



Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

Kluborgan des SAV, Ausgabe 1 / 2015



Inhaltsverzeichnis

SAV Vorstand und Funktionen ab GV 2015	Seite 3
SAV Termine 2015, Vorschau 2016	Seite 4
Vorstellung Benno Flury, Auktionator	Seite 6
SAV News	Seite 7
Die Horseshoe-Route (Hufeisenroute)	Seite 8
Der besondere Beleg	Seite 19

Aufruf:

Ideen für die Gestaltung der Titelseite, bzw. Entwürfe, werden gerne entgegengenommen. Bitte melden Sie sich beim Präsidenten. Besten Dank!

Die nächste Ausgabe wird Ende Oktober 2015 erscheinen. Bitte senden Sie Ihre Beiträge frühzeitig. Beachten Sie auch die Informationen auf Seite 18

Besuchen Sie unsere Webseite:

www.sav-aerophilatelie.ch

Sie finden viele hilfreiche Informationen und Dokumente zum herunterladen.



SAV Vorstand und Funktionen ab GV 2015

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
Weitere Funktionen:	
Auktionator:	Benno Flury, Ibikon 12, 6343 Rotkreuz Tel: 076 378 72 27 Email: sav.auktionen@gmail.com
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

SAV-Termine 2015, Vorankündigung 2016

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 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. Mai 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. Für Details beachten Sie bitte den Katalog TDAs 2015.

Freitag bis Sonntag, 9. – 11. Oktober 2015 Air Days im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, Luftfahrthalle

Der SAV wird präsent sein.

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

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung im Restaurant Landhus, 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: **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 Landhus (Beachten Sie die Karte unten).

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.

Wichtiger Hinweis:

Wegen Umbaus der Metzgerhalle in Zürich Oerlikon findet die GV, die Herbstversammlung sowie alle Höcks im 2015 im Hotel-Restaurant Landhus, Katzenbachstrasse 10, 8052 Zürich, statt. Das Landhus befindet sich bei der Endstation „Seebach“ des Trams Nr. 14 (www.landhus-zuerich.ch). Ab SBB Bahnhof Oerlikon kann ebenfalls das Tram Nr. 14 verwendet werden (Haltestelle Oerlikon Ost).



Vorstellung Benno Flury, Auktionator des SAV



Mein Name ist Benno Flury und bin am 12. November 1972 in Zug geboren und lebe wieder in diesem Kanton. Bin seit sieben Jahren mit meiner Frau Maryani verheiratet und sind seit zwei Jahren stolze Eltern unserer bezaubernden Tochter Chiara.

Fünf Jahre nach meiner erfolgreichen Lehre als Maschinenmechaniker habe ich den Mechaniker Meister in Winterthur absolviert. Vor zwei Jahren habe ich zusätzlich meinen Mastertitel (MAS) als Wirtschaftsingenieur an der FH Luzern gemacht.

Ich war geschäftlich in den letzten 17 Jahren viel unterwegs (Nordamerika, Middle East, Asien). Hatte sechs Monate in Australien, zwei Jahre in Nordamerika und vier Jahre in Asien gelebt.

Zurzeit arbeite ich in der Siemens BT in Zug als Produkt und Support Manager im internationalen Bereich.

Meine Hobbies neben der Philatelie sind: Familie, Ski, Golf, Jassen und Computer.

Im jungen Alter von zehn Jahren habe ich die Leidenschaft zur Briefmarke gefunden.

Einiges habe ich mit der Zeit von meinen Vater / Grossvater gekriegt. Zusätzlich bin ich im Philatelistenverein Zug.

Gebiete in denen ich mich bewege sind: Flugpost CH/FL sowie Schweiz ab kantonal bis ca. 1970, Abarten, PJ, PP und Blöcke.

SAV News

Geschätzte Mitglieder

Wie Sie feststellen können, erscheint unser Kluborgan in einer neuen Form und wieder in Eigenregie. In den vergangenen Jahren haben wir gemeinsam mit dem PCS die Klubpost „Philatelie und Luftpost“ herausgegeben. Verschiedene Gründe haben nun den SAV-Vorstand veranlasst, das Heft wieder selber herauszugeben. Die vorliegende Nummer ist eine Art „Entwurf“. Vorschläge für ein Titelblatt werden gerne entgegengenommen, auch Ihre Beiträge. Bitte beachten Sie die Hinweise auf Seite 18.

Nachdem Rolf Rötheli noch eine weitere Auktion durchgeführt und so die Lücke überbrückt hat, können wir nun einen neuen Auktionator vorstellen, Herr Benno Flury. Er stellt sich auf Seite 6 vor.

Er muss sich nun einarbeiten. Er ist auf Euer Vertrauen und natürlich auf Eure Einlieferungen angewiesen. Ich möchte Sie höflich bitten, ihn zu unterstützen. Die Auktionen sind ein wichtiger Teil unserer Vereinsaktivitäten. Insbesondere unsere ausländischen Mitglieder haben so die Möglichkeit auch mitzumachen.

Die Wechselausstellung im Verkehrshaus ist nach wie vor im Gange. Zurzeit und bis Ende Mai stellt Markus Flückiger sein Exponat „Militärluftfahrt Schweiz 1900 – 1945“ aus. Von anfangs Juni bis Ende September 2015 kommt Peter Lauber mit seiner Sammlung „Luftpost der Schweiz 27.4.1949 bis 1957“ zum Zuge. Ab Oktober bis zum Ende der Wechselausstellung Mitte 2016 hat es noch freie Plätze. Bitte melden Sie sich beim Präsidenten. Ein Exponat umfasst immer 8 Rahmen zu 12 Blätter.

Die Tage der Aerophilatelie (TDAs) 2015 in Fehraltorf ZH beginnen in einigen Wochen. Ein reichhaltiges Programm warten auf Sie. Unter anderem findet ein Jugendwettbewerb statt. Vergessen Sie nicht Ihre Kinder und Grosskinder mitzubringen... Termine: 16. & 17. Mai 2015 im Heiget-Huus.

Die Vorbereitungen für die 50. Tage der Aerophilatelie 2016 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern laufen auf Hochtouren. Ein vielfältiges Programm wartet auf Sie. Termine: 7. – 18. Oktober 2016. Die Anmeldefrist für Exponate läuft Ende April 2015 ab. Anmeldeformulare finden Sie auf der SAV-Homepage. Es hat schon einige interessante Anmeldungen.

Mit freundlichen Grüßen, Ihr Präsident Heinz Berger

Die „Horseshoe-Route“ (Die Hufeisenroute)

Von Heinz Berger, Wichtrach

Vor Ausbruch des 2. Weltkriegs unterhielten verschiedene Airlines Flugrouten nach Asien, Australien und Afrika. Die Engländer bedienten ihr weltweites Imperium mit den Imperial Airways (gegründet 1924), die zusammen mit den British Airways Ltd. (gegründet 1935) am 24. November 1939 zur B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) fusionierten und den Betrieb weiterführten. Die Holländer bedienten mit der KLM (gegründet 1919; Royal Dutch Airline N.V., Koninklijke Luchtvaart Maatschappij; Königliche Luftfahrtgesellschaft) ihre Kolonie in Niederländisch Indien (heute Indonesien) und die Franzosen flogen mit der am 7. Oktober 1933 aus der Fusion der Air Orient, Air Union, Compagnie Générale Aéropostale, Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA), und der Société Générale de Transport Aérien (SGTA) entstandenen Air France Routen nach Indochina und Kwang-Chou-Wan (auch Französisch Hong Kong genannt). Kwang-Chou-Wan liegt in Südchina, nördlich der Halbinsel Hainan. Die Teilstrecken zwischen Singapur nach Australien wurden von der Q.A.N.T.A.S. (Queensland and Northern Territory Aerial Services) betrieben. Die Airline wurde am 16. November 1920 gegründet. Das letzte Teilstück zwischen Sydney und Auckland (Neuseeland) wurde durch die TEAL (Tasman Empire Airways Limited) betrieben. Die Fluggesellschaft wurde am 26. April 1940 als nationale Fluggesellschaft gegründet.

Das weitaus grösste Gebiet kontrollierten die Engländer. Bild 1 zeigt die rosarot eingefärbten Gebiete in Asien, Afrika, Australien und Europa.



Bild 1: Die durch die Engländer kontrollierten Gebiete um 1930. Dies bestimmte auch weitgehend die Routenwahl. In Bild 1 ist sehr deutlich die hufeisenförmige Verteilung der Gebiete in Australien, Indien, Burma und Afrika zu erkennen. Vor dem Ausbruch des 2. Weltkriegs in Italien wurden Routen im Mittelmeergebiet gewählt.

Mit dem Eintritt Italiens in den 2. Weltkrieg am 10. Juni 1940 war es nicht mehr möglich, die Mittelmeerrouten zu befliegen. Die Hufeisenroute entstand und die Post musste nun über Durban in Südafrika befördert werden. Bild 2 zeigt die Hufeisenroute, die grösstenteils durch die BOAC betrieben wurde.

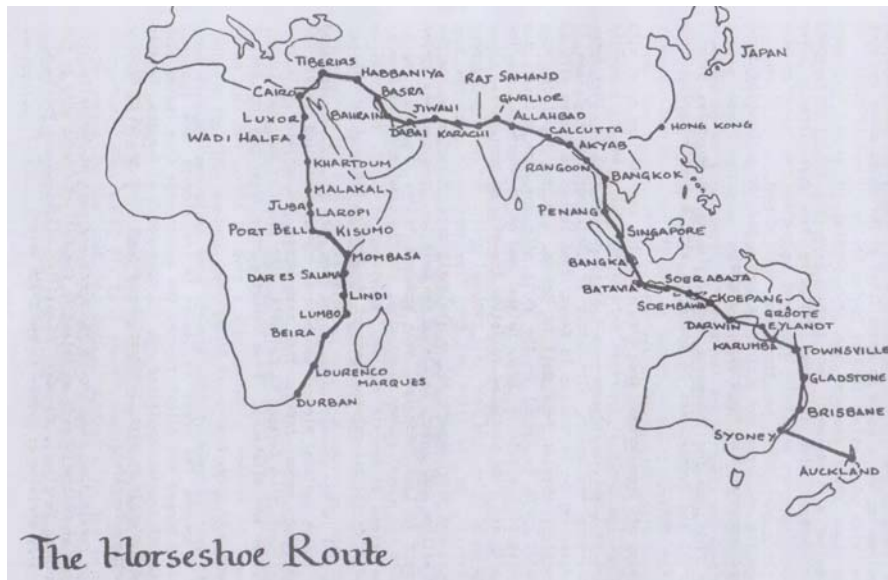


Bild 2: Die Hufeisenroute mit dem „Wendepunkt“ Kairo.

Ab Durban wurde die Post auf dem Seeweg bis nach London befördert und nach Bedarf weitergeleitet, z.B. in die USA.

Die Horseshoe-Route führte durch viele Länder und besuchte viele Städte, so auch Kalkutta in Südostindien. Für den Postverkehr aus und nach China spielte Kalkutta eine wesentliche Rolle. Der Nordosten (Mandschurei, bzw. Kaiserreich Mandschuko) und auch wichtige Hafenstädte an der Ost- und Südküste Chinas waren durch die Japaner besetzt. Einziger Weg nach aus-

sen war die Luftbrücke über das Himalaya-Massiv aus dem Südwesten Chinas (Chungking, Kunming) über Burma und auf dem Landweg nach Kalkutta. Hier konnte Post der BOAC übergeben werden, die dann auf der Horseshoe-Route weiterbefördert wurde. Bild 3 zeigt einen Brief, der gemäss Vermerk auf der Vorderseite nach Durban befördert wurde. Ab Durban auf dem Seeweg nach Grossbritannien.



Bild 3: Luftpostbrief vom 11. Mai 1942 von Chungking nach Swansea, Grossbritannien. Luftpostbeförderung mit der Chinese National Aviation Corporation (CNAC) von Chungking über die HUMP-Route (über Burma) nach Indien und auf dem Landweg nach Kalkutta. Weiterbeförderung mit BOAC über die Horseshoe-Route via Kairo nach Durban. Dann auf dem Seeweg nach Grossbritannien. Der nicht eingeschriebene Brief trägt den Abgangsstempel von Chungking vom 11. Mai 1942 (Chinesisches Jahr 31 + 1911 = 1942). Oft wurde aus Portogründen eine Kombination von Luft-, See- und Landbeförderung gewählt.

Mit der Eröffnung der Pan American World Airways-Strecke (PAA) von Miami, Florida (Fla.), USA, am 6. Dezember 1941 nach Lagos in Nigeria war es auch möglich, die schnelleren Luftpostverbindung durch Afrika und über

den Nord- und Südatlantik zu benutzen. Die amerikanische Postbehörde beauftragte die PAA unter der Bezeichnung FAM 22 die Strecken Miami-Lagos-Miami zu betreiben (FAM: Foreign Air Mail). Bild 4 zeigt einen Erstflugbeleg von Lagos nach Miami mit der PAA.



Bild 4: Erster Ost-West-Flug vom 14. Dezember 1941 von Lagos (Nigeria) nach Miami, Florida, USA, und weiter nach Philadelphia.

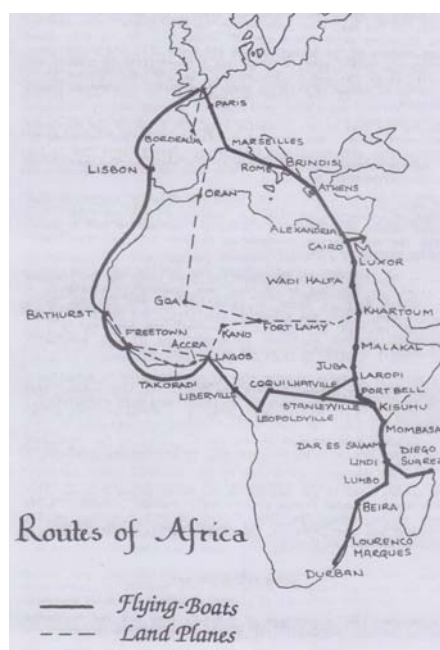


Bild 5: Routen ab Kairo mit den Verbindungen von Ostafrika nach Lagos. Die oben erwähnte Route von Lagos nach Miami, aber auch Flüge auf anderen Teilstrecken der Horseshoe-Route wurden mit Flugschiffen des Typs Boeing 314 (Bild 6) und 314A betrieben. Während des 2. Weltkriegs übernahm die USAAF (United States of America Air Force) einige Exemplare.



Bild 6: Boeing 314 der Pan American World Airways. 3 Exemplare der 314A flogen von 1941 bis 1948 für die BOAC (Immatrikulationen: G-AGBZ, G-AGCA und G-AGCB)

Die wichtigsten Daten der Boeing 314; Erstflug 7. Juni 1938; 12 Stück wurden gebaut:

Kenngrösse:	Daten:
Passagiere	74
Länge	32,3m
Spannweite	46,3m
Höhe	8,4m
Flügelfläche	266m ²
Max. Startgewicht	37400kg
Reisegeschwindigkeit	296km/h
Dienstgipfelhöhe	4085m
Reichweite	5600km
Triebwerke	Vier Wright GR-2600 Twin Cyclone zu 1600PS, 14 Zylinder luftgekühlt

Trotz verschiedenen Schwierigkeiten konnte die Horseshoe-Route sowie die Verlängerungen durch Afrika und den Süd- und Nordatlantik während des zweiten Weltkriegs weitgehend aufrecht erhalten werden. Ein tiefgreifender Einschnitt erfolgte durch den Überfall der Japaner auf Pearl Harbor am 7. Dezember 1941 und dem Kriegseintritt der Amerikaner am 8. Dezember 1941. Die Pazifikrouten konnten nicht mehr für den Zivilluftverkehr benutzt werden. Durch die Besetzung der Philippinen, Singapur, Malaysia und Burma durch die Japaner war noch ein Weg offen für die Postbeförderung in die USA aus China, wo die amerikanischen Streitkräfte die chinesischen Streitkräfte gegen Japan unterstützten. Aus dem Südwesten Chinas (Kunming, Chungking) über die Luftbrücke (Himalaya-Massiv, die HUMP-Route) nach Indien (Kalkutta) und weiter über die Horseshoe-Route nach den USA und Europa. Die folgenden Belege wurden über diese Routen befördert.



Bilder 7 & 8: Eingeschriebener Brief vom 29. April 1943 von Chengtu (CN) nach Boston. Beförderung durch CNAC, BOAC, PAA und ev. weitere Airline in USA. Miami (Ankunft 23. Juni 1943), Boston (Ankunft 25. Juni 1943) nach Cambridge (Ankunft 26. Juni 1943). Beförderungsdauer fast 2 Monate. Möglicherweise wurde ein Anschlussflug verpasst was zu einer Wartezeit führte, da nicht täglich geflogen wurde. Auch standen ab und zu nicht genügend Besatzungen zur Verfügung (Kriegseinsatz).



Bild 9 & 10: Eingeschriebener Brief vom 18. November 1943 von Minhou (Foochow, Fujian Provinz) nach Arkon, USA. Beförderung in China auf dem Landweg, CNAC, BOAC, PAA und ev. weitere Airline in USA. Chungking (Ankunft 1. Dezember 1943), Miami (Ankunft 21. Januar 1944), Arkon (Ankunft 22. Januar 1944), Arkon Goodrich Str. (Ankunft 24. Januar 1944). Beförderungsdauer 65 Tage. Der Brief musste durch die japanischen Linien „geschmuggelt“ werden, was fast 2 Wochen in Anspruch nahm.



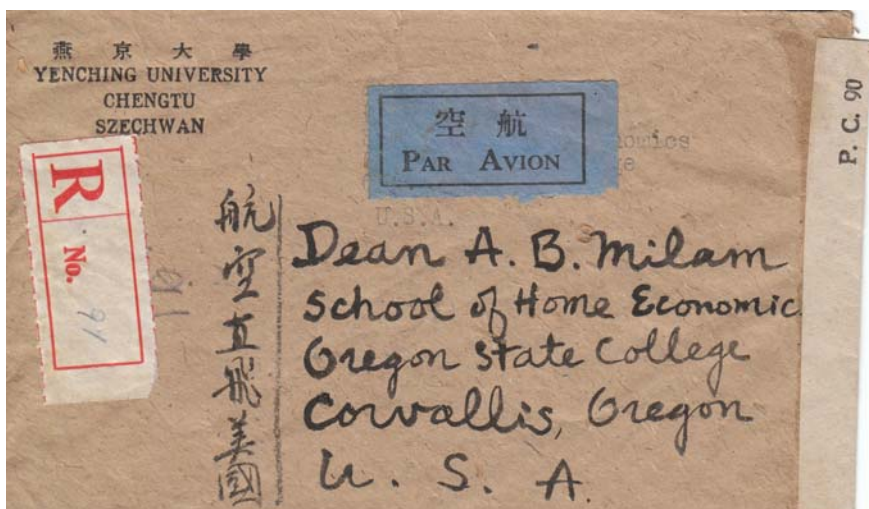
Bild 11 & 12: Eingeschriebener Feldpostbrief vom 24. Februar 1945 von Kunming (APO 627; APO: Army Postal Service; 627 war der Code für Kunming in China) nach New York. Beförderung durch CNAC oder USAAF, BOAC, PAA. APO 627 Versandstelle in Kunming (Ankunft 28. Februar 1945), Miami (Ankunft 6. März 1945), APO 627 In New York (Ankunft 7.

März). Die Normaltaxe für Feldpostbriefe betrug 6 Cents. Die Einschreibetaxe (wie bei diesem Brief) oder Expresstaxe musste zusätzlich bezahlt werden. Die Beförderungsdauer betrug nur 11 Tage, was ausserordentlich schnell war. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass der Brief ab Kunming nach Miami ausschliesslich mit USAAF-Flügen erfolgte, statt wie üblich mit CNAC, BOAC und PAA. Da die Zensur durch die US Army erfolgte und nicht durch die übliche Stelle in Kalkutta liegt diese Vermutung nahe. Da Miami der nächstgelegene Punkt auf dem USA-Festland war ist auch der Zwischenhalt in Miami erklärbar. Sicher ist, dass zu diesem Zeitpunkt nur die HUMP-Route aus China möglich war.



Bild 13 & 14: Brief vom 2. oder 3. Mai 1945 von Chungking nach Cambridge USA. Beförderung durch CNAC, BOAC, PAA, ev. weitere amerikani-

sche Airline. Miami (Ankunft 29. Mai 1945), Boston (Ankunft 30. Mai 1945), Cambridge (Ankunft 31. Mai 1945). Beförderungsdauer ca. 4 Wochen, was zu dieser Zeit üblich war.



Bilder 15 & 16: Eingeschriebener Brief vom 1. Januar 1945 von Chungking nach Corvallis USA. Beförderung durch CNAC, BOAC, PAA, ev. weitere amerikanische Airline. Miami (Ankunft 23. Januar 1945), Corvallis (Ankunft 25. Januar 1945). Beförderungsdauer 24 Tage. Corvallis liegt an der West-

küste (Oregon) der USA. Für eine Flugstrecke beinahe um die ganze Welt sind 24 Tage sehr schnell.

Quellenverzeichnis:

Archiv Berger, www.nzstamps.org.uk, Wikipedia

Um das Kluborgan etwas vielseitiger zu gestalten sind wir auf Artikel, Reportagen, usw. aus Aerophilatelie, Aviatik (oder eine Kombination davon), Sammlungsvorstellungen, der besondere Beleg, usw. aus dem Mitglieder und Leserkreis angewiesen. Falls nötig helfen wir den Artikel zur Druckreife zu bringen. Bilder, farbig oder schwarz/weiss müssen eine Auflösung von mindestens 300dpi (Punkte pro Quadrat-Inch) aufweisen. Das Format ist idealerweise .jpg (d.h. was die modernen Kameras, auch die in den Handys, heute mindestens hergeben).

Der Präsident (Koordinaten auf Seite 3) nimmt die Beiträge gerne entgegen und erteilt auch Auskunft.

Der besondere Beleg (Bilder letzte Seite)

Aus dem Schreiben des Postkommissars von Peking (auch Peiping genannt) vom 14. April 1931 geht hervor, dass ein Flug von Peking nach Pei-tai-ho Beach erstmals am 12. August 1921 durchgeführt wurde. Pei-tai-ho liegt ziemlich östlich von Peking (Entfernung zirka 250km) am Golf von Chihli am Gelben Meer, einem Sommerresort. Flugzeuge des englischen Typs „Vickers Vimy Commercial“ waren im Einsatz. Die Bilder unten zeigen die Strecke von Peking nach Pei-tai-ho Beach und das verwendete Flugzeug.



Die Flüge der ersten Serie verliessen Peking am Freitagmorgen und kehrten am Montagmorgen zurück (erster Rückflug am 15. August 1921). Normale Briefmarken wurden verwendet. Bereits am 28. September 1921 wurden die Flüge der ersten Serie eingestellt.

Im Sommer 1922 wurden die Flüge wieder aufgenommen. Der erste Flug der 2. Serie erfolgte am 4. August 1922. Die Flüge wurden am 11. September 1922 wieder eingestellt. Der abgebildete Brief stammt aus dieser 2. Serie. Verwendet wurde die 60 Cents Marke der ersten Luftpostmarken-Serie, die am 1. Juli 1921 herausgegeben wurde. Für die „normale“ Beförderung mussten gewöhnliche Marken verwendet werden (3 Cents „Dschunke“).

Im Sommer 1923 (3. Serie) wurde diese Linie wieder in Betrieb genommen, allerdings wurden nur 2 Flüge durchgeführt. Diese verliessen Peking am 24. und 31. August 1923, die Rückflüge erfolgten am 27. August 1923 und 3. September 1923. Es kann angenommen werden, dass beim Flug vom 27. August auch Tientsin angefliegen wurde. Danach Einstellung der Flüge.

Quellennachweis:

Archiv Berger; „The Chinese Air-Post“; James Starr, 1937; Air-Britain Archive 2007



收
王
鳳
林
張

家
北
張
鳳
林
張

收
鳳
林
張

