigen Hundert Metern später in einem Graben zu landen.

Am 22. Juni 1912 schrieb René Grandjean aus Dübendorf nach Yverdon einen Brief:

Der Brief fängt wie folgt an:

„Monsieur le Syndic et Messieurs. Je viens par le présente vous confirmer l’entretien verbal que j’ai eu l’honneur d’avoir avec vous le 16 juin, lors de la journée d’aviation à Yverdon. Je possède sur la place de Dübendorf un grand hangar pouvant abriter 3 monoplans.... Après les vols que j’ai faits les 16 et 17 juin à Yverdon, par un temps absolument défavorable, je puis me permettre de dire que vous possédez un champ d’aviation unique en Suisse et qui, sans aucun doute, donnera l’aérodrome militaire idéal.

Votre place offre les avantages d’un champ long de 8 km, large de 4 km, pouvant atterrir partout. Le sol est très ferme, aucune ligne électrique, aucune culture, que l’herbe ; pas d’arbres et clôture naturellement par les rivières. De plus, Yverdon est un centre pour toutes les communications rapides. C’est pour ces avantages, que je n’ai pas rencontrés, ni à Avenches, ni à Dubendorf, que j’aimerais me fixer à Yverdon. Je viens donc Messieurs, par la présente, vous proposer de transférer, à votre

charge, mon hangar de Dubendorf à Yverdon....Les frais démontage, transport et remontages coûteront environ 1000 francs.

Am 26. Juli 1912 wurde mit dem Aviatiker René Grandjean eine Konvention gemacht das ihm erlaubte, das Terrain von aux Marais als Flugplatz gratis während zwei Jahren zu benutzen. Sein Hangar wurde 1914 von Yverdon nach Lausanne transferiert. Am 16. April 1914 demontierte René Grandjean seinen Hangar in Yverdon ohne Erlaubnis der Gemeinde...

Am 19. September 1919 wurde ein Flugtag in Yverdon organisiert unter Mitwirkung des jurassischen Aviatikers Alfred Comte und viel Publikum. Der Hippodrome als Landeplatz beinhaltete gewisse Schwierigkeiten. Der Aviatiker Comte überflog mehrmals die Stadt Yverdon und die Umgebung, indem er viele Passagiere mitnahm. Am andern Tag flog Comte weitere Flüge.

Hugo Ruoss

Tasman Empire Airways Limited TEAL

Die Neuseeländische Post hat am 7. August 2013 einen grossen Markenblock herausgegeben. Auf zwanzig Marken zu jeweils 70 Cent sind klassische Reiseplakate abgebildet, die für den Besuch Neuseelands in den 50er Jahren warben. Darunter sind mir zwei aufgefallen, auf denen die Airline TEAL zu sehen ist. Wer aber ist die TEAL?



1939 schlossen die Regierungen von Neuseeland, Grossbritannien und Australien eine Vereinbarung zur Gründung einer neuen Airline. Das Kapital

wurde von der Neuseeländischen Regierung (20%), der Union Airways (19%), der BOAC (38%) und der Qantas (23%) zur Verfügung gestellt. Für den Einsatz wurden 2 Short S.30 Empire Flugboote bestellt. Das eine, die Aotearoa, wurde vom 16. bis 28. August 1939, also kurz vor Kriegsausbruch, von Capt. J.W. Burgess von Southampton nach Auckland überflogen. Das Zweite, die Awarua, traf aber erst am 3. April 1940 ein. In der Zwischenzeit flog die ZK-AMA Aotearoa Versuchsflüge zwischen Auckland, Fiji und Tonga.

Am 30. April 1940 fand dann der erste Flug zwischen Auckland (Mechanics Bay) und Sydney (Rose Bay) statt. Der Start erfolgte um 06.00 Uhr morgens. Kapitän war J.W. Burgess, es waren 10 Passagiere und 6 Besatzungsmitglieder an Bord. Es waren rund 40'000 Briefe mit an Bord, von denen über die Hälfte weiterbefördert wurden. Die Strecke von 1'200 Meilen wurde in neun Stunden bewältigt und einmal pro Woche geflogen. Die Route wurde 1944 wegen der grossen Nachfrage dreimal pro Woche bedient.



Erstflug der TEAL von Auckland nach Sydney am 30. April 1940, aufgegeben in Wellington am 8.4.40.

Von Sydney aus bestand seit Dezember 1934 die von Qantas und Imperial Airways betriebene Linie Sydney-Singapur-London (Poole Marine Airport in Dorset). Qantas flog die Strecke von Sydney nach Singapur, derweil die BOAC, welche die Imperial Airways seit dem 1. April 1940 übernommen hatte, von Singapur nach London flog. Mit dem Anschlussflug über das Tasmanische Meer wurde somit die seinerzeit längste Flugstrecke der Welt über 14'277 Meilen geschaffen! Die erste direkte Post von Auckland aus traf am 12. Mai in Dorset ein.



Dieser Beleg wurde am 11. April 1940 in Wellington abgestempelt und ist nach London adressiert.



Briefaufgabe in Auckland am 24. April 1940. Dieser Brief wurde von der Neuseeländischen Zensur geöffnet und kontrolliert.

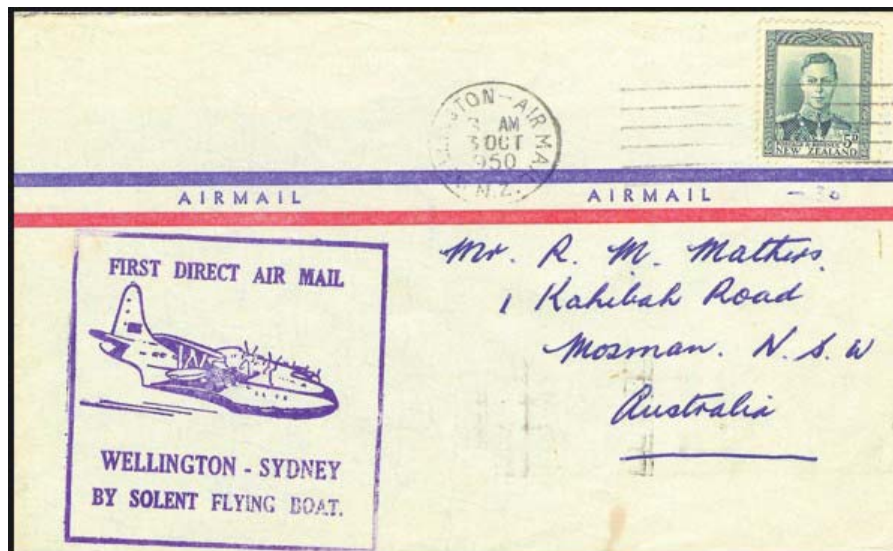
Der Retourflug von Sydney nach Auckland fand am 2. May statt. Der Start erfolgte um 4 Uhr morgens und dauerte 8 Stunden.



1. Retourflug, abgestempelt am 1. May 1940 in Sydney. Rückseitig ist der Ankunftsstempel von Auckland vom 2. May 40 2.30 PM angebracht sowie von Russel vom 3. May 40.

Nachdem Italien auch in den Zweiten Weltkrieg eingetreten war, wurde die Route von Kairo nach London am 11. Juni 1940 unterbrochen. Die Post wurde auf der sogenannten Horseshoe Route nach Durban in Südafrika geflogen und dann auf dem Schiffsweg Richtung London weiterbefördert. Mit dem Kriegseintritt von Japan war dann auch die Route von Darwin über Singapur nach Rangoon gefährdet. Die Route wurde weiter westlich verlegt, musste aber nach dem Fall von Singapur im Februar 1942 ganz aufgegeben werden.

Von 1940 bis 1950 flog die TEAL nur auf der Route Auckland-Sydney. 1946 ergänzte TEAL die Flotte mit vier Short S.25-Flugbooten. Die beiden S.30 wurden am 5.11.1947 ausser Dienst gestellt. TEAL setzte aber weiterhin auf Flugboote und ab dem 16.11.1949 ersetzten Short S.45 Solent-Flugboote die S.25 und flogen die Strecke nach Sydney. Diese Flugboote konnten 45 Passagiere aufnehmen. Von 1950 bis 1954 wurde auch Wellington mit Sydney verbunden. Das Streckennetz wurde nun weiter vergrößert: am 06.06.1950 Auckland-Suva, am 3.10.1950 Wellington-Sydney, am 26.12.1951 Auckland-Suva-Papeete und am 11.08.1953 Suva-Tonga.



Erste direkte Luftpost von Wellington nach Sydney, aufgegeben in Wellington am 3. Oktober 1950.

Berühmt war vor allem die so genannte Pacific Coral Route, welche 1951 eingeführt wurde. Zuerst nur als Postdienst gedacht, wurde schon bald ein Passagierdienst eingerichtet. Die Coral Route wurde eine der schönsten und luxuriösesten Flugstrecken auf der Welt! Anfänglich wurde die Strecke einmal pro Monat geflogen. Die grosse Popularität und zusätzliche S.45-Flugboote erlaubten es der TEAL nach sechs Monaten die Strecke alle 14 Tage zu bedienen. Die Route und Flugzeiten waren folgende: Auckland – (7.30 Std.) – Fiji – (3.45 Std.) – Samoa – (5 Std.) – Cook Island – (4.05 Std.) – Tahiti (Papeete). Geflogen wurde am Tag. Wenn es dunkel wurde, wasserte der Pilot in einer Lagune und die Passagiere wurden in ein feines Hotel gebracht. Jetlag war so kein Thema! Die Kabine der Aparima Solent Flugboote war luxuriös ausgestattet, schon fast wie ein Restaurant: ein Koch bereitete die Mahlzeiten an Bord zu, Silberbesteck, Tische mit aus Leinen gefertigten Tischtüchern und für die Damen extra ein Schminkzimmer! Die Strecke wurde am 15. September 1960 eingestellt. Zu diesem Zeitpunkt wurde ein neuer Flugplatz in Tahiti fertig gestellt, welcher TEAL erlaubte, die Strecke mit Douglas DC-6 zu bedienen. Es war das Ende der letzten internationalen Flugboot-Einsätze.



Brief vom Eröffnungsflug Auckland-Papeete. Der Brief wurde wieder zurück nach Auckland geflogen.



Rückseite des Briefes mit Ankunftsstempel in Papeete vom 29.12.1951 sowie in Auckland vom 1. Januar 1952. Spezieller Sonderstempel für den Retourflug wurde angebracht.

Nach Anschaffung der DC-4 Skymaster konnte TEAL am 29.06.1951 diese auf der Linie Christchurch-Melbourne einsetzen. Am 14.05.1954 wurde die DC-6 auf den Strecken Christchurch-Sydney und Auckland-Sydney eingeführt. Am 07.07.1954 wurde erstmals Tokyo angefliegen und ab 1959 wurde Brisbane ins Streckennetz aufgenommen.



Aufnahme von Brisbane ins Streckennetz der TEAL, geflogen mit DC-4.

Im Dezember 1959 kaufte die TEAL drei Lockheed L-188 Turboprops. Zur gleichen Zeit übernahm die Neuseeländische Regierung die TEAL zu 100%. Dies führte zu einem harten Konkurrenzkampf zwischen Qantas und TEAL auf der Tasmanischen Strecke!

Anfangs 1965 kaufte TEAL noch drei DC-8 Jets. Am 1. April 1965 endet die Geschichte der TEAL mit der Umbenennung in Air New Zealand.



Die Vorder-/Rückseite eines Ticket-Cover im Gebrauch um ca. 1960

Aus der Sammlung von Peter Ritz





P. Beer und
H. Teichmann

Quellen:

www.nzstamps.org.uk

Weitere Infos unter

www.stampboards.com

Der besondere Beleg

Wenn man Goodyear hört, denkt man automatisch an den Reifenhersteller. Weniger bekannt ist, dass Goodyear neben Zeppelin ein traditionsreiches Unternehmen im Luftschiffbau war. Die Firma war auf Prallluftschiffe spezialisiert und hatte eine ähnliche Bedeutung wie Zeppelin im Starrluftschiffbau. Der erste Ballon wurde 1912 gebaut. 1916 kaufte Goodyear Land in der Nähe von Akron und nutzte es als Produktionsstätte und Flugfeld. Die eigentliche Produktion begann 1917, als die US-Marine 16 Prallluftschiffe bestellte. Insgesamt wurden zwischen 1917 und 1995 über 350 Luftschiffe gebaut.

Zwischen 1925 und 1941 beförderten diese Schiffe bei 151.800 Fahrten in 93.000 Fahrtstunden auf einer Strecke von 6,75 Millionen Kilometern unfallfrei 405.500 Passagiere.

Der besondere Beleg (Bild auf der letzten Seite) zeigt eine Versuchsfahrt mit Postaufnahme auf dem Pazifik. Post wurde auf dem Dampfschiff City of Los Angeles von Honolulu Richtung San Francisco befördert und vom Luftschiff Volunteer auf hoher See aufgenommen. Anschliessend wurde die Post zum San Pedro California Post Office auf das Dach geflogen. Hier wurden die Briefe am 12. Juni 1931 gestempelt.

Gemäss Leitvermerk wurde der Brief dann dem Dampfer Europa in New York zugeleitet und mit dem Katapultflug vom 24. Juni 1931 nach Southampton geflogen. Hier wurde der Brief dem Lufthansa-Flug nach Berlin und weiter nach Stuttgart (Transitstempel vom 25.06.31 auf der Rückseite) übergeben. Mit dem Zug ging es dann nach Friedrichshafen. Am 30. Juni 1931 erhielt der Brief den Abgangsstempel von Friedrichshafen morgens um 01.00 Uhr und wurde in den Zeppelin LZ 127 Graf Zeppelin verladen. Dieser startete zur Islandfahrt Richtung Reykjavik. Die dann abgeworfene Post erhielt rückseitig den Stempel von Reykjavik vom 1. Juli 31 um 3 Uhr morgens. Anschliessend wurde der Brief auf dem Landweg an den Empfänger geleitet.



Der Brief ist eine 5 Cent Ganzsache, zusätzlich frankiert mit 25 Cent für den Katapultflug und der 2 Reichsmark Südamerika-Zeppelin-Marke für den Island-Flug. Alle Briefmarken wurden in San Pedro entwertet. Als Bestätigung für den Katapultflug wurde ein blaues Flug-Cachet abgeschlagen. Für den Zeppelin-Flug kam ein grünes Islandflug-Cachet zum Einsatz. Auf der Rückseite ist ein spezieller grüner Stempel des Chamber of Commerce angebracht, welcher den ersten Schiff-Land Flug bestätigt.

Peter Beer



**Sonderflug mit Pilatus PC-6 Turbo Porter HB-FKP
am Tag der Aerophilatelie**
14.06.2014 Biel Kappelen - Bern Belp

Sonderflug mit Pilatus PC 21 an der Air 14
28.08. - 07.09.2014 Payerne - Sion - Emmen - Payerne



Der besondere Beleg

