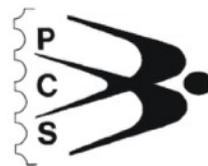


Ausgabe 2/2017



# PHILATELIE

UND

# LUFTPOST



Churfürsten Ausgabe vom 11. Mai 2017

Gemeinschaftsausgabe 2/2017  
**Philatelisten-Club Swissair PCS**  
**Schweizerischen Aerophilatelisten-Verein SAV**

1. LANDUNG AIRBUS A350

**QATAR**  
AIRWAYS القطرية

IN ZÜRICH



DOHA - ZÜRICH

Philatelisten-Club Swissair  
Postlagernd  
8060 Zürich-Flughafen

**01. April 2017 1. Landung in Zürich  
Airbus A350 der Qatar Airways**

**Erstflug mit Bombardier CS-100 der Swiss  
Zürich - Sylt 03. Juni 2017**

**SWISS**

**Erstflug  
Zürich - Sylt**



Philatelisten-Club Swissair  
Haus Mauritius  
Kjeirstrasse 17  
D - 25980 Sylt OT Westerland  
Deutschland

## Inhaltsverzeichnis

Redaktionsschluss	Seite 3
Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 6
PCS-Daten	Seite 9
Liebe Mitglieder Peter Beer, Rolf Rötheli	Seite 7
Tag der Aerophilatelie Rolf Rötheli	Seite 8
Kassierwechsel beim PCS Werner Liechi	Seite 9
Auf den Punkt gebracht Markus T. Stäuble	Seite 10
Geburt über den Wolken Walter Kalt	Seite 12
Flugpionierin Beryl Markham Walter Kalt	Seite 13
Geschichte und Aufbau meiner Heimatsammlung „Wynental“ Jürg Roth	Seite 20
Die „Gronchi rosa“ Peter Beer	Seite 33
Neuer Anlauf für ein Passagier-Überschallflugzeug XB-1 Peter Beer	Seite 38
Der besondere Beleg. Sikorsky-S40 / S42 Peter Beer	Seite 41

**Redaktionsschluss für das Heft 1/2018  
ist der 15. Februar 2018  
Gerne erwarte ich Ihren Beitrag  
Senden Sie diesen an: [kawa@vtxmail.ch](mailto:kawa@vtxmail.ch)  
oder an Walter Kalt, Opfikonerstrasse 3, 8302 Bassersdorf**



Besuchen  
 Sie den neuen  
 Online-Shop  
[www.aerophil.de](http://www.aerophil.de)

## Ihre Vorteile:

### Große Auswahl

- Jede Woche mehrere Hundert neue Lose!
- Mehr als 20.000 Lose aus allen Sammelgebieten der Aerophilatelie mit allen Spezialteilen im Angebot

### Suchfunktionen

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

### Übersichtliche Darstellung

- Jedes Los ist abgebildet (Vorschau- und Großbild)
- Aussagestarke Beschreibungen
- Schnelle Funktionen zum Blättern und Bestellen

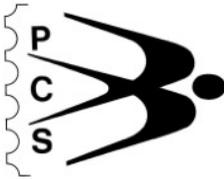
Spezialauktionen mit gedruckten Katalogen finden auch künftig für ausgefallene Einzelstücke und Sammlungen der Aerophilatelie statt. Fordern Sie Ihr persönliches Exemplar kostenlos an!

## Sammeln mit Niveau!

**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](http://www.aerophil.de) · Mail [mail@aerophil.de](mailto:mail@aerophil.de)





## **Philatelisten-Club Swissair** **Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche**

<b>Präsident</b> <b>Mitgliederdienst</b> <b>Aktionen</b>	Peter Beer    Birchwilerstrasse 7    8303 Bassersdorf Tel. 044 860 89 48 E-Mail: peterbeer@gmx.ch
<b>Vizepräsident</b> <b>EDV Informationsverwaltung</b>	Peter Ehrat    Chliweg 20    8424 Embrach Tel. 044 865 20 61 E-Mail: pehrat@gmx.ch
<b>Ehrenpräsident</b>	Albert Rusterholz    Hofwiesenstrasse 262    8050 Zürich Tel. 044 312 49 82 E-Mail: arusterh@bluewin.ch
<b>Protokoll</b>	Iris Erne    Blattenstrasse 12    8603 Schwerzenbach Tel. 044 825 19 15 E-Mail: iris.erne@bluemail.ch
<b>Finanzen a.I.</b>	Liechti Werner    Postfach 742    2501 Biel/Bienne Tel. 032/365 90 80 E-Mail: liechti.werner@bluewin.ch
<b>Korrespondenz</b> <b>Neuheitendienst</b> <b>Nachversand</b>	Lise Däppen    Kasernenstrasse 24    8180 Bülach Tel. 044 860 27 73 E-Mail: baslertuebli@yahoo.com
<b>Grafik</b> <b>Philatelie und Luftpost</b> <b>Homepage, Versand</b>	Walter Kalt    Opfikonerstrasse 3    8303 Bassersdorf Tel. 044 837 15 60 E-Mail: kawa@vtxmail.ch
<b>Clubabende</b>	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,    anbot@kopierschmidt.de**



## Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV ab GV 2017

**Präsident  
Tage der Aerophilatelie,  
Webmaster:**

Rolf Rötheli, Sihlwaldstr. 9, 8135 Langnau am Albis  
Tel: 079 230 93 89  
Email: [rolf.roetheli@gmail.com](mailto:rolf.roetheli@gmail.com)

**Vizepräsident und Leiter  
Katalogkommission:**

René Koller, Engelstrasse 3, 8004 Zürich  
Tel: 044 241 77 88  
Email: [r.koller@gmx.net](mailto:r.koller@gmx.net)

**Sekretär und  
Katalogstelle:**

Jürg Tschumper, Im Langacher 15, 8606 Greifensee  
Tel: 044 940 78 74  
Email: [jtsch@gmx.ch](mailto:jtsch@gmx.ch)

**Finanzen:**

Edi Schwarz, Im Gräfli 8, Postfach 256, 8808 Pfäffikon  
Tel: 079 605 55 13  
Email: [eduard.schwarz@gmx.net](mailto:eduard.schwarz@gmx.net)

**Rundsendedienst:**

Alex Berg, Appitalstrasse 24, 8804 Au  
Tel: 044 781 11 87  
Email: [alex.berg@hispeed.ch](mailto:alex.berg@hispeed.ch)

**Neuheitendienst:**

vakant

**Auktionator:**

Benno Flury, Ibikon 12, 6343 Rotkreuz  
Tel: 076 378 72 27  
Email: [sav.auktionen@gmail.com](mailto:sav.auktionen@gmail.com)

**Weitere Funktionen:**

**Ehrenpräsident:**

Tony A. Roth, Haldenstrasse 13, 8302 Kloten  
Tel: 044 814 11 68  
Email: [tony.roth@swissonline.ch](mailto:tony.roth@swissonline.ch)

**Delegierter FISA:**

Peter Beer, Birchwilerstr. 7, 8303 Bassersdorf  
Tel: 079 517 46 92  
Email: [peterbeer@gmx.ch](mailto:peterbeer@gmx.ch)

Vereinsadresse: Rolf Rötheli, Präsident SAV, Sihlwaldstr. 9, CH-8135 Langnau  
[www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch)

## Liebe Mitglieder des SAV und PCS

Wie sie unschwer erkennen können, haben unsere beiden Vereine wieder ein gemeinsames Vereinsheft! Viele Reaktionen von Mitgliedern des SAV haben dazu geführt, dass der neue Präsident des SAV, Rolf Rötheli, die Zusammenarbeit mit dem PCS wieder aufgenommen hat. Es ist ja eigentlich auch logisch, wenn zwei Vereine das gleiche Hobby betreiben. So kann auch ein vielseitigeres Heft erstellt werden! Nun, der Grundsatzentscheid wurde gefällt. Über die Termine der Ausgabe der beiden Hefte werden die Vorstände noch ein „Feintuning“ durchführen, so dass die Portokosten nicht zu hoch ausfallen. Auch in anderen Bereichen wird eine intensivere Zusammenarbeit angestrebt.

Beim SAV ist immer noch die Stelle des Neuheiten-Obmannes vakant. Wenn Sie Interesse haben, Sonderflüge zu erstellen und zu begleiten, dann melden sie sich doch bei Rolf Rötheli! Dabei spielt es keine Rolle, ob sie beim SAV oder PCS Mitglied sind.

Es bewegt sich wieder einiges im Aviatikbereich! Nachdem Etihad Airways den Geldhahn zugekehrt hat, steht Air Berlin vor dem „Aus“! Wenn man Flüge von Berlin nach Los Angeles und zurück für 380 Franken anbietet, wundert dies eigentlich niemanden! Beim Erstellen dieser Zeilen war die Zukunft von Air Berlin noch nicht bekannt.

Bei Swiss hingegen läuft es sehr gut. Steigende Passagierzahlen und steigende Gewinnzahlen sind schon fast Gewohnheit! Auch bei den Piloten sieht es gut aus für den Abschluss eines neuen Gesamtarbeitsvertrages.

Und dann war da noch der Letztflug des Arbeitspferdes bei der SWISS, dem Jumbolino. Der Avro RJ100 absolvierte am 14. August seinen letzten Linienflug nach London-City. Dieser Flugplatz ist ja wegen seinem steilen Anflugwinkel und der kurzen Piste nicht für alle Flugzeuge zugelassen. Mit dem Bombardier CS100 kann die SWISS nun aber den Jumbolino auf dieser Strecke ablösen und „in Pension“ schicken.

Nun wünschen wir ihnen einen schönen Herbst und viel Vergnügen bei ihrem Hobby! Und vergessen Sie nicht: helfen **Sie** mit, unser Vereinsorgan interessant zu gestalten, indem Sie Artikel an unseren Redaktor Walter Kalt senden! Es muss nicht immer ein aerophilatelistischer Beitrag sein, unser Heft heisst ja „Philatelie und Luftpost“!

Ihre Präsidenten Peter Beer und Rolf Rötheli

**Tag der Aerophilatelie**  
**Samstag, 07. Oktober 2017**  
**09.00-18.00 Uhr**  
in **5630 Muri (AG), Schulhaus Im Roos, Seetalstrasse**

**11.00 Uhr Offizielle Begrüssung und Ansprachen**

Die Post CH AG betreibt ein **Sonderpostbüro**, wo Sonderumschläge mit dem traditionellen Sonderstempel „Tage der Aerophilatelie“ verkauft werden. Es ist auch möglich, Post direkt aufzugeben, die mit dem Sonderstempel entwertet ist.

Es findet eine **philatelistische Börse** (Händlerbörse) statt, wo eine Fülle verschiedenster philatelistischer Belege und Briefmarken angeboten werden.

Eine kleine **Ausstellung** zeigt ausgewählte Exponate im aerophilatelisten Bereich.

Für die **jüngeren Briefmarkensammler und Jungsammler** gibt es einen speziellen Tisch, wo die Philatelie nähergebracht wird.

**2 Sonderflüge** Grenchen-Muri (Flugplatz Buttwil) und Muri-Grenchen werden mit dem Sonderstempel Tag der Aerophilatelie 2017 Muri entwertet. Für die beiden Flüge gibt es einen offiziellen, illustrierten Sonderumschlag bzw. eine Sonderkarte. Der Ankunftsstempel auf der Rückseite des Belegs richtet sich nach den Eintragungen im Flugzeughandbuch (Ort und Landezeit, bzw. nach den Postöffnungszeiten). Auf der Frontseite wird ein kleiner Zusatzstempel mit den Details des Flugs angebracht (Pilot und Immatrikulation des Flugzeugs). Die Belege sind einzeln oder als Set erhältlich und müssen vorbestellt und im Voraus bezahlt werden (Bestellformular beiliegend). Die Auslieferung der Belege findet erst nach dem TdA gesamthaft in einer Sendung per Post statt.



## Kassierwechsel beim PCS

Liebe PCS-Mitglieder,

Leider verlässt uns **Barbara Schneeberger** bereits nach knapp zwei Jahren wieder. Sie hat vor einigen Jahren das BAB Dienstleistungszentrum in Frauenfeld gegründet und so hat sich nach und nach ihr Arbeitspensum vergrössert. Sie führt nun die Buchhaltungen für Schulen, Kirche und KMU's und ist nun an ihrer Leistungskapazität angelangt. Sie hat mich darum gebeten, dass sie von ihrem Amt als KassiererIn des PCS zurücktreten kann. Ich möchte mich an dieser Stelle ganz herzlich bei Barbara bedanken, dass sie so kurzfristig das Amt nach dem Ausscheiden von Martin Schöb übernommen hat. Die Zusammenarbeit mit ihr hat viel Spass gemacht und sie war eine sehr kompetente Fachperson!

Der Vorstand hat darauf unser Mitglied **Werner Liechti** angefragt, der auch ein grosses Wissen in „finanziellen Dingen“ aufweist. Er war auch bis vor zwei Jahren Kassier beim SAV. Werner hat uns spontan zugesagt und führt nun seit Ende Juli die finanziellen Geschäfte des PCS. Dies im Moment noch ad Interim, da er noch von der Generalversammlung bestätigt werden muss. Mit Werner haben wir wieder einen Fachmann, nicht nur was die Buchhaltung anbetrifft, sondern auch unser Fachgebiet, die Aerophilatelie! Ich möchte Werner herzlich danken, dass er sich zur Verfügung stellt und wünsche ihm viel Erfolg in seinem neuen Job!

Im Namen des Vorstandes Peter Beer

### PCS-Clubabend Daten im Restaurant Landhus in Zürich-Seebach,

#### 2017 NEU Jeweils ab 19.00 UHR

**Vortrag:** 06. November 2017 von Herberth Höhn;  
Thema: "Die Schweizerischen Postämter im Ausland"  
**Chlausabend:** 04. Dezember

#### 2018 NEU Jeweils ab 19.00 UHR

08. Jan.	05. Feb.	05. März	07. April <b>(GV)</b>
07. Mai <b>Vortrag</b>	04. Juni	02. Juli	03. Sept.
01. Okt. <b>Vortrag</b>	05. Nov.	03. Dez. <b>Chlausabend</b>	

## Auf den Punkt gebracht



links Durheim-Ausgabe  
rechts Strubel-Ausgabe

Die Firma Röllli-Schär in Luzern führte am Wochenende vom 9.-11.9.2017 eine Seminarreihe über verschiedene philatelistische Themen durch. Am Samstag wurde über Postgeschichte und Ganzsachen berichtet, der Sonntag stand ganz im Zeichen der Durheim- und Strubel-Ausgaben und am Montag ging es um Thematische Philatelie und die Ausstellungssammlung.

Da ich zurzeit mit der Ausarbeitung meines Exponates beschäftigt bin, interessierte mich vor allem der Montag. Frühmorgens wurden wir mit einem Kaffee begrüsst und um 09:00 Uhr ging es mit dem ersten Modul los. Sylvia Kälin und Christina Bamford-Röllli führten eloquent durch den Morgen. Verschiedene Themen wurden erörtert, für ein Greenhorn wie ich es bin von grossem Interesse. Ein Thema war die Systematik bei der Titelwahl, und anschliessend wurde eingehend über den Aufbauplan eines Exponates philosophiert. Mit vielen Beispielen wurde illustriert, wie das Exponat gestaltet werden könnte und wo viele Fehler gemacht werden. Auch zum Material (philatelistisch und auch was hinter der Marke ist) wurde einiges berichtet. Die Zuhörer, etwa

ein Dutzend Philatelisten, konnten dazwischen natürlich Fragen stellen. Einige hatten schon Erfahrungen bei Ausstellungen gemacht. Vor allem der Erfahrungsaustausch mit dieser Gruppe war die Reise wert. Beim gemeinsamen Mittagessen bestand dann die Möglichkeit, bilateral noch vertiefter über Details zu fachsimpeln.



Exponataufbau  
Thema/Motiv Boeing B-747

Der Nachmittag wurde von Peter Suter bestritten, der im Modul „Ausstellungssammlung“ sein fundiertes Wissen an uns weitergab. Nachdem wir uns durch das Ausstellungsreglement durchgearbeitet hatten und nun wussten, nach welchen Kriterien ein Exponat beurteilt werden muss, haben wir sein Exponat „Die Oval-Freistempel der Schweiz“ juriert. Dabei fühlte man sich nicht mehr ganz wohl in seiner Haut, muss doch damit gerechnet werden, dass der besagte Kursleiter in Zukunft auch mal in der eigenen Jury sitzen könnte. Ich war auch etwas überfordert, da ich

den Oval-Freistempel bei dieser Angelegenheit zum ersten Mal gesehen habe. In kürzester Zeit (bei Stufe III-Ausstellungen haben die Juroren nur wenige Minuten pro Exponat zur Verfügung) musste ich doch zu Themen wie Kenntnisse, Forschung oder Seltenheit Punkte vergeben. Ich lag dann mit meinen 81/100 Punkten im Mittel der Teilnehmer. Suter hat sein Exponat zweimal auf Stufe III ausgestellt und dabei 65 und 83 Punkte erzielt. Damit wurde uns allen klar, wie schwierig die Arbeit der Juroren ist, aber ebenfalls für die Aussteller, die Entscheide der Juroren nachzuvollziehen.

Im Laufe des Nachmittags ergab sich eine angeregte Diskussion über die Qualität der Jurierungen im Allgemeinen und über die Bewertungen in den einzelnen Klassen. Da die Regeln sehr offen formuliert sind, wird manch ein Beleg von der Jury nicht akzeptiert. Einige demonstrierte Beispiele haben kleinen Juroren aus uns gemacht. Dabei wurde ein klarer Trend zur Akademisierung in der 8. Klasse erkennbar. Ich habe von diesem Workshop sehr viel profitiert und kann die gewonnenen Informationen direkt in meine Arbeit einfließen lassen, das Exponat wird auf Wettbewerbstauglichkeit getrimmt. So macht das Briefmarkensammeln noch mehr Spass.

Am Ende des Tages wurden wir noch auf einen Apéro eingeladen und dann ging es auf die Heimreise. Es war das erste Mal, dass Röllli-Schär ein solches Wochenende durchgeführt hat. Aufgrund der grossen Nachfrage wird in der näheren Zukunft ein Workshop angeboten. Für ambitionierte Sammler, die diesen Anlass verpasst haben, wird es wieder eine Gelegenheit geben. Ich kann den Besuch nur empfehlen. In diesem Sinne wünsche ich allen Mitgliedern viel Sammelfieber!



Ausblick vom Seminarzimmer im 4. Stock der  
Seidenhofstrasse in Luzern

Mit den besten Fliegergrüssen  
Markus T. Stäuble

## Geburt über den Wolken Baby kommt auf Lufthansa-Flug zur Welt

Es ist eher selten der Fall, dass sich die Passagierzahl bei einem Langstreckenflug unterwegs ändert. Auf einem gut elfstündigen Lufthansa-Flug - am 27. Juli 2017- ist jedoch genau das passiert. Denn eine Frau brachte in der Maschine ihr Kind zur Welt.



„ Es ist ein Junge „

Ob das wohl Bonusmeilen gibt? Zumindest ein Eintrag in die Annalen der Lufthansa-Geschichte sollte drin sein: Eine Frau hat auf dem Flug LH543 zwischen der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá und Frankfurt am Main einen Jungen zur Welt gebracht. Mutter und Kind sind wohlauf.

Zum Glück befanden sich drei Ärzte an Bord der Maschine, als mitten über dem Atlantik bei der Schwangeren die Wehen einsetzten. Sie halfen der Frau bei der Geburt. Auch wenn offenbar alles glatt lief, entschied sich der Pilot des **Airbus A340** Kennung D-AIFC zu einer sogenannten Sicherheitslandung in Manchester. Dort wurden die Mutter und ihr Baby in ein Krankenhaus gebracht, die restlichen Passagiere flogen weiter nach Frankfurt.

## Koordinaten statt Geburtsort



Briefmarke Individuell  
Mit Airbus A340 der Lufthansa

Wer sich nun wundert, wie eine hochschwangere Frau in einen Langstreckenflug gelangt: Werdende Mütter dürfen – je nach Kondition – bis zur 36. Schwangerschaftswoche bei der Lufthansa mitfliegen. Eine Sprecherin der Airline stellte eindeutig klar: „Die Frau war in der Lage zu fliegen.“ Doch Fluggeburten sind nicht der Regelfall. Laut Sprecherin seien bisher elf Geburten während eines Lufthansa-Fluges bekannt. Jedenfalls wird das Kind eine ganz besondere Erinnerung an seine ungewöhnliche Geburt behalten: Nachdem es irgendwo über dem Atlantik zur Welt kam, werden in der Geburtsurkunde nun einfach die Koordinaten vermerkt. 49 Grad nördlicher Breite und 21 Grad westlicher Länge.

Walter Kalt

Quelle: [www.bunte.de](http://www.bunte.de)

## Flugpionierin Beryl Markham. Gegen den Wind.

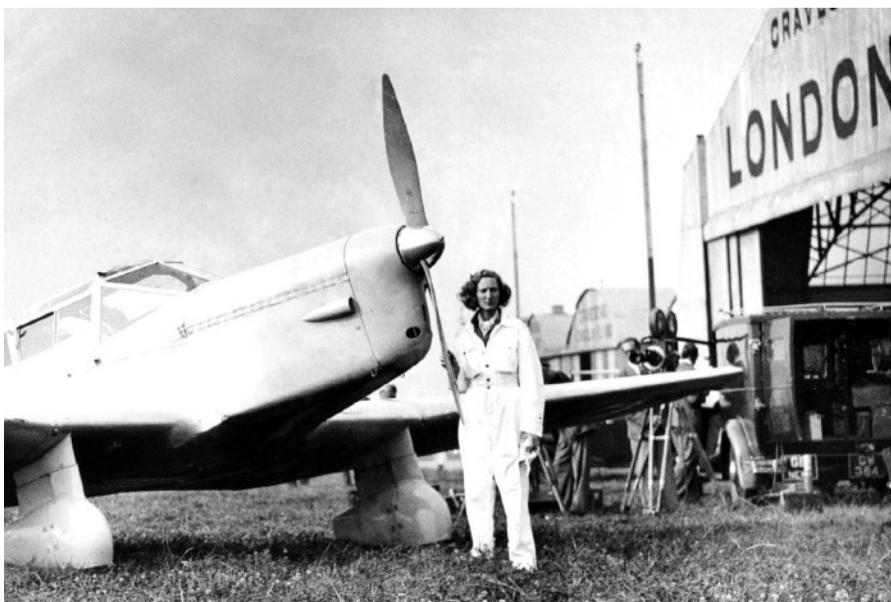


Beryl Markham 1902 geboren  
britische Flugpionierin  
und ihre Percival Vega Gull

Sie betörte einen britischen Prinzen, beschämte Hemingway und hasste Langeweile: 1936 überquerte **Beryl Markham** als erste Pilotin nonstop den Atlantik von Ost nach West - bis der Motor plötzlich aussetzte.

Seit Stunden schon fliegt sie blind durch die Nacht, ohne Karte, die der Wind aus dem Cockpitfenster geweht hat. Und ohne Funkverbindung. Unter ihr der tiefschwarze Atlantik. Neben ihr mit Hühnchen belegte Sandwiches, eine Nussmischung - und ein

Flachmann voll Brandy. Falls nichts mehr geht.



Spitzenleistung unter schwierigen Bedingungen: Beryl Markham vor dem Start mit der "Vega Gull". Die Maschine, extra für sie gebaut und finanziert von der britischen Aristokratin June Carberry, verfügte über einen 200 PS-Motor, etliche Zusatztanks und Navigationsinstrumente, aber über keine Funkausrüstung. Problematisch war auch, dass die Zusatztanks keine Füllstandanzeiger hatten und Markham daher den Verbrauch grob kalkulieren musste; die Tanks musste manuell angeschaltet werden.



Percival Vega Gull

Beryl Markham ist an diesem 4. September 1936 allein in ihrer einmotorigen **Percival Vega Gull**, um von England über den Atlantik nach New York zu fliegen, ohne Zwischenlandung. Das hat bisher noch niemand geschafft. Charles Lindbergh (Bericht 2006/2) war 1927 von West

nach Ost über den Atlantik geflogen, mit Rückenwind, ebenso wie 1932 Amelia Earhart (Bericht 2015/2). Markham aber fliegt gegen den Wind. Das passt zu ihr. Die hoch aufgeschossene Blondine hasst nichts mehr als Konventionen und Langeweile.

Mindestens 21 Stunden dauert ihre Reise im winzigen Cockpit, zwischen Zusatztanks für den Rekordflug. Einziger Begleiter: das Dröhnen des Motors. Bis der Motor um 22.35 Uhr jäh er stirbt. Später schreibt Markham über diesen Moment:

*Es ist die wirkliche Stille, die dem letzten Stottern des Motors folgt, die mich benommen macht. Ich fühle keine Furcht; ich fühle überhaupt nichts. Ich beobachte nur, mit sonderbar einfältigem Desinteresse, dass meine Hände wie wild agieren, und ich weiss, dass ich, während sie sich bewegen, hypnotisiert bin von der Nadel meines Höhenanzeigers.*

Ihre Gull, die "Möwe" mit dem türkisfarbenen Rumpf und den silbernen Flügeln, segelt dem Wasser entgegen. Noch 350 Höhenmeter bis zum Aufprall. Markham versucht, einen neuen Tank anzuschalten. Es ist dunkel in der Kabine, sie fingert nach ihrer Taschenlampe.

100 Meter. Sie hat den Schalter gefunden. Der Motor aber bleibt tot.

*Ich habe das Gefühl, dass die Nadel des Höhenmessers herumwirbelt wie eine Spindel. Irgendwo blitzt es, doch das lässt die Dunkelheit nur noch tiefer erscheinen. Wie hoch können sich Wogen recken - sieben Meter vielleicht? Oder zehn? Dass dies das Ende meines Flugs ist, dieser Gedanke lässt sich nicht verdrängen.*

Eine Schwimmweste wäre jetzt gut. Markham hat darauf verzichtet und lieber ihren warmen Mantel übergezogen. Kälte fürchtete sie mehr als einen Absturz - auch eine Frage der Lebenseinstellung.

## Affären mit den Helden aus "Jenseits von Afrika"

Diese unbekümmerte Wildheit rührt aus ihrer Kindheit in Afrika, so sah sie es selbst. 1904 kam Beryl als Zweijährige in die Kolonie Britisch-Ostafrika, heute Kenia. Ihr Vater hatte dort eine Farm gekauft und züchtete Pferde, weil die Briten den Rennsport auch in der Ferne nicht missen wollten.

*Als Kind verbrachte ich meine Tage mit den (einheimischen) Nandi Muranis: Ich ging barfüssig mit ihnen auf Jagd. Anfangs durfte ich keinen Speer tragen. Meine Murani-Freunde hatten sehr viel Geduld mit mir.*

Bald konnte die junge Beryl die Fährten von Gnus, Büffeln, Löwen, Antilopen lesen. Sie lernte die Dialekte der Nandi, Kipsigis und Kikuyo. Und schon mit 16 wurde sie lizenzierte Pferdetrainerin, die erste in Kenia. Ihre Pferde gewannen in den kolonialen Klubs Rennen um Rennen.

Das trug ihr den Respekt der britischen Oberschicht ein. Doch nur selten tat die junge Frau, was diese Männerwelt von ihr erwartete - etwa früh zu heiraten. Die Vernunfthehe mit einem viel älteren Farmer verlief wie all ihre drei Ehen: katastrophal. Treue war nicht ihre Stärke. Sie ging notorisch fremd und löste sich von allem, was sie als einengend empfand.

Also liess sie sich scheiden, zog nach Nairobi und lernte dort Freigeister wie die dänische Schriftstellerin Karen Blixen kennen, deren Autobiografie "Afrika, dunkel lockende Welt" 1985 zur Filmvorlage für den Welterfolg "Jenseits von Afrika" werden sollte. Mit Blixens Ehemann Bror soll Markham eine Affäre gehabt haben ebenso mit Karen Blixens Liebhaber, dem Grosswildjäger Denys Finch Hatton.

## Schön wie eine "goldene Löwin"



**Tollkühner Vamp:** Die britische Flugpionierin Beryl Markham (1902-1986) war eine aussergewöhnlich hübsche, grosse Frau, der die Männer reihenweise verfielen. "Sie war eine wundervolle Erscheinung, bewegte sich anmutig wie eine Katze. Wenn sie durch den Raum schritt", erinnerte sich ein Zeitgenosse, "war es so, als ob man eine goldene Löwin beobachten würde."

"Natürlich habe ich mit ihm (Bror) geschlafen, wenn wir draussen (im Busch) waren", sagte Markham kurz vor ihrem Tod Mary S. Lovell, die eine exzellente Biografie schrieb. Und fügte lakonisch hinzu: "Man konnte dort nichts anderes tun." Trotz ihres bald ruinierten Rufes verfielen ihr die Männer reihenweise. "Wenn sie durch den Raum schritt", schwärmte ein

Zeitgenosse, "war es so, als ob man eine goldene Löwin beobachten würde."

Selbst Prinz Henry, Sohn des britischen Königs George V, betörte sie, als er 1928 zur Jagd nach Kenia kam. Dass sie kurz zuvor, wohl aus finanziellen Gründen, in England den reichen Erben Mansfield Markham geheiratet hatte, hielt sie von der mutmasslichen Affäre nicht ab - oder dass sie gerade im vierten Monat schwanger war. Die Gerüchte, dass Markhams Sohn in Wahrheit Henrys Kind war, ebten nicht mehr ab: Der Geburtstermin sprach zwar dagegen, aber warum trafen sich die beiden weiterhin im Buckingham Palace?

Am Ende hielt Markham kein Prinz - ja nicht einmal ihr eigenes Kind - in England. 1929 kehrte sie nach Kenia zurück, angeblich auf Druck der Queen, die einen Skandal vermeiden wollte. Ihr Sohn wuchs fortan bei den Schwiegereltern auf. Markham hatte ihre Unabhängigkeit wieder - und suchte ein neues Abenteuer, das grenzenlose Freiheit versprach: fliegen.

Bald war sie die erste Buschpilotin Afrikas und arbeitete nun auf eigene Rechnung. Flog Post und Nachschub in entlegene Ecken der Kolonie. Brachte Sauerstoffflaschen zu lungenkranken Arbeitern in den Goldminen. Spürte für Grosswildjäger Elefantenherden aus der Luft auf. Flog sogar allein mit einer kleinen 12-PS-Maschine von Nairobi nach London.

### **"ANTWORTE BITTE!"**

Markham verliebte sich in den Mann, der ihr die Fliegerei beibrachte: Tom Campell Black, der 1929 die erste Fluggesellschaft Ostafrikas eröffnet hatte. Black blieb der einzige Mann, der ihr wirklich etwas bedeutete - und enttäuschte sie bitter.

1934 flog Black bei einem spektakulären, hochdotierten Rennen von London bis nach Melbourne. Und gewann. Selbst in Kenia las Markham davon. Aber auch, dass ihr Liebhaber sofort nach seinem Sieg verkündete, er werde die Schauspielerin Florence Desmond heiraten. Die Presse jubelte über diese "Air Race Romance". Markham aber schickte Black ein verzweifertes Telegramm:

*LIEBLING STIMMT ES DASS DU FLORENCE DESMOND HEIRATEST?  
ANTWORTE BITTE STOP MIT GEBROCHENEM HERZEN BERYL.*

Womöglich wurde dieser Verlust zum Antrieb für Markhams Rekordflug. Das legt die Biografin Mary Lovell nahe, die viele Weggefährten Markhams

interviewte. Ein enger Freund sagte: "Sie betete ihn (Tom Black) an. Ich denke, sie flog nur über den Atlantik, um ihn zurückzuerobern. Ich glaube, sie hoffte sogar, dabei zu sterben - nur um ihn zu verletzen."

### **Die Bruchlandung: Mit der Nase im Morast**



Ein abruptes Ende nahm Markhams Rekordflug in Neuschottland. 21 Stunden und 25 Minuten nachdem sie am 4. September 1936 in England gestartet war, krachte ihre Maschine in den Morast - es lag an einer vereisten Tankzufuhr. Dennoch war ihr Flug ein Erfolg: Markham hatte abermals bewiesen, dass es möglich war, nonstop in Ost-West-Richtung über den Atlantik zu fliegen. Als ersten Menschen war dies dem schottischen Piloten Jim Mollison im Jahr 1932 gelungen, allerdings war er bereits weiter westlich, in Irland, gestartet: Mollison versuchte von Dublin nach New York City zu fliegen, musste aber wegen schlechter Sichtverhältnisse im kanadischen New Brunswick landen.

Die trinkfreudige Aristokratin June Carberry bezahlte die extra für Markham gebaute Maschine. Gelungen war eine Ost-West-Atlantiküberquerung bis dato nur dem Schotten Jim Mollison. Einer Frau noch nie. Und Mollison war nicht in England gestartet, sondern weiter westlich, in Irland.

Markham stirbt nicht in jener Nacht des 4. Septembers 1936. Kurz vor dem drohenden Absturz fängt sich der Motor. Sie fliegt weiter und weiter, bis sie

19 Stunden später völlig übermüdet in der Ferne Land sieht: das kanadische Nova Scotia, Neuschottland!

Der Erfolg scheint nun reine Formsache. Dann setzt der Motor erneut aus.

*Diesmal ist er so tot, wie ein Motor nur tot sein kann. Schwarze Erde voller Felsbrocken, und ich schwebe darüber. Die Gull steckt ihre Nase in den Dreck, und ich selbst knalle mit dem Kopf gegen die vordere Kabinenglassscheibe und höre, wie sie zersplittert, und fühle, wie Blut über mein Gesicht strömt.*

Als Markham aus der Maschine taumelt, versinkt sie hüfttief im Morast. Fischer weisen ihr den Weg aus dem Sumpf. Verdreht, aber mit höflicher Eleganz stellt sich Markham vor: Sie sei eben aus England gelandet. Ob sie kurz telefonieren könne?



**Konfettiparade für die Pionierin:** Glücklich streckt Beryl Markham bei ihrer Ankunft in New York am 6. September 1936 die Hände in die Luft. Die Menge umjubelt die Flugpionierin frenetisch. Die Wunde auf ihrer Stirn stammt von der Bruchlandung in der kanadischen Seeprovinz Neuschottland. Geflogen war Markham bei Sturm und Regen, in einem kleinen, einmotorigen Flugzeug aus Holz, das nicht einmal über eine Funkausrüstung verfügte - und dennoch gelang ihr als **erste Frau die Überquerung des Atlantik in Ost-West-Richtung.**

Noch weiss sie nicht, dass eine vereiste Tankzufuhr den Absturz verursacht hat, empfindet die Bruchlandung als Scheitern des Rekordversuchs. Doch als sie nach New York geflogen wird, die Stirn frisch genäht, feiern sie 5000 Schaulustige frenetisch. Markham erhält Glückwünsche aus aller Welt.

Auch von Tom Black. Er habe geahnt, sagt er Reportern, dass sie es schaffe, "aber das Wetter war entsetzlich schlecht".

### **Tod durch Propellerflügel im Herzen**

Sein Kompliment dürfte sie am meisten gefreut haben. Und doch kann Beryl Markham nie wieder mit ihrer grossen Liebe sprechen. Knapp zwei Wochen nach dem Triumph wartet Black auf den Start bei einer Flugshow in Liverpool, als ein anderes Flugzeug auf seiner Maschine landet. So stirbt einer der besten Flieger Grossbritanniens am Boden. Resigniert schreibt Markham:



*Man muss es wohl als Zufall gelten lassen, dass er mit dem tief unter seinem Herzen eingedrungenen Blatt eines Propellers gestorben war.*

**Traurige Rückreise:** Am 23. September 1936 verliess die Engländerin Beryl Markham New York City wieder in Richtung Heimat - diesmal nicht per Flugzeug, sondern an Bord der "Queen Mary". Die Fröhlichkeit auf dem Foto täuscht: Zu diesem Zeitpunkt wusste Markham schon, dass sie die grosse Liebe ihres Lebens endgültig verloren hatte.

Markham sagt alle Interviews ab. Will nicht mehr über ihren Erfolg reden. Will nicht mal mehr fliegen. Die Ereignisse verarbeitet sie in ihren Memoiren "West With The Night". Doch bei der Veröffentlichung 1942 tobt Krieg in Europa. Afrika ist weit weg. Das Buch gerät trotz guter Kritiken in Vergessenheit.

### **Pionierin der Lüfte, am Boden gestorben:**

Beryl Markham starb am 3. August 1986 in Nairobi an einer Lungenentzündung, die sie sich nach einer schweren Operation an der Hüfte zugezogen hatte. Ihre Asche wurde auf der Pferderennbahn von Nairobi verstreut, bis ins hohe Alter galt Markham als eine der besten Pferdetrainerinnen Kenias.

Walter Kalt

Quelle: [www.spiegel.de/einestages/beryl-markham-englands-vergessene-flugpionierin-a-1110243.html](http://www.spiegel.de/einestages/beryl-markham-englands-vergessene-flugpionierin-a-1110243.html)

## Geschichte und Aufbau meiner Heimatsammlung „Wynental“ – Teil 3

Von Jürg Roth, Pfungen

Im dritten Teil meiner Abhandlung möchte ich Ihnen die beiden Ortschaften **Zetzwil** (nicht zu verwechseln mit Zäziwil BE) und **Gontenschwil** näher bringen.



### Poststelle Zetzwil:

Eröffnung einer Postablage unter kantonaler Verwaltung Aarau.  
Ab 1. August rechnungspflichtige Ablage.

### Standort der Poststelle:

Die erste Postablage befand sich an der Kreuzung der beiden Hauptstrassen nach Gontenschwil und Reinach.

### Botendienste:

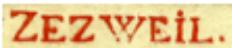
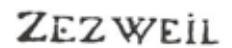
Tägliche Spedition und Bestellung in der Gemeinde, (Höfe So, Di, Do u. Sa)  
sowie die Bestellung der Sendungen für Gontenschwil (bis 1853).  
Auswechslung der Sendungen für Gontenschwil.

### Abstempelungen und Entwertungen:

In der Vorphilzeit wurden zwei Langstempel mit und ohne Punkt verwendet. Schwarze Stempel sind seltener als rote.

Bis zum Erhalt eines Datumsstempels benutzte der Ablagehalter zur Entwertung der Strubel- und Sitzende Helvetia-Frankaturen den **Balkenstempel in Elzevier**. Die meisten Briefe liefen über Aarau und wurden dort vorschriftsgemäss mit dem Durchgangsstempel Aarau nachentwertet. Ausnahmen bestätigen die Regel.

### Verwendungszeit & Verwendungszweck der Vorphilastempel und Balkenstempel:

Stempelform (Abbildung ca.90% Orig.)	Verwendungszweck	Farbe	Verwendet von - bis
 6 x 5 x 40 mm	Abgangsstempel der Postablage mit Pt.	rot	März 1835 -Feb. 1842
 6 x 5 x 38 mm	Abgangsstempel der Postablage ohne Pt.	rot	Dez. 1836 - Aug. 1843
 6 x 5 x 40 mm	Abgangsstempel der Postablage mit Pt. (im Winker nicht erwähnt)	schwarz	Mai 1849 - Okt. 1851
 6 x 5 x 38 mm	Abgangsstempel der Postablage ohne Pt.	schwarz	Sep. 1843 - Feb. 1851
 5 x 30 mm	Abgangsstempel der Postablage	blau	März 1854 - Sep. 1858
 5 x 30 mm	Von der Postablage als Abgangs- und Entwertungs-stempel verwendet	schwarz	Apr. 1853 - Okt. 1864





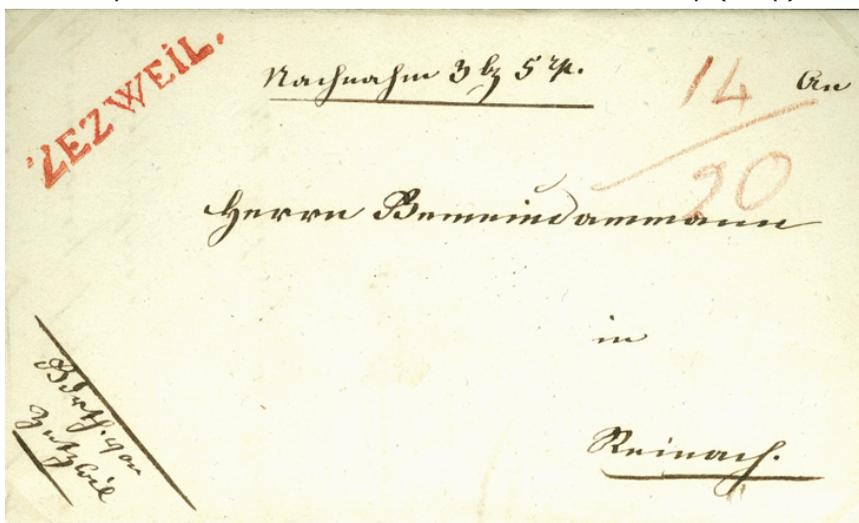
### Historische Urkunde aus dem Mittelalter:

Auf den Seiten 22 + 23 möchte ich ein historisches Dokument vorstellen, das ich als solches auf Ausstellungen in meiner Sammlung schon gezeigt habe mit dem Hinweis, dass es keinen postalischen Bezug hat, jedoch Bezug nehmend auf die Gemeinden und auf Grund seiner Seltenheit sehr wohl gezeigt werden darf.

Vom Urkundentext wurde eine Transkription, d.h. eine sinngemässe Uebersetzung in die heutige Deutsche Sprache erstellt. Die Gemeinden Zetzwil und Leutwil sind wegen des Unterhalts der Zäune, die ihre Ackerzelgen gegeneinander abgrenzen, in Streit geraten. Sie rufen ein durch Ritter Hans Friedrich von Hallwyl geleitetes Schiedsgericht um Hilfe an. Die drei Schiedsrichter nehmen einen Augenschein vor Ort und reiten zu Pferd den Hecken nach. Anschliessend fällen sie den Urtheilsspruch: „Die beiden Gemeinden sollen die Einfriedungen je zur Hälfte unterhalten“.

Gemäss Text wurden zwei gleichlautende Urkunden ansgefertigt, je eine für Zetzwil und Leutwil. Eine Originalurkunde hat überlebt und ich kam durch einen glücklichen Zufall in deren Besitz.

### Vorphilatelie Brief-Nachnahme über 3 Batzen und 5Rp (35Rp)



6. Februar 1842. Zetzwil nach Reinach. Nachnahme über 3 Bz 5 Rp = 14 Kreuzer (14 x 2,5 = 35 Rp) plus 4 Kreuzer Posttaxe bis 1 Loth Gewicht + 2 Kreuzer Nachnahmegebühr ergeben total 20 Kreuzer, die der Empfänger zu bezahlen hatte.

Brief-Nachnahme mit 3 Rayon Zu 15II, je mit schwarzem Tintenkreuz entwertet



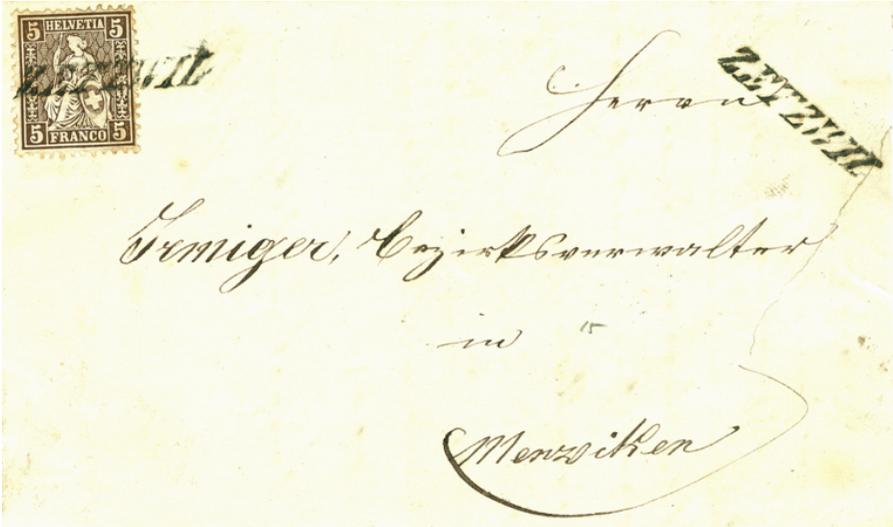
5. Januar 1851. Zetzwil nach Unterkulm. Portoerklärung: 10Rp Nachnahmegebühr plus 5Rp Brieftaxe für einfachen Brief bis 10 Wegstunden. Die Marken wurden von der Postablage Zetzwil mit **Tintenkreuzen** entwertet, da noch nicht rechnungspflichtige Ablage und deshalb kein Rautenstempel vorhanden.

Marke mit Nachentwertung vom Transitpostbüro Aarau



5. März 1860. Zetzwil nach Beinwil a. S. Porto für einfachen Brief bis 2 Wegstunden. Die Marke wurde vom Ablagehalter mit dem Langstempel entwertet. Dies wurde im Transit in Aarau offensichtlich nicht toleriert und man hat mit dem Datumsstempel nachentwertet.

## Entwertung mit Ablagestempel



20. Juli 1863. Zetzwil nach Menziken. Frankatur für einfachen Brief im Lokalrayon. Die Entwertung erfolgte mit dem Ablagestempel und wurde offensichtlich vom Transitpostamt Aarau toleriert.

## Nachgesandter Brief mit doppeltem Gewicht



Der Brief ging am 5. April 1864 von Aarau an den Gerichtspräsidenten in Kulm und wurde von diesem am 4. Mai wieder verwendet und in Zetzwil neu aufgegeben mit Empfängeradresse in Langbrugg. Oberes Porto 20Rp für doppelten Brief von Aarau, untere 20Rp für Nachfrankatur von Zetzwil nach Langbrugg.

Flugpostkarte, nachfrankiert, zensuriert und retourniert,  
da Postverkehr eingestellt.



24.11.1942. Zetzwil nach Johannesburg. Steuerklärung: Karte 20Rp + Luftpostzuschlag Fr. 1.50 ergibt die korrekte Frankatur von Fr. 1.70. Die Karte wurde am 24.11.1942 mit 40Rp ungenügend frankiert und am 25.11.1942 mit dem Fehlbetrag Luftposttaxe von Fr. 1.30 nachfrankiert. - Die Karte lief über die Zensurstelle Bordeaux und wurde aufgrund des eingestellten Luftverkehrs zurückgesandt.

### Poststelle Gontenschwil

1853 Eröffnung einer Postablage per 1. Juni. Vorher wurde der Postdienst vom Nachbardorf Zetzwil aus besorgt, da dieses am direkten Postkurs durch das Wynental gelegen war.

1865 Rechnungspflichtige Ablage.

### Standort der Poststelle:

Die erste Postablage befand sich im Wohnhaus von Ablagehalter Samuel Frey an der Schmiedgasse 109. Er liess einen separaten Eingang erstellen und richtete in der Hinterstube das Ablagebüro ein.

### Botendienste:

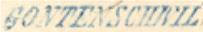
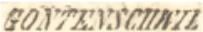
Tägliche Spedition und Bestellung im Gemeindebezirk, inklusive des abgelegenen Geisshofes.

### Besonderes:

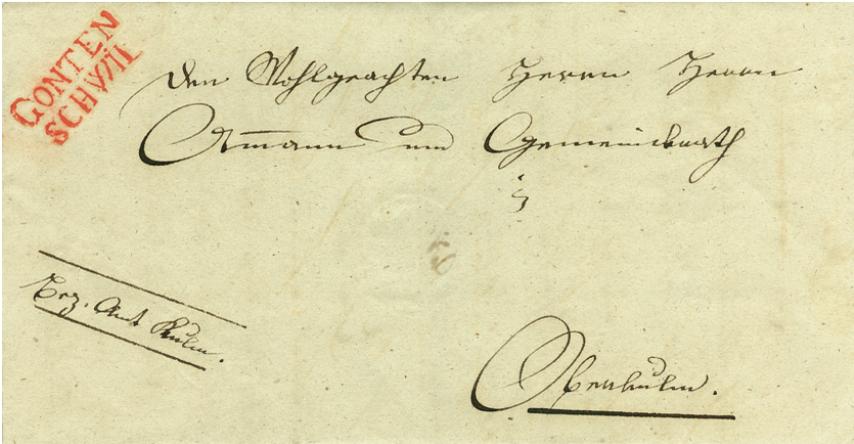
In der Vorphilazeit wurden zwei Langstempel mit und ohne Punkt verwendet. Schwarze Stempel sind seltener als rote. - Vermutlich wurden diese für Gontenschwiler Post bis zur Eröffnung einer eigenen Postablage in Zetzwil angebracht.

Bis zum Erhalt eines Datumsstempels benutzte der Ablagehalter zur Entwertung der Strubel- und Sitzende Helvetia-Frankaturen den **Balkenstempel in Elzevier**. Die meisten Briefe liefen im Transit über Aarau und wurden dort vorschriftsgemäss mit dem Durchgangsstempel Aarau nachentwertet. Ausnahmen bestätigen die Regel.

### Verwendungszeit & Verwendungszweck der Vorphilastempel und Balkenstempel:

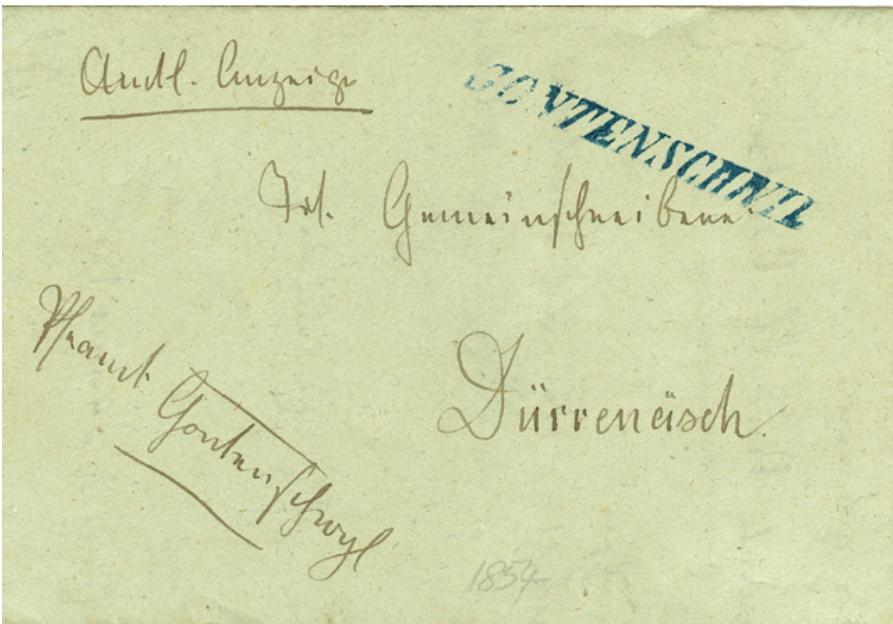
Stempelform (Abbildung ca. 90% Original)	Verwendungszweck	Farbe	Verwendet von - bis
 6 x 4½ x 29 x 26 mm	Abgangsstempel der Postablage ohne Pt.	rot	Mai 1836 - Mai 1843
 6 x 4½ x 29 x 29 mm	Abgangsstempel der Postablage mit Pt.	rot	Juni 1837 - April 1843
 6 x 4½ x 29 x 26 mm	Abgangsstempel der Postablage ohne Pt.	schwarz	Mai 1843 - April 1854
 6 x 4½ x 29 x 29 mm	Abgangsstempel der Postablage mit Pt.	schwarz	Jan. 1845 - Feb. 1853
 4½ x 46 mm	Von der Postablage als Abgangsstempel verwendet	blau	Dez. 1853 - Feb. 1863
 4½ x 46 mm	Von der Postablage als Abgangs- und Entwertungsstempel verwendet	schwarz	Feb. 1857 - Mai 1865

### Amtlicher Vorphilatelie-Brief



13.10.1838. Gontenschwil nach Oberkulm. Portofreier Amtsbrief des Statthalters von Kulm, aufgegeben in Gontenschwil an den Gde Amman in Oberkulm.

### Amtliche Geburtsanzeige



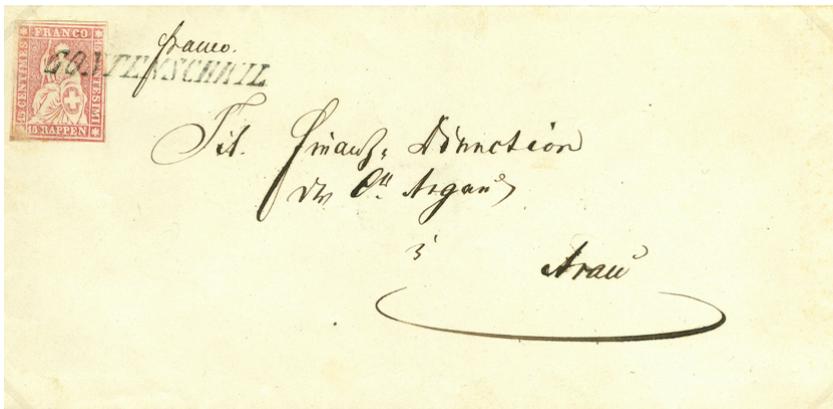
4. Januar 1855. Gontenschwil nach Dürrenäsch. Geburtsanzeige, ausgestellt von Pfarrer Zschokke an die Gemeindefreier Dürrenäsch.

Entwertung durch Transitpostbüro Aarau



8. Dezember 1854. Gontenschwil nach Niederwil. Porto 10Rp für einfachen Brief über zwei Wegstunden (9,6 km). Da Gontenschwil noch nicht rechnungspflichtig war, erfolgte die Entwertung der Marke mit dem blauen PP in Aarau. Daneben blauer Balkenstempel der Postablage.

Doppeltes Gewicht - vorschriftswidrige Entwertung durch Balkenstempel



17. September 1857. Gontenschwil nach Aarau. 15Rp Porto für doppelgewichtigen Brief über 2 Wegstunden. Die Marke wurde vom Ablagehalter mit dem Balkenstempel entwertet, was eigentlich nicht erlaubt war. Da der Brief in Aarau ausgeliefert wurde, hat man ihn dort nicht mehr nachentwertet.



## Eheverkündungsschein

22. Mai 1865. Gontenschwil  
nach Aarau.

### Porto- & Nachnahmeerklärung:

- 10Rp Posttaxe
- 10Rp NN-Gebühr
- 45Rp Ausfertigungstaxe für  
den Pfarrer
- 5Rp Formularegebühr

ergibt den Nachnahmebetrag  
von 70Rp.

## Mischfrankatur weisses Papier und Faserpapier



7. Dezember 1881. Gontenschwil nach Lenzburg. Briefnachnahme der ersten Gewichtsstufe ausserhalb Lokalrayon. Briefftaxe 10Rp plus Nachnahmegebühr 10Rp. Seltene Kombination von zwei verschiedenen Ausgaben auf weissem Papier und Faserpapier.

## Aushilfsstempel als Ankunftsstempel



5. Juli 1902. La-Tour-de-Peilz nach Gontenschwil. Aufgrund des defekten Poststempels wurde der Aushilfsstempel als Ankunftsstempel verwendet.

Der letzte Teil folgt in der nächsten Ausgabe.

**Klicken Sie doch mal auf die Homepage vom PCS**

[www.philclub-swissair.ch](http://www.philclub-swissair.ch)

Daten der Clubabende und Vorträge, Fotos von den Tagen der Aerophilatelie, Fotos von den Generalversammlungen, Rätsel und vieles mehr

**Klicken Sie doch mal auf die Homepage vom SAV**

[www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch)

Blog (neu), Rundsendendienst, Neuheitestelle, Luftposthandbuch, Fälschungsinformationen, Auktionen und vieles mehr

## Die „Gronchi rosa“

Giovanni Gronchi war von 1955 bis 1962 der dritte Staatspräsident Italiens. Im Frühling 1961 führte ihn eine Dienstreise nach Südamerika. Er besuchte die Länder Argentinien, Uruguay und Peru. Die italienische Postverwaltung veranlasste zu diesem Anlass eine Serie von drei Marken. Alle drei Marken zeigen das gleiche Motiv: ein vierstrahliges Passagierflugzeug vom Typ Douglas Company DC-8 und eine geographische Karte, welche Italien und die zu besuchenden Länder in einem etwas dunkleren Farbton zeigen. Die Marke für Argentinien war hellblau mit einem Nominalwert von 170 Lire, für Uruguay wurde ein grüngrauer Ton gewählt zu 185 Lire und Peru wurde in lilarosa gedruckt mit dem Wert von 205 Lire. Die Werte entsprachen der günstigsten Portostufe für Briefe, die postalische Gültigkeit war auf den 6. April gesetzt, dem Abreisedatum des italienischen Präsidenten. Die Briefmarken wurden am 3. April 1961 (Ostermontag) an die Poststellen verteilt, damit der Verkauf der Serie etwas früher erfolgen konnte und die Sammler termingerecht Briefumschläge für die drei Flüge vorbereiten konnten, welche dann mit dem gleichen Flug wie das italienische Staatsoberhaupt mitgeflogen wären. Aber schon am nächsten Tag wurde der höchste Wert für ungültig erklärt!



Die „Gronchi rosa“  
in der ersten Ausgabe.

Was war passiert? Der Entwerfer der Marke Renato Mura hatte für die Abbildung der Grenzen des Staates Peru einen De-Agostini-Atlas von 1939 herangezogen. Und da fehlte das „Amazonas-Dreieck“, ein riesiges Gebiet im Becken des Amazonas. Ecuador und Peru kämpften 1941 militärisch um dieses Gebiet, welches schlussendlich 1942 Peru zugesprochen wurde.

Der peruanische Botschafter in Italien, Alfonso Arias, erhielt eine ganze Reihe von diesen drei Gedenkmarken und bemerkte diesen Fehler. Er

intervenierte mit einer schriftlichen Note beim Aussenministerium Italiens. Sogar ein möglicher positiver Erfolg der Staatsreise wurde in Frage gestellt! Der damalige Aussenminister Antonio Segni riet dem Postminister Lorenzo Spallino, das angefochtene Postwertzeichen sofort zurückzuziehen und als ungültig zu erklären! Sofort wurde eine Ersatzmarke mit den richtigen Grenzen in grau mit dem gleichen Nominalwert gedruckt. Am Dienstag, dem 4. April 1961, wurde die lilarosene Marke vom Schalter zurückgezogen und am Mittwoch, dem 05. April durch die neue graue Marke ersetzt.



Die „neue“ Marke mit der korrekt eingezeichneten Grenze von Peru.



Die geographische Lage Perus mit den beiden gezeichneten Grenzen. Gemäss einer amtlichen Mitteilung der italienischen Post waren inzwischen aber schon 79'625 Stück von dieser Marke verkauft worden (gemäss dem italienischen Enzyklopädischen Katalog von 2008 können es aber auch etwa 1 Million gewesen sein). Davon wurden ungefähr 12'000 Stück auf Briefe geklebt und sollten mit dem Sonderflug des Staatspräsidenten Gronchi nach Peru transportiert werden. Am Abend des 5. April war Annahmeschluss für diese Luftpost. Und jetzt wurde ein riesiger Aufwand betrieben, um alle Briefe, auf der eine „Gronchi rosa“ war, mit der neuen Marke überkleben, damit sozusagen von den falschen Grenzen nichts mehr zu sehen war! Und dies auf Kosten des italienischen Staates! Natürlich entkamen dieser einmaligen Aktion einige Briefe.



Die Ausgabenserie der italienischen Post zur Auslandsreise des Staatsoberhauptes nach Südamerika. Die graue Marke ist die korrigierte Version der rosalia Marke.



Überklebter „Gronchi“-Brief, mit Flugpost am 6. April nach Peru befördert.



Ein Exemplar, welches der „Abdeckung“ entging und trotzdem befördert wurde!



Gut sichtbar die überklebte „Gronchi rosa“ unter der grauen Ersatzmarke.



Von der Philatelistelle überklebte Rosamarke.



Eingeschriebener Brief nach Lima. Beide Rosa-Marken wurden überklebt.

Der Preis für die rosalila Marke schnellte in den ersten Tagen des „Skandals“ explosionsartig in die Höhe. Man musste fast das 20-fache des Nominalwertes bezahlen! Der Wert stieg weiter, wenn auch nicht mehr so schnell. Bis 1970 stagnierte er zwischen 40'000 und 90'000 Lire. Zehn Jahre später lag er bei 575'000 Lire und kratzte kurze Zeit später an der Millionengrenze. Ende der 80-er-Jahre fiel der Preis, nachdem plötzlich neue, unversehrte Bögen auftauchten!

Im Moment kostet eine solche Marke über 1'000 Euro. Die Marke auf geflogenem Brief, nicht überklebt, kostet dann schon bis 30'000 Euro!

Im offiziellen Katalog des Postministeriums von Italien existierte die lilarosa Marke nicht. Bei den Verkaufskatalogen wird die Marke unter „nicht herausgegeben“ geführt.

Diskussionen über diese Marke kommen nicht zur Ruhe. Es gibt die These, dass der Entwerfer den Fehler absichtlich gemacht hat, um sich einen Namen zu machen. Oder dass die Ausgabe extra so gemacht wurde, um die Sammler zu verärgern. Denn der Entwurf der Marke wurde bis heute nicht gefunden! Und ob tatsächlich alle Briefmarkenbögen von der italienischen Post vernichtet wurden, ist man auch nicht so sicher.

Peter Beer

Quellen: Wikipedia  
Katalog Bolaffi  
Artikel in Philatelie („deutsche SBZ“)

## Neuer Anlauf für ein Passagier-Überschallflugzeug

Die Vorteile der Concorde sind noch nicht vergessen: für ein Wochenende schnell nach New York, bei einer Flugzeit von 3 Stunden kein Problem! Oder in nur sieben Stunden von Sydney nach Los Angeles!

Virgin Galactic und Boom Technology planen ein neues Überschallflugzeug. Die Maschine soll 10% schneller sein als die Concorde. Bei der Vorstellung seines Jets wies Bloom-Geschäftsführer Blake Scholl auf die Weiterentwicklung der Technologien in den vergangenen Jahren hin. Es stehen heute Möglichkeiten offen, welche die Entwickler der Concorde damals noch nicht gekannt hatten. Vor allem bezüglich Material, Aerodynamik und Triebwerk-Design sind grosse Fortschritte erzielt worden! Derzeit existiert das Flugzeug erst als Prototyp. Ein erster Testflug soll Ende 2017 in Kalifornien stattfinden. Der kommerzielle Einsatz ist aber nicht vor 2023 zu erwarten, genau 20 Jahre nach dem Aus für die Concorde!



Die technischen Daten:

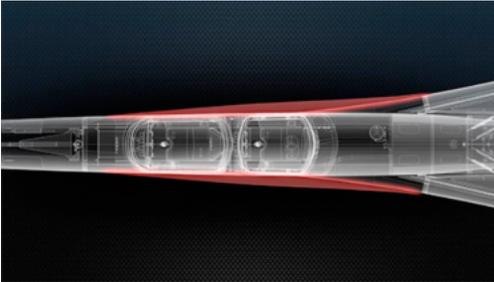
Geschwindigkeiten:	Überschall Mach 2,2 (2'335km/h) Unterschall Mach 0.95
Maximale Reichweite:	4'500km
Anzahl Triebwerke:	3
Benötigte Startpistenlänge:	2'600m
Tankkapazität:	3'500 Liter!
Passagieranzahl:	45
Kosten:	ca. 200 Millionen US-\$



Die XB-1 ist ein Modell von 1/3 der Grösse des zukünftigen Airliners. Es sollen damit die notwendigen Schlüssel-Technologien getestet werden.



Der Rumpf wird nicht einen durchgehend gleichen Durchmesser haben, sondern sich dort, wo die Flügel am Dicksten wären, verengen. Damit können bessere Luftströmungs-Verhältnisse erreicht werden. Da sich der Schwerpunkt während der Beschleunigung in den Überschallbereich nach hinten verschiebt, wird der Flügel vom Hauptflügel nach vorne Richtung Nase verlängert (rot eingezeichnet).

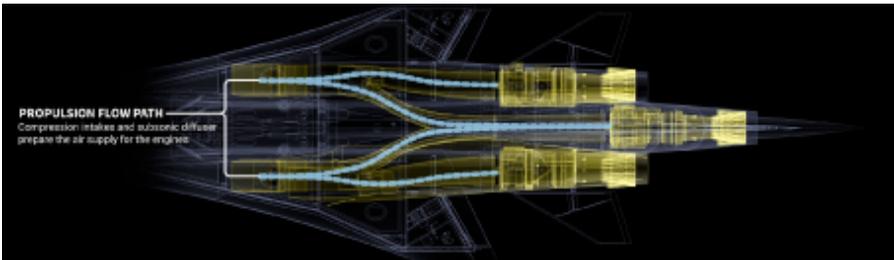


Beim Deltaflügel werden die neusten Entwicklungen zum Einsatz kommen, sowohl in der Formgebung wie auch in der Dicke des Flügelprofils.

Auch bei den verwendeten Materialien kann man auf die neusten Forschungen zurück greifen. Es kommen verschiedene Karbonzusammensetzungen zum Einsatz.

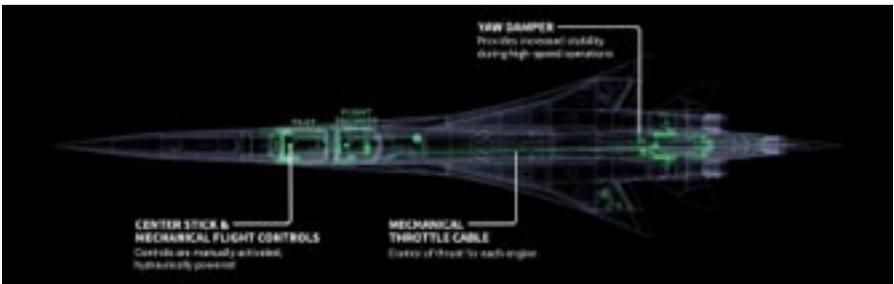
Erstens lassen sie sich in fast jeder Form herstellen. Zudem können diese Materialien die Hitze, welche beim Überschallflug durch die Reibung entsteht (Nase und Flügelkante gegen 175°C), besser bewältigen. Bei der Concorde, welche aus Aluminium gebaut worden war, wurde der Rumpf gegen 38cm länger! Mit den Composite-Materialien wird dies viel weniger sein und erlaubt dadurch eine einfachere und leichtere Konstruktion.

Bei den Triebwerken kommen drei General Electric J85-21 Turbojet-Triebwerke zum Einsatz. Die Luft wird dabei durch zwei verstellbare Lufteinlässe zu den drei Triebwerken geführt.



Verschiedene Klappen sorgen für eine optimale Luftzufuhr beim Triebwerk während allen Geschwindigkeits-Phasen. Der Vorteil von drei Triebwerken ist einerseits der leisere Start und auf der anderen Seite die schnellere Zertifizierung durch das FAA (amerikanisches Bundesamt für Zivilluftfahrt), da ETOPS-Regeln einem dreimotorigen Flugzeug längere Strecken ohne Möglichkeit einer Zwischenlandung erlauben als zweimotorigen (ETOPS = Extended Twin engine OPERATION, verlängerte zweimotorige Operation). Dadurch können direktere Strecken über den Atlantik oder Pazifik geflogen werden.

Die Steuerung erfolgt mechanisch auf hydraulisch angetriebene Zylinder. Das Test-Flugzeug ist für einen Piloten und einen Flugingenieur ausgelegt, wobei von beiden Positionen, welche hintereinander angeordnet sind, das



Flugzeug gesteuert werden kann!

Gebaut wird das neue Flugzeug in einem Hangar auf dem Centennial Airport, etwas südlich von Denver. Die ersten Flugversuche sowie die Unterschallflüge werden von hier aus gestartet, während die Überschallflüge dann in der Nähe der Edwards Air Force Base im südlichen Kalifornien durchgeführt werden.

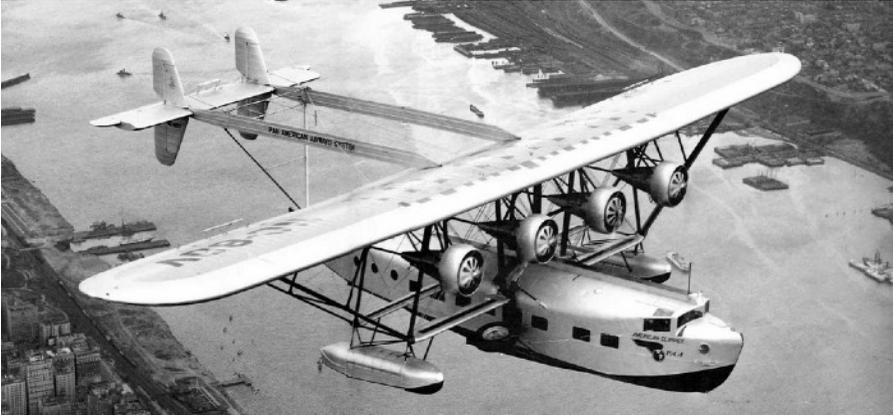
Peter Beer

Quellen:

Boom Website; <http://boomsupersonic.com>

## Der besondere Beleg

Pan Am war in den 30er-Jahren stark vertreten auf der Lateinamerikanischen Route und setzte dort die **Sikorsky S-40**, ein Amphibienflugzeug (Landing sowohl im Wasser wie auf Land möglich) ein.



Die S-40 im Flug. Man beachte die Verstrebungen zum Höhen- und Seitenleitwerk.

Aber Pan Am war nie sehr glücklich mit diesem Typ. Charles Lindbergh, damals technischer Berater von Pan Am, nannte das Flugzeug einen „fliegenden Wald“ wegen der vielen offenen Verstrebungen und Drahtverspannungen! Und so wurde ein neues Flugzeug gesucht. Zwei Firmen bewarben sich um diesen Auftrag: Sikorsky präsentierte die S-42 (zu einem Preis von 242'000 US-\$) und Martin die M-130 (Preis 417'000 US-\$). Juan Trippe bestellte von jeder Firma je 3 Flugzeuge. Am 1. Oktober 1931 bestätigte Pan Am eine Festbestellung von drei S-42 und eine Option für weitere sieben zusätzliche Flugzeuge.

Die S-42 beinhaltete verschieden wichtige technische Innovationen. Es war eine Ganzmetall-Konstruktion mit dem neuen Aluminium bekannt als Duralium. Dieses Aluminium hatte eine grössere Stärke und eine bessere strukturelle Integrität und konnte somit eine grössere Ladung von Treibstoff, Passagieren und Fracht aufnehmen. Zudem wurde der Flügel so konstruiert, dass er für die damaligen Verhältnisse eine hohe Flügelbelastung aushalten konnte. Dies führte wiederum dazu, dass das Flugzeug schneller fliegen konnte und auch unter schlechten Wetterbedingungen noch stabil in der Luft lag. Dazu kam noch eine gute aerodynamische Form des Flügels und hydraulisch betätigte Flügelklappen (ergab tiefere Start- und Landegeschwindigkeiten). Ein neuer Propeller

wurde entwickelt, welcher den Anstellwinkel ändern konnte. Damit konnte man hohe Leistung beim Start und reduzierten Treibstoffverbrauch im Flug erzielen.



Die Sikorsky S-42 Flying Clipper.

Die erste S-42 hatte den Erstflug am 30. März 1934. Sie wurde im April 1934 im Flug geprüft und demonstrierte ihre eindrucklichen Eigenschaften. Am 26. April 1934 startete das Flugzeug mit mehr als 8 Tonnen Zuladung und erreichte eine Flughöhe von 16'000 Fuss. Am 17. Mai erreichte die S-42 eine Rekordhöhe von 20'407 Fuss mit einer Zuladung von 5 Tonnen.

Bevor das Flugzeug in die Flotte integriert wurde, führte Pan Am am 1. August 1934 ihre eigenen Testflüge durch. An Bord waren Pan Am Chefpilot Edwin Musick, der technische Berater von Pan Am Charles Lindbergh und der Testpilot von Sikorsky Boris Sergievsky. Sie flogen die S-42 auf einer 1'242 Meilen langen Strecke mit einer Zuladung, welche 32 Passagieren entsprach, einer Besatzung von 5 Personen plus Fracht und Post mit einem Gewicht von 900kg. Das Flugzeug erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 290 km/h und erzielte insgesamt acht Weltrekorde für Geschwindigkeit, Zuladung und Flughöhe!

Am 16. August 1934 wurde das Flugzeug offiziell im Dienst der Pan Am aufgenommen und bediente die Strecke ab Miami via Rio de Janeiro nach Buenos Aires. Die Reisezeit betrug nun noch 5 Tage im Gegensatz zu 8 Tagen mit der S-40. 1935 wurden dann die Route über den Pazifik von San

Francisco-Honolulu-Midway-Wake Island-Guam nach Manila eingeführt.



Die S-42 über der im Bau befindlichen San Francisco-Oakland Bay Bridge 1934

### Die technischen Daten der S-42:

Besatzung:	5 (2 Piloten, 1 Funker, 1 Flug-Ingenieur und 1 Steward)
Passagiere:	32
Spannweite:	34.80 m
Länge:	20.60 m
Startgewicht:	12.237 kg
Zuladung:	3.500 kg
Höchstgeschwindigkeit:	305 km/h
Dienstgipfelhöhe:	4877 m (etwa 15'000 ft)
Reichweite:	2.000 km
Triebwerke:	4 Pratt & Whitney Hornet mit je 750 PS

Peter Beer



Testflug vom 1. August 1934, durchgeführt von Pan Am. Abgestempelt in Bridgeport, Connecticut, dem damaligen Hauptsitz von Sikorsky. Sonder-Cache, welches auf die erzielten Rekorde und die Pilotennamen hinweist sowie dass der Brief auf diesem Flug mitgeführt wurde.