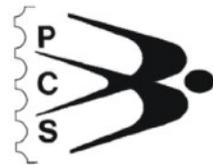


Ausgabe 2/2020



# PHILATELIE

UND

# LUFTPOST



Sondermarken  
Ceneri 2020  
gültig ab 03. September 2020

Gemeinschaftsausgabe  
**Philatelisten-Club Swissair PCS**  
**Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein SAV**



01. März 2020 Gesellschafts-Erstflug  
 (UNO-Genf) - Zürich - Osaka der Swiss mit Airbus A340 HB-JMH

15. Dezember 2019  
 Gründung von Ad Astra Aero vor 100 Jahren



## **Inhaltsverzeichnis**

Vorstand des PCS / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 5
Vorstand des SAV / Adressen / Aufgabenbereich	Seite 6
Vorwort <i>Markus Stäuble</i>	Seite 7
<i>Rolf Rötheli</i>	Seite 8
PCS-Daten, SAV-Daten, Redaktionsschluss	Seite 9
Der Flughafen Genf-Cointrin wird 100 Jahre alt <i>Markus Stäuble aus "Rhöhne Philatélie"</i>	Seite 10
Historische Fliegerkarten u.a.: Vorsicht vor Faksimiles <i>Werner Liechti</i>	Seite 17
Die erste „Post-Lockdown-Ballonpost“ <i>Johannes E. Palmer</i>	Seite 25
1920 Airmail Service Basel - Frankfurt: Was für ein Fiasco! <i>George Struble</i>	Seite 28
Ehrenpreis 2020 <i>Redaktion</i>	Seite 39
Flugtage im Laufental <i>Sepp Cueni</i>	Seite 40
Messe Sindelfingen abgesagt ! <i>Redaktion</i>	Seite 50
Amelie Beese-Boutar die Flugpionierin aus Sachsen <i>Walter Kalt</i>	Seite 51
Die Bräutigamseiche. Ein Baum mit eigener Adresse. <i>Walter Kalt</i>	Seite 55
Wussten Sie schon..... <i>Walter Kalt</i>	Seite 58
Der besondere Beleg. <i>Peter Beer</i>	Seite 58



# SICHERN SIE SICH IHR BORDGUTHABEN VON 100,00 €

Entdecken Sie das umfangreiche und vielfältige Angebot in meinem Onlineshop [www.aerophil.de](http://www.aerophil.de) und sichern Sie sich Ihr Bordguthaben in Höhe von 100,00 €. So einfach geht's:

- Login mit Ihrer Kundennummer und Ihrer Postleitzahl.  
Als Neukunde fordern Sie die Kundennummer bitte vorher an.
- Abonnieren Sie den Newsletter per E-Mail.
- Erhalten Sie ab einer Bestellsumme von 400,00 € Ihr 100,00 € Bordguthaben.  
Dieses wird automatisch vom Rechnungsbetrag abgezogen, gilt einmalig pro Kunde und ist befristet bis 31.12.2020. Zusätzlich gilt Ihre Rabattstufe von bis zu 25 % auf den Bestellwert laut meinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (siehe [www.aerophil.de](http://www.aerophil.de))

## Zahlreiche Vorteile und Neuigkeiten für Sie:

- Mit der einfachen Stichwortsuche oder der erweiterten Suche können Sie eingrenzen, filtern und nach bestimmten Kriterien schnell Ihre Ergebnisse finden.
- Die zahlreichen Sortiermöglichkeiten der Sammelgebiete bzw. Ihrer Suchergebnisse ermöglichen die Auflistung der Angebote nach Katalognummer, Datum, Preis oder Aktualität.
- Sie haben die Möglichkeit persönliche Suchaufträge für Neuheiten im Onlineshop anzulegen und werden dann automatisch informiert.
- Mit über 45.000 verschiedenen Artikeln online steht Ihnen eine riesige Auswahl zur Verfügung – und das Angebot wächst ständig weiter!

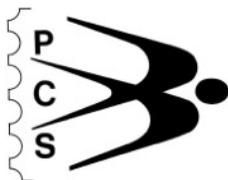
**Nutzen Sie Ihr Bordguthaben am besten sofort und bereichern Sie Ihre Sammlung mit spannenden Exemplaren. Falls Sie Fragen haben bin ich gerne für Sie da.**

**FREUDE AM 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**

**Präsident,  
Mitgliederdienst,  
Aktionen**

Stäuble Markus T. Irchelstrasse 49 8400 Winterthur  
Tel. 052 212 25 22  
E-Mail: mstaeble@swissmail.com

**Vizepräsident,**

Beer Peter Breite 9 5623 Boswil  
Tel. 044 860 89 48  
E-Mail: peterbeer@gmx.ch

**Ehrenpräsident**

Rusterholz Albert Hofwiesenstr. 262 8050 Zürich  
Tel. 044 312 49 82  
E-Mail: arusterh@bluewin.ch

**Korrespondenz,  
Neuheitendienst,  
Nachversand**

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

**EDV Informationsverwaltung**

Ehrat Peter Chliweg 20 8424 Embrach  
Tel. 044 865 20 61  
E-Mail: pehrat@gmx.ch

**Protokoll**

Erne Iris Blattenstrasse 12 8603 Schwerzenbach  
Tel. 044 825 19 15  
E-Mail: iris.erne@bluemail.ch

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

Kalt Walter Opfikonerstrasse 3 8303 Bassersdorf  
Tel. 044 837 15 60  
E-Mail: kawa@vtxmail.ch

**Finanzen**

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

**Clubabende**

Waespi Marcel Chappelistrasse 13 8604 Hegnau  
Tel. 044 945 38 81  
E-Mail marcel.waespi@sunrise.ch

**Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair  
Markus T. Stäuble, Präsident, Irchelstrasse 49, 8400 Winterthur  
[www.philclub-swissair.ch](http://www.philclub-swissair.ch)**



## Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein Vorstand und Funktionen im SAV

<b>Präsident:</b>	Rolf Röheli, St. Antonstr. 9, 9050 Appenzell Tel: 079 230 93 89 Email: rolf.roetheli@gmail.com
<b>Vizepräsident, Leiter, Katalogstelle, Sekretär, Tag der Aerophilatelie:</b>	René Koller Engelstrasse 3 8004 Zürich Tel: 079 400 41 14 Email: r.koller@gmx.net
<b>Finanzen:</b>	vakant Tel: Email:
<b>Rundsendedienst:</b>	Alex Berg Appitalstrasse 24 8804 Au Tel: 044 781 11 87 Email: alex.berg@hispeed.ch
<b>Neuheitendienst:</b>	vakant Tel: Email:
<b>Auktionator, Webmaster:</b>	Manuel Kaufmann Tel: 079 750 63 39 Email: sav.auktionen@gmx.ch
<b>Jugendstelle:</b>	Adelheid Gubser Hintergasse 18 8640 Rapperswil Tel: 055 210 91 53 Email: adelheid.gubser@hispeed.ch
<b>Weitere Funktionen: Ehrenpräsident:</b>	Tony A. Roth Ifangstrasse 23 8153 Rümlang Tel: 044 814 11 68 Email: tony.roth@swissonline.ch
<b>Delegierter FISA:</b>	Peter Beer Breite 9 5623 Boswil Tel: 044 860 89 48 Email: peterbeer@gmx.ch

**Vereinsadresse: Rolf Röheli Präsident SAV St.Antonstr.9  
9050 Appenzell  
[www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch)**

**Druck: Kopierbüro Schmidt, [www.kopierschmidt.de](http://www.kopierschmidt.de), [angebot@kopierschmidt.de](mailto:angebot@kopierschmidt.de)**

## **Liebe Mitglieder des PCS, liebe Leser**

Die Corona Pandemie hat uns nach wie vor fest im Griff. Die Auswirkungen zeigen sich im Alltag, beim Einkauf, bei der Arbeit, in der Freizeit oder bei der Ferienplanung. Die wenigsten von Ihnen werden wohl momentan eine grössere Flugreise planen und verbringen den Urlaub lieber in der schönen Heimat. Auch ich habe in diesem Sommer die Vorzüge der Schweiz genossen.

Die Krise hat die Fliegerei - und damit auch die SWISS - schwer getroffen. Die meisten Mitarbeiter sind in Kurzarbeit, oder wo es zugemutet werden kann wird in Teilzeit gearbeitet. Auch mir ist der Blick aus dem Cockpit grösstenteils verwehrt. Ein Teil der Flotte ruht immer noch in Dübendorf und Amman in der „long-term storage“. Mittlerweile hat Deutschland die Zustimmung für die vom Bund verbürgten Kredite gegeben. Das Geld kann nun fließen. So hat die SWISS wieder etwas Luft unter den Flügeln und kann nun mit dem benötigten Cash endlich die Rückzahlungen und das Hochfahren des Flugbetriebs vorantreiben.

Auch wenn aufgrund der Corona-Krise viele Events, Börsen und Ausstellungen annulliert werden mussten, so hat sich philatelistisch doch einiges ereignet. Zum Beispiel wurde am 2. Juni der 90. Jahrestag der Verbindung Zürich-Prag mit einem speziellen Beleg gewürdigt. Die Feierlichkeiten rund um das 100-jährige Bestehen des Flughafens Genf-Cointrin werden am 10. November mit der Eröffnung des Ostflügels und einem SWISS-Flug von GVA nach JFK ihren Höhepunkt erreichen. Zu diesem Jubiläum finden Sie in dieser Ausgabe einen Artikel aus „Rhone Philatelie“, dem Verbandsorgan unserer Partnervereine der „Entente Philatélique Valais/Haute-Léman“.

Die gute Nachricht zum Schluss. Nachdem die GV am Wochenende vor der ausserordentlichen Lage noch auf wackligen Beinen gestanden hatte, werden wir versuchen unsere Clubtreffen nun wieder regelmässig durchzuführen. Nehmen Sie teil und lassen Sie sich am 2. November die Apollo 15 Mondbriefe von Charles Keller zeigen!

Markus T. Stäuble, Ihr PCS Präsident

## Liebe Mitglieder des SAV

Und auch hier ist es natürlich wieder, das Thema, das uns im Moment nicht loslässt und allgegenwärtig ist. Das Corona-Virus hat auch unser Vereinsleben massiv beeinträchtigt, musste doch die GV abgesagt werden; und noch schlimmer, zum ersten Mal musste auch der Tag der Aerophilatelie abgesagt werden. Waren es früher eher die Flüge, war es diesmal der Anlass selbst. Wir hoffen natürlich ein einmaliges Ereignis. Wir haben den Höck nach einer gewissen Zeit wieder aufgenommen und hoffen, ihn auch weiter durchführen zu können.

Immerhin konnte noch ein Grosserfolg gefeiert werden. Unsere Jugendverantwortliche hat in Südfrankreich den Preis in verschiedenen Kategorien gewonnen. Herzliche Gratulation! Zusammen mit dem mehrfach prämierten Schweizerischen Luftpost-Handbuch eine tolle Erfolgsgeschichte.

Immerhin blieb mehr Zeit, zuhause an den Sammlungen arbeiten und die Auktionskataloge noch besser durchstöbern zu können. Wie das Vereinsleben in Zukunft aussehen wird, darüber müssen wir uns viele Gedanken machen. Soll noch mehr online erfolgen, virtuelle Sitzungen wie sie in der Geschäftswelt mittlerweile gang und gäbe sind? Aber eines ist klar, es braucht unbedingt mehr Aktive, die entweder selbst im Vorstand tätig werden oder den Vorstand tatkräftig unterstützen. Wir haben zu viele Vakanzen, der Arbeitsaufwand ist so nicht mehr tragbar.

Rolf Rötheli



*Der Tag der Aerophilatelie 2020 wurde abgesagt, der Rundflug mit der D.H.60G Gipsy Moth hingegen wurde durchgeführt*

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

**2020**

05. Oktober

02. Nov. **Vortrag: Die Apollo 15 Mondbriefe von Charles Keller**

07. Dez. **Chlausabend**

**2021**

04. Jan.            01. Feb.            01. März **Vortrag**            05. April

03. Mai            07. Juni            05. Juli            06. Sep.

04. Okt.            01. Nov.            06. Dez. **Chlausabend**

**01. März Marco Keller präsentiert uns seine Altschweiz-Sammlung.**  
**Herbst 2021 Vortrag:** Referent und Thema noch offen

**Samstag 13. März 2021 Generalversammlung**

**SAV-Termine 2020/21**

**Sonntag, 8. November 2020, SAV Generalversammlung im  
Bahnhofbuffet Olten mit Auktion.**

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

**Der SAV-Höck** im Restaurant Werdguet in Zürich-Wiedikon findet jeden 2. Mittwoch des Monats statt.

**2020**

14. Oktober,    11. November,    09. Dezember

**2021:**

13. Januar, 10. Februar, 10. März, 14. April, 12. Mai, 9. Juni, 14. Juli.

Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch im Rest. Werdguet. Es wird jeweils ein spezieller Beleg oder ein spezielles Thema besprochen.

Näheres entnehmen Sie der Homepage [www.sav-aerophilatelie.ch](http://www.sav-aerophilatelie.ch).

**Redaktionsschluss für das Heft 1/2021**

**ist der 01. Februar 2021**

**Gerne erwarte ich Ihren Beitrag.**

**Senden Sie diesen an: [kawa@vtxmail.ch](mailto:kawa@vtxmail.ch)**

**oder an Walter Kalt, Opfikerstrasse 3, 8302 Bassersdorf**

## Der Flughafen Genf-Cointrin wird 100 Jahre alt

In diesem Jahr feiert unser wichtiger Flughafen Genf-Cointrin, unser Tor zur Welt, sein 100-jähriges Bestehen! Ihm ist ein schönes Jubiläumsbuch gewidmet, das die bereits lange und interessante Geschichte von Cointrin dank zahlreicher Fotos (schwarz/weiss und Farbe) nachzeichnet.



*Das erste Flugfeld mit Graspiste, 1920*

Für Sammler umfasst die Luftfahrt in Genf und dessen Flughafen viele Themen: Karten mit den Pionieren der Genfer und der Schweizer Luftfahrt, den Genfer Flugzeugherstellern, den ersten Flugtreffen im Kanton, nationalen (mit entsprechenden Vignetten) und internationalen Flugtreffen, den ersten regelmässigen Flügen in die Schweiz und ins Ausland, die ersten Flüge, die Post

von "Poste Aérienne", der Poststelle "Genève-Aéroport" und deren Stempel, Sonderveranstaltungen (Einweihung des neuen Terminals am 17. Mai 1968), Philatelieausstellungen (wir erinnern uns an die berühmte "Phil-Aéro'09" in Meyrin im Jahr 2009) usw.; und diese Liste ist natürlich nicht erschöpfend!



*Der Holzhangar in Cointrin um 1920*

**Von der Schafweide...** Das Buch "Regards inédits sur MEYRIN", das 1995 vom Club Philatélique de Meyrin herausgegeben wurde, enthält ein Kapitel mit dem Titel "L'Aéroport", das sich sehr ausführlich mit den postalischen und philatelistischen Aspekten von Cointrin befasst. Es zeichnet auf anschauliche Weise diese unglaubliche Geschichte der Entwicklung der Luftfahrt in Genf nach, von der ersten Schafweide (1919) in Meyrin bis zum uns bekannten internationalen Flughafen. Es war 1919, als der Grosse Rat von Genf die Einrichtung eines "Flugplatzes" in der Nähe von Cointrin beschloss. Die Region des Genfer Flughafens, eine der ältesten in Europa, bestand zu jener Zeit aus einem Sumpfgebiet mit einer Flugpiste, zwei Hangars und einer Funkübertragungsstation. 1919 wurde der Bau des Flugplatzes auch im Zusammenhang mit der Gründung des Völkerbundes in Genf durchgeführt.



Luftaufnahme des Genfer Flughafens um 1930



Brief transportiert mit dem kommerziellen Flug Genf-Nürnberg (1922)

**...zum Internationalen Flughafen Genf** Dank einer erfolgreichen Expansion hat sich Genf zu seiner aktuellen Bedeutung als Reiseziel entwickelt (für Touristen, die in der Schweiz ankommen), aus ökonomischer Sicht (als Arbeitgeber), als politische Destination (für internationale Konferenzen in der Region GE (für Italien und die Region FR ähnlich) aber auch interregional (CH-F-I). Heute werden von "GVA" fast 18 Millionen Passagiere pro Jahr befördert. Der neue Ostflügel für Langstreckenflüge wird am 10. November fertiggestellt.



Offizieller Brief der Internationalen Arbeiterkonferenz, von Genf nach Basel, mit dem Poststempel 9.VI.28-11 "GENÈVE CONFÉRENCE INTERNAT. DU TRAVAIL", 9.VI.28-14 "GENÈVE POSTE AÉRIENNE SUISSE" und dem Ankunftsstempel 11.VI.28-10 "BASEL LUFTPOST"



LZ127 "Graf Zeppelin"  
auf dem Flugplatz  
Genf-Cointrin, 14.  
September 1930

**1947: Erster Transatlantikflug der Swissair** Am 2. Mai 1947 führte die Swissair ihren ersten Direktflug in die USA durch. Das viermotorige Flugzeug DC-4 stand mit 21 Passagieren an Bord auf dem Flughafen Genf-Cointrin bereit.

Die Nationalhymnen der Schweiz und der Vereinigten Staaten wurden auf dem Rollfeld und live im Radio übertragen. Das Flugzeug nahm Fahrt auf, hob ab, stieg in die Luft und verschwand langsam in der Nacht. Nach einem 21-stündigen Flug landete die DC-4 in Washington. Das ursprüngliche Ziel war der Flughafen La Guardia in New York City, aber ein Schneesturm verhinderte die Landung der Swissair-Maschine. Die in den Postsäcken der DC-4 beförderten Briefe gehören zu den "Stars" der Luftpostbriefe aus der Schweiz.



*Brief an Bord der Swissair Douglas DC-4 befördert auf dem Eröffnungsflug der Swissair von Genf nach New York am 2. Mai 1947, mit der zu diesem Anlass herausgegebenen Sondermarke, dem Sonderstempel und der Unterschrift der 7 Besatzungsmitglieder*



*Genf Kontrollturm und DC-3 der Swiss Air Lines (1961)*



vom 3., 5. und 6. August 1911 in Plan-Les-Ouates, ein Treffen, für das auch ein Propaganda-Aufkleber herausgegeben wurde. Diese sind bei Sammlern (insbesondere auf Karten) sehr gesucht.



*Drei Briefmarken der Thematik „Luftpost / Swissair“, sowie die Sondermarke vom 7. Mai 2020 zu "100 Jahre Flughafen Genf".*

Am 1. September 1919 fand der erste Flug mit offizieller Postbeförderung von Zürich/Dübendorf nach Genf statt (das Flugzeug landete auf dem Flugplatz St-Georges!). Auf der Rückreise wurden 23 Briefe von Genf nach Zürich transportiert. Für diesen Postflug und den Flug vom 30. April 1919 von Zürich nach Lausanne hatte die PTT die ersten beiden Luftpostmarken aus der Schweiz (mit einem Zuschlag) herausgegeben. In den folgenden Jahren und bis heute hat die Schweizerische Post rund 40 Luftpost und luftfahrtbezogene Briefmarken herausgegeben (Sondermarken "Pro Aero", Serien 1941 und 1944). All diese Themen sind in den Katalogen SBK und Zumstein aufgeführt. Für Sammler von Luftpost ist jedoch das "Schweizerische Luftposthandbuch" das Referenzdokument. Es führt alles rund um die Luftpost in unserem Land, seit den Anfängen der Luftfahrt in der Schweiz, auf. 100 Jahre Cointrin/Genève Aéroport rechtfertigt eine solche Sonderbriefmarke! Am 7. Mai 2020 gab die Schweizerische Post eine schöne Briefmarke mit der Aufschrift "GENÈVE AÉROPORT 1920-2020" heraus.



*Der erste Transport der Post auf dem Luftweg von der Schweiz in die USA erfolgte am 8. IV.1919.*

**Um mehr zu erfahren** "100 ans Genève Aéroport, notre aéroport, mon histoire", Buch zum hundertjährigen Bestehen, reich illustriert mit zeitgenössischen Fotos, Edition Slatkine, Genf, 2020, 160 Seiten, CHF 49, im Buchhandel und online erhältlich [www.gva.ch/100ans](http://www.gva.ch/100ans) (dort kann man mit der GVA-App auch kostenlos die Bilder im Buch betrachten); "Regards inédits sur Meyrin", herausgegeben vom Club Philatélique de Meyrin, 1995, 132 Seiten (Preis CHF 20.-; Bestellungen unter [info@phila-meyrin.ch](mailto:info@phila-meyrin.ch)); [www.pionnair-ge.com](http://www.pionnair-ge.com), eine sehr umfassende Website, die der Genfer Luftfahrt und ihren Pionieren gewidmet ist (erstellt und aktualisiert von Jean-Claude Cailliez); "Genève Aéroport, En piste pour le centenaire!", Beilage der Tribune de Genève, 22.-23. Februar 2020; "L'aviation suisse romande", mehrere Bände, Editionen Philippe Cornaz, Le Mont-sur-Lausanne, 2009 und 2011; "100 ans d'aviation en Suisse" Broschüre der Schweizer Post zu 100 Jahren Schweizer Luftfahrt; Werk über die Genfer Pioniere, F. Durafour und A. Liwentaal, Edition Secavia, Genf.

**Philatelistische Referenzen** Schweizerisches Luftposthandbuch, Schweizerischer Aerophilatelistischer Verein, 2018, 720 S., CHF 98.- (Bestellung: [r.koller@gmx.net](mailto:r.koller@gmx.net)) – "100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz, unsere schweizerischen Flugpioniere", von Hugo Ruoss, 2010, 144 S. – "70<sup>e</sup> anniversaire de l'aéroport de Cointrin" de Roland F. Kohl, im Journal Philatélique Suisse, 8/1990, S. 237-342 – "Geneve: 90 ans de poste aérienne 1919-2009" von J.-L. Emmenegger, im Journal Philatélique Suisse, 3/2009, S. 66-72.

### **1920-2020 Eckdaten für Genf-Cointrin**

- 1920 Bau der Piste in Meyrin
- 1922 Erste kommerzielle Verbindung Genf-Zürich-Nürnberg
- 1925 Internationales Flugmeeting in Meyrin
- 1930 LZ 127 "Graf Zeppelin" in Cointrin
- 1944 Amerikanische Bomber landen in Genf
- 1946 1. Postflug Schweiz-USA Genf-New York
- 1947 1. Swissairflug Genf-New York
- 1949 Internationales Flugmeeting und Einweihung des neuen Terminals
- 1953 1. kommerzieller Jet in Genf
- 1955 Flugmeeting 50 Jahre Schweizer Luftfahrt
- 1968 Einweihung des neuen Flughafens
- 1970 1. Jumbo-Jet der TWA landet in Cointrin
- 1985 Neuer Kontrollturm
- 1987 Eröffnung des Flughafenbahnhofs
- 1995 75 Jahre Flughafen Genf mit zwei Concorde der BA und Air France
- 2000 Einweihung des Westflügels beim Passagierterminal
- 2010 1. A-380 landet in Cointrin
- 2017 Baubeginn Ostflügel beim Passagierterminal
- 2020 "Fête de l'Aviation" vom 26. September **abgesagt**
- 2020 Einweihung des Ostflügels am 10. November mit einem Flug der SWISS von Genf nach New York

Aus "Rhône Philatélie" N° 168 JUIN 2020, Jean-Louis Emmenegger  
(aus dem Französischen von Markus T. Stäuble)

## Historische Fliegerkarten u.a.: Vorsicht vor Faksimiles

In der Schweizer Briefmarken Zeitung (SBZ) und der Berner Briefmarken Zeitung (BBZ) wird regelmässig über Fälschungen berichtet. Dabei werden vor allem Briefmarken der klassischen Zeit gezeigt, wo die kriminelle Verführung aufgrund der potenziellen Wertsteigerungen oft beflügelt wurde. Einige sehen da auch eine Kunst, wenn die Rede von Fournier ist. Die Verlockung des schnell verdienten Geldes - oder ist es manchmal auch nur Dummheit? – ist aber nicht nur Vergangenheit, auch heute ist das schädliche Treiben leider noch präsent. So auch bei Ansichtskarten mit historischem Wert, manchmal verbunden mit einem philatelistischen Highlight.

Die Aerophilatelisten sammeln gerne auch Ansichtskarten aus der Pionierzeit der Fliegerei. Damit wird ein Beleg mit einem ereignisnahen Bild dokumentiert und eine Sammlung etwas aufgelockert! Aufgrund der persönlich gemachten Erfahrungen wollen wir auf die Verwechslungsgefahr aufgrund der Reproduktionen hinweisen. Denn zu viele Sammler und Händler - nicht nur Laien - fallen auf die schmackhaft angepriesenen Dokumente ein, weil in diesem Bereich nicht mit Fälschungen – nennen wir sie so - gerechnet wird. Die Unmut, der Ärger und das Misstrauen kommen erst danach, manchmal sogar nach längerer Zeit.

### 1. Karte mit Durafour am Flugtag Biel vom 30.10.1911

So erhielten wir zum Beispiel von einem Händlerfreund die abgebildete Karte angeboten. Der Stempel, die Datierung und der Text waren aus der Zeit. Wahrhaft ein schönes Stück, und erst noch, korrekt frankiert, nach den USA verschickt! Sogar Lulu, der Absender der Karte, kam uns bekannt vor. Da kann man nicht widerstehen, denn nur die wenigsten der damals so weit gereisten Karten wiesen auf ein so historisches Ereignis hin.

Etwa ein halbes Jahr später wollten wir eine Sammlungsseite aufziehen. Dazu nahmen wir die Karte aus der Klarsichthülle, in welcher sie seit dem Kauf aufbewahrt worden war.



Abb. 1 | SLH HT 334d Faksimile

Beim Rausziehen der Karte aus der Hülle führen wir ungewollt mit dem Daumen leicht über die Briefmarke. Ein komisches Gefühl, war doch die Stelle glatt, wie auf einer Postganzsache, ohne aufgeklebter Briefmarke!

Im Mai 2013 und später im 2016 kamen wir viermal in Kontakt mit solch einer Karte, auf der Internet-Plattform Ricardo! Da wurde diese Karte mit allen Lobensprädikaten wie „fehlt in jeder Sammlung“, „einmaliges Stück“ usw. auf einer (zu) langen Bildschirmseite angepriesen. Irgendwo, wie in vielen AGB üblich, war in kleiner Schrift (der Rest war ja fett und gross geschrieben) ein Hinweis „Nachdruck“ zu finden. Auf unsere etwas provokative Frage an den Anbieter von 2016 *„Ist es ein "Nachdruck" auf beiden Seiten?“* erhielten wir als Antwort: *„Hallo, das weiss ich nicht. Meines Wissens ist die ganze Karte ein Nachdruck.“* Eigentlich sollten damit die Bieter gewarnt werden und im Klartext erfahren, ob die Briefmarke vorhanden ist oder nicht. Der Verkäufer „wusste es nicht“, warum hat er denn den Artikel als „Nachdruck“ in kleiner Schrift bezeichnet? Die Karte wurde für rund 50 Franken verkauft. Was danach passierte, wissen wir nicht. Vielleicht war der Käufer auch gleich der Verkäufer selbst, welcher so – ermahnt durch die gestellte Frage - den Problemen entgehen wollte. Bis Ende Jahr wurden noch zwei weitere Karten angeboten, von anderen anonymen Anbietern. Einer davon hat auf unsere Anfrage hin sein Angebot mit einem entsprechenden Hinweis ergänzt.

Nun im April 2020 besichtigten wir den Auktionskatalog einer Schweizer Auktionsfirma. In der Beschreibung von Los 340 mit der Abbildung dieser Karte stand „Nach New Jersey gelaufen“. In den darauffolgenden Abklärungen mit dem Geschäftsinhaber stellte sich heraus, dass auch seine Karte bei der Briefmarke schön glatt war! Er hatte die Karte in einer Sammlung vorgefunden und auch hier machte eine PVC-Hülle dem Auktionator einen Strich durch die Rechnung. Das ganze sieht so echt aus, dass kaum jemand auf die Idee kommt, die Echtheit in Frage zu stellen! Der Ärger und die Umtriebe beschäftigten danach nicht nur den geprellten Auktionator (dieser zog das Los zurück ), auch das Missverständnis und vielleicht sogar das Misstrauen der Bieter mussten dann abgewendet werden.

## **2. Freilauf für Geschäftemacher**

Wenn wir solche Beobachtungen machen, bemühen wir uns dies der entsprechenden Internet-Plattform zu melden. Von Ricardo kam folgende Antwort: *„Sie haben uns den Artikel 8...2 wegen "Verletzungen von Urheberrechten durch Verwendung nicht selbst gemachter Bilder ohne Lizenz" gemeldet. Damit wir in dieser Sache etwas unternehmen können, benötigen wir die Originale der betroffenen Bilder [sic!] sowie eine von Hand unterschriebene Bestätigung des rechtmässigen Inhabers der Bilder. Die Bestätigung muss die Erklärung enthalten, dass der rechtmässige*

Inhaber der Bilder keine Erlaubnis zur Verwendung der Bilder erteilt hat. Sobald uns diese Bestätigung vorliegt, werden wir die Angelegenheit prüfen und entsprechende Schritte einleiten. [...]“ Wie so oft, wenn man solche Antworten erhält, lässt man die Finger lieber davon. Wir sind ja nicht Juristen. Dafür drucken wir hiernach einige dieser Produkte ab, auf die wir bei der Bewertung der Sammlung einer enttäuschten Nachbarin gestossen sind:



Abb. 2 | SLH PF 5.3 Faksimile



Abb. 3 | SLH SF 32.13aL Faksimile



Abb. 4 | SLH HT 149 OK mit Vignette Faksimile



Abb. 5 | Warum nicht auch ein Brief? SLH RF 40.1bV Faksimile

Wenn Sie solche Produkte in Ihren Beständen haben, dann gilt nur eines: gut sichtbar den Vermerk „Replikat“ oder „Faksimiledruck“ oder „Kopie“ anbringen. Damit verhindern Sie böse Anschuldigungen.

Wir wissen nicht, wer solche Produkte herstellt oder hergestellt hat. Vielleicht wollten diese Leute Anschauungsmaterial für Einführungskurse in die Philatelie machen oder aber die Kundschaft mit einem einmaligen Häppchen beglücken? Über die Folgen ihres unüberlegten Handelns haben sie sich wohl kaum Gedanken gemacht – es sei denn, die Macher hätten bewusst mit betrügerischer Absicht gehandelt.

### 3. Gute Beispiele einer Nachahmung

Es gibt zum Glück auch gute Beispiele solcher Produkte. Ein Beispiel ist die Maximumkarte der FIFA-Marke 1954 (Hersteller unbekannt):

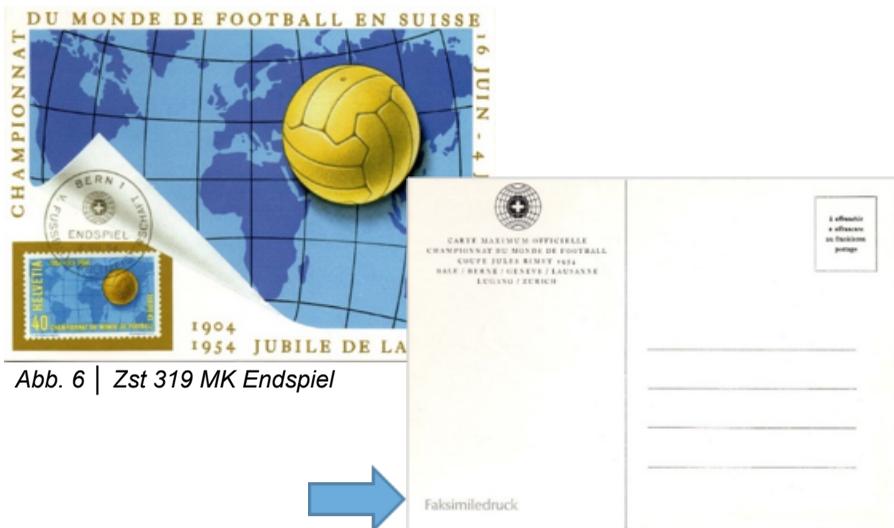


Abb. 6 | Zst 319 MK Endspiel

Auf der Rückseite steht gut lesbar „Faksimiledruck“ (blauer Pfeil). Noch besser wäre es, wenn auch der Name des Herstellers aufgedruckt würde.

Ein weiteres gutes Beispiel ist der Neudruck der Zeppelin-Karte zur LUPO 75. Alles wird auf der Rückseite gesagt (Neudruck, Hersteller):

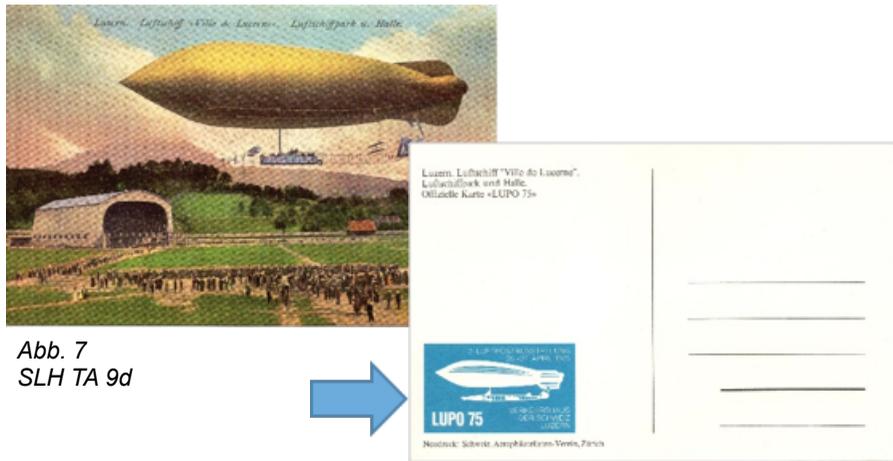


Abb. 7  
SLH TA 9d

Dank der modernen Scan- und Druckmöglichkeiten sind seit einigen Jahren auch Privatanfertigungen möglich. Wir zeigen drei Beispiele, wie dies gemacht werden kann, ohne unnötige Verwirrung zu stiften:



Abb. 8

*Bildseite: Abdruck der Originalkarte verkleinert und Angabe des Machers (u.l.):*



Abb. 9

*Bildseite: Abdruck von beliebigen Vorlagen passend zum Anlass, Quellenangabe auf der Vor- oder Rückseite ist ein Muss. Versand in der Schweiz.*

**11.6.2019: Ganzsache der neuen Art, online gestaltet und versandt via PostCard Creator der Post.**  
**Zum 90. Jubiläum der Flugverbindung Bern-Biel-Basel**

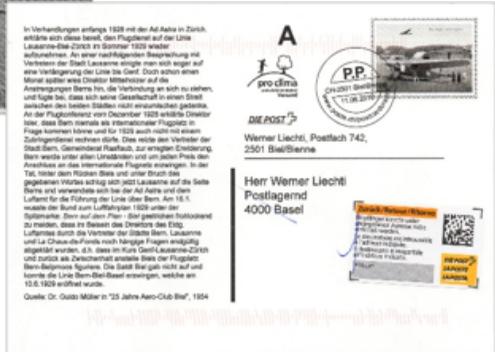


Abb. 10

*Junkers F.13 CH-92 der Ad Astra über Zürich-Wiedikon. Bildquelle auf der Adressseite. Originalbild steht im online-Archiv der ETH Zürich (LBS\_MH01-004775-AL), wo die Ortsangabe entnommen wurde.*

**9.3.2017: Versand nach Australien. Beim Versand der PostCard ins Ausland werden die blaue Priority-Etikette und der Vermerk „Taxe perçure“ im oberen Kreissegment des PP-Stempels gedruckt. In der Schweiz nur ein „A“ (s. oben).**



Bei den Postkarten Abb. 9 und 10 könnte auch ein Bild wie in Abb. 1-4 oder 8 auf der ganzen Fläche stehen, denn auf der Adressseite wird auf die Neuverwendung hingewiesen. Auch der abgedruckte Stempel ist aktuell. Irreführung also ausgeschlossen. Im Gegenteil, diese Postkarten dürfen sogar – aus unserer Sicht – als Ganzsachen der neuen Art betrachtet werden.

#### **4. Fazit**

Auch wenn sich die Technik in den letzten Jahren so entwickelt hat, dass sich eine sehr gute Kopie in jeglicher Ausführung und Grösse mit dem eigenen PC und dem geeigneten Material herstellen lässt, sollte man sich vorher die Frage der Zweckmässigkeit stellen. Zudem lauert die Gefahr der Täuschung nicht nur wie abgebildet bei Flugpostbelegen, auch die klassische Philatelie oder die Postganzsachen bleiben nicht verschont. Es lohnt sich auf jeden Fall, gut hinzuschauen und den Beleg vorne und hinten kritisch zu betrachten. An einer Börse selbstverständlich, über die Internet-Plattformen nur mit Mühe und entsprechendem Risiko verbunden.

Zwar gibt es auf Ricardo bei den Briefmarken eine Rubrik „Replica“, aber bei den Postkarten ist davon nichts zu sehen. Und eine Rubrik „Replica“ ist für die Internet-Plattform vielleicht eine Absicherung, sie schützt aber nicht den Käufer von Ungemach, wenn der Verkäufer nicht ausdrücklich in der Beschreibung die Wahrheit schreibt - und seine Unschuld mit einem winzigen Vermerk „Nachdruck“ beteuert.

Es ist sicher nicht verboten, Kopien von Belegen jeglicher Art zu erstellen, wenn sie für den Privatgebrauch bestimmt sind. Diese Kopien oder Faksimiledrucke dürfen auch gekauft, verkauft oder gesammelt werden. Aber, wenn diese Produkte nicht eindeutig und gut sichtbar als solche gekennzeichnet werden, ist damit zu rechnen, dass irgendwann irgendjemand irregeführt wird. Die überhebliche Bemerkung „Das sieht doch jeder“ gilt nicht. Die gemachten Erfahrungen zeigen, dass sogar Berufshändler reingelegt werden. Brauchen wir das?

An einer Auktion im Juni 2020 fanden falsche Briefmarken - korrekt als solche bezeichnet - erstaunlicherweise die nötigen Käufer zu ebenso erstaunlichen Preisen. Wann werden wir diese auf einer Internet-Plattform angeboten erhalten – natürlich nicht ausdrücklich als „falsch“ bezeichnet?

Als Vorstandsmitglied eines Philatelistenvereins wird man gelegentlich angesprochen und um Rat gebeten, was mit einer Briefmarkensammlung zu tun ist. Meistens sind es Sammlungen aus einem Nachlass, so dass die anfragenden Personen selber kaum eine Ahnung haben. Leider aber sind die Erwartungen meistens sehr hoch. In den Medien wird die Philatelie ja nur dann erwähnt, wenn es um Extreme geht. Da wird zu oft in der Öffentlichkeit ein falsches Bild unseres Hobbys gestreut. Es ist in so einer Situation dann schwierig, den Leuten solche Machenschaften zu erklären,

hatten sie doch mit einem guten Erlös gerechnet. Was bleibt, das sind die Enttäuschung und die Verunsicherung der Betroffenen. „Die Philatelie, alles nur eine Geschäftemacherei?“ hört man dann leider zu oft. Schlechte Werbung für ein Hobby, wo Seriosität und Ethik eigentlich gross geschrieben sein sollten.

Und das ist sehr bedauerlich in einer Zeit, wo die Philatelistenvereine bemüht sein sollten, Werbung für das Briefmarkensammeln zu machen.

## **Nachwort**

Als wir am Entwurf dieses Beitrags arbeiteten, erschien die SBZ Nr. 5-6 vom Mai 2020. Darin enthalten ist eine ernüchternde Abhandlung von Georges Schild (AIJP, CPhH) über „Die Post, die Briefmarkensammler und die Fälscher“. Wir empfehlen wärmstens die Lektüre dieses Artikels, welcher die Historik und die Entwicklung der rechtlichen Lage der Warenfälschung schildert und mit dem Satz endet „[...] der Artikel 155 des Strafgesetzbuches zeigte seine Wirkung, denn auch wenn der eine oder andere nicht verurteilt wurde: der Schuss vor den Bug hatte seine Wirkung gezeigt. Und das war die Hauptsache.“

Im Gegensatz zu Herrn Schild sind wir, wie gesagt, nicht Juristen. Wir hoffen aber, dass wir die Aufmerksamkeit auf die Fälscher der neuen Zeit geweckt und die Regel über das „korrekte“ Kopieren ansatzweise erläutert haben.

Und wenn wir dann noch den Bericht von Fredy Brauchli (CPhH, Kommission zum Schutz der Philatelie) in der SBZ Nr. 7-8 über „Anklage: Urkundenfälschung und versuchter Betrug“ gelesen haben, dann vergeht einem fast die Freude am Briefmarkensammeln. Wenn wir unsere Freizeit damit verbringen dürfen, das Echte vom Falschen unterscheiden zu müssen, dann kann auf die Dauer auch eine gewisse Entmutigung aufkommen. Und an die Einsicht dieser dreisten Kriminellen appellieren zu wollen, ist verlorene Mühe: ihre Dummheit sehen diese leider nur im Katalog und nicht in ihrem Spiegel.

Was sollen wir nun mit unseren Sperati anfangen (vgl. [www.philaseiten.de](http://www.philaseiten.de), dann im Index das Lars Boettger-Forum suchen: Die Sperati Fälschungen)?

Werner Liechti, Biel/Bienne

Quellen/Abkürzungen:

Beleg-Nr. gemäss Schweizerisches Luftposthandbuch 2018 (SLH des SAV) und Zumstein-Katalog (Zst).

Abbildungen: Nr. 1-6 leider unbekannter Herkunft,

Nr. 7 Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV,

Nr. 8 Walter Kalt ([www.walter-kalt.ch/Index/Luftpost.htm](http://www.walter-kalt.ch/Index/Luftpost.htm)),

Nr. 9-10 Werner Liechti

## Die erste „Post-Lockdown-Ballonpost“

„Morgen könnte es funktionieren“! Seit Tagen sind wir mit dem Ballonpiloten in Kontakt, denn wir planen die erste Ballonfahrt in Europa nach dem Lockdown.

Nachdem die Massenquarantäne zur Krankheitsbekämpfung im 20. Jahrhundert aufgegeben wurde, wird sie in diesem Jahr im Rahmen der COVID-19-PANDEMIE wieder angewendet. Seit 13.03.2020 gelten die Ausgangsbeschränkungen in Bayern.



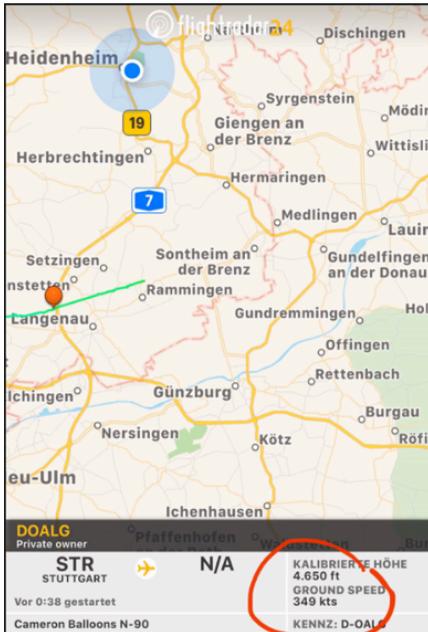
Auch ich fühle mich stark eingeschränkt. Über 80.000 Kilometer pro Jahr bin ich üblicherweise pro Jahr mit dem Auto unterwegs. Jetzt bin ich zu Hause und darf das Haus nur für das Nötigste verlassen. Dadurch können zwar viele Dinge erledigt werden zu denen ich sonst nicht gekommen wäre, aber das Unbehagen über die Situation bleibt und die Unsicherheiten sind gross.

Zwei Monate später haben sich die Bedingungen verbessert und vieles ist wieder möglich. Zwar mit Abstand und/oder Maske, aber es geht. Die Luftfahrt leidet weiterhin extrem unter der Krise und auch im Freizeitbereich sind die Aktivitäten weitgehend eingestellt. Doch ein kleines Dorf in Bayerisch-Schwaben macht das Unmögliche möglich. Durch gute Kontakte zum Ballonpiloten haben wir die Gelegenheit zur Planung einer Ballonfahrt. Die Ausnahmegenehmigung des Regierungspräsidiums liegt vor und es braucht nur noch geeignete Rahmenbedingungen.

Zwei Ballone stehen uns zur Verfügung. Geplant ist die Fahrt mit vier Passagieren und dem Piloten im grossen Korb des D-OXXX. Die Wetteraussichten verschlechtern sich und zwei Passagiere sagen ab. Wir warten auf eine letzte Lagebesprechung und wagen dann die Fahrt mit dem kleineren D-OALG. Nicht wie geplant ab Ulm-Seligweiler starten wir, sondern fahren über 70 Kilometer bis zum Segelfluggelände Übersberg bei Reutlingen. Während der Fahrt klart der Himmel tatsächlich auf, aber auf dem Platz ist die Thermik deutlich spürbar. Also müssen wir warten bis der Start möglich ist. Um 18:30 Uhr ist es dann soweit: zu viert rüsten wir den Ballon auf und starten um 19 Uhr. Schneller als ein Aufzug geht es in die Höhe und erst nach einiger Zeit gibt es die Gelegenheit zum Fotografieren.

Mit über 50 km/h fahren wir über die schwäbische Alb Richtung Osten, über Metzingen, Bad Urach, Münsingen, Merklingen, Dornstadt, Langenau und

Niederstotzingen. Immer verfolgt von dunklen Wolken aus dem Westen und der Gefahr in den Regen zu kommen.



Angeblich fahren wir sogar mit 349 kts (Knoten pro Stunde), also 646 km/h. Zumindest hat uns die Flugüberwachung in Stuttgart „geblitz“ – was sich im Nachhinein natürlich als eine Fehlmessung herausstellt.

Von oben ist gut erkennbar, dass die Autobahnen A7 und A8 wieder voll befahren sind und die Reisetätigkeit eingesetzt hat. Es ist Samstag und „Bettenwechselfest“. Die Sicht auf Ulm und die Alpen ist grandios. Überall ist Wald und wir finden zunächst keinen geeigneten Landeplatz. Kurz vor Einbruch der Dunkelheit entdeckt der Pilot endlich eine geeignete Wiese. Jetzt muss alles ganz schnell gehen. Alle halten sich fest und mit einigen Aufsetzern gelingt eine sichere Landung in der Nähe von Bergenweiler. Wir haben in 1,5 Stunden über 90 Kilometer Fahrtstrecke zurückgelegt.

Für diese Fahrt habe ich fünfzig plus zwei Ballonpostkarten vorbereitet. Es sind ausschliesslich Karten des Ballonpiloten und Künstlers Alfred Eckert mit Abbildung seiner Farbzeichnung „Lauterbrunnental – Berner Oberland“ mit zwei Gasballonen am Startplatz. Zudem sind zwei gezähnte Vignetten der sechziger Jahre von Alfred Eckert mit dem Eindruck „BALLONPOST“ und des D-KAKINNA aus Lauingen verklebt (eine Landung bei Lauingen habe ich vermutet). Fünfzig Karten sind korrekt mit 60 Cent frankiert, zwei Karten bleiben unfrankiert. Die Belege sollen an die Familie und Sammlerfreunde verschickt werden.

Die Ballonpost ist auch ein Experiment um zu testen:

- ➔ Stört sich die Post an dem Wort „BALLONPOST“ in der Vignette und auf der Etikette mit der Fahrtlegende?
- ➔ Wie geht die Post mit den unfrankierten Belegen um?
- ➔ Wird die Ballonvignette KALINNA rechts neben der Frankatur gestempelt?

In der abgedruckten Fahrtlegende ist der Name des Piloten, der Passagiere und des Ballons richtig angegeben, aber der geänderte Startplatz und die verschobene Uhrzeit müssen nach der Landung

korrigiert werden. Der Pilot und die beiden Passagiere signieren alle 52 Belege. Im nächstgelegenen Briefkasten werden die Karten am Samstagabend um 22 Uhr aufgeliefert. Tatsächlich treffen die Ballonpostkarten bereits am Dienstag 26.Mai 2020 bei den Empfängern ein. Der Maschinenstempel BRIEFZENTRUM 70 (Stuttgart) 24.5.20-12 ist auf der Vignette und der Briefmarke. Die BALLONPOST-Vignette wird nicht beanstandet, bleibt aber ungestempelt. Interessanterweise erhält nur ein Teil der Belege den Codierstreifen unten mit den Markierungen in orange.



Am Mittwoch den 27.Mai 2020 treffen auch die an mich adressierten, unfrankierten Karten ein. Zwar ungestempelt, aber einer mit dem Codierstreifen unten, welcher die Postbeförderung eindeutig nachweist. Nachporto wird in beiden Fällen nicht erhoben.



Die Resonanz ist überwältigend: die Empfänger der Karten haben grosse Freude an den Belegen. Es hat Spass gemacht und war auch symbolisch ein Stück wiedergewonnene Freiheit. Ganz sicher werde ich weiter am Himmel unterwegs sein. Mit dem Ballon, Zeppelin, Helikopter und Flugzeug. Nicht auszuschliessen, dass dabei wieder Post befördert wird!

Johannes E. Palmer

## 1920 Airmail Service Basel - Frankfurt: Was für ein Fiasco!

Wir kennen die Geschichte des ersten schweizerischen Flugpostdienstes von 1919. Wir wissen, dass die erste Luftpostmarke der Schweiz, eine 50-Rappen-Marke mit Flügelrad- und Propelleraufdruck, für diesen Dienst ausgegeben wurde. Wir wissen, dass es auch eine 30-Rappen-Marke mit dem gleichen Aufdruck gab. Obwohl diese als zweite Marke ausgegeben wurde, erhielt sie in mehreren Katalogen die Katalog Nummer 1, weil sie die kleinere Auflage hatte. Abb.1 zeigt die 50- und 30-Rappen-Briefmarken sowie die Probe-Aufdrucke auf den 2 1/2- und 3-Rappen Marken.



*Abb. 1. Die 50- und 30 Rappen Luftpost-Briefmarken, und Beweise der Überdrucke. Die Proofs wurden sowohl aus roten als auch aus schwarzen Aufdrucken auf 2 1/2- und 3-Rappen-Stempeln hergestellt, also vier verschiedene Kombinationen.*

Dies ist die Geschichte des Flugpostdienstes, für den dieser Überdruck hergestellt wurde.

### 1919: Setting the Stage

Nach dem Ersten Weltkrieg wollten viele Länder einen Luftpostdienst: Es war das Neueste! Italien führte 1917 Versuchsflüge durch, die Vereinigten Staaten und Frankreich begannen 1918 mit dem Luftpostdienst, Deutschland im Jahr 1919.

Die Schweiz wollte nicht zurückstehen. Ausserdem hatte die Schweizer Armee ihre Flieger-Abteilung während des Krieges aufgebaut, und es wäre schön, sie weiter beschäftigen zu können. So startete der Luftpostdienst am 30. April 1919 mit täglichen Flügen von Zürich nach Bern und Lausanne und zurück. Im September, nach einem Upgrade der Triebwerke, wurde Genf hinzugefügt.

Das war spannend. Die Leute schickten ihre Briefe per Luftpost. Abb. 2 zeigt einen Brief, der auf dem ersten Flug mitgeflogen wurde. Die Militärpiloten leisteten gute Arbeit. Aber der Service war teuer; Porto für

einen regulären Inlandsbrief war 15 Rappen, zusätzlich der Luftpostzuschlag. Und wofür? Schweizer Züge waren sehr effizient, und die Luftpost hatte wetterbedingt den Nachteil, eventuell später an ihrem Ziel anzukommen, als wenn der Brief mit dem Zug befördert worden wäre. Der Service war mehr ein Patchwork! Die Nutzung des Dienstes ging im Sommer und bis in den Herbst hinein deutlich zurück. Der ursprüngliche Plan war, die Saison Ende September zu beenden. Die PTT beschloss (warum auch immer??), sie um einen Monat zu verlängern. Es war ein schwieriger Monat, in dem Schneestürme und anderes schlechte Wetter die Flüge an einigen Tagen verhinderte, Tage an denen die Piloten ihr Leben riskierten, falls sie versuchten, den Elemente zu trotzen. Der Post-Dienst verlor Geld - das hätte keine Überraschung sein dürfen. Die Postdienste anderer Länder wurden stark subventioniert, aber das war nicht das, was die Schweizer im Sinn hatten.



Abb. 2. 30. April 1919. Die Flugpostmarke wurde am 26. April herausgegeben, an dem Tag, an dem diese Marke entwertet wurde - also ist der Brief ein Ersttagsbrief.

### Also was nun?

Die PTT erkannte, dass sich der inländischen Post-Flugdienst nicht lohnte. In einem kleinen Land mit ausgezeichnetem Zugservice konnte diese Luftpost nicht konkurrieren. Was würde sich lohnen? Luftpost zu Zielen ausserhalb der Schweiz könnte diese Post beschleunigen - eine sinnvolle Route zu finden, war jedoch eine Herausforderung. Unternehmen mit Flugzeugen und Piloten waren kleine, noch junge Betriebe. Eine Strecke von einiger Länge, wie z.B. nach Berlin, könnte über deren Fähigkeiten hinausgehen. Eine längere Strecke müsste eine Reihe von kürzeren Etappen sein, mit entsprechenden logistischen Herausforderungen. Auch die Nachkriegszeit und der Wunsch der Alliierten, Deutschland zu bestrafen, trugen zu den Schwierigkeiten bei. Über die Alpen nach Mailand oder Rom zu fliegen, konnte mit den vorhandenen Flugzeugen nicht zur Routine werden. Auch zwischen der Schweiz und den österreichischen Städten wie Wien galt es bergiges Gelände zu überfliegen. Und natürlich musste eine Route eine gewisse Auslastung haben, um zu rentieren. Frankfurt bot sich an: Ein Finanz- und Verkehrsknotenpunkt von dem zu erwarten war zu erwarten, dass es umfangreiche Post nach Frankfurt und in die Regionen jenseits davon geben würde.

## Die Badische Luftverkehrsgesellschaft (BALUG)

In Oos, bei Baden-Baden und Karlsruhe und unweit von Frankfurt, hatten die beiden deutschen Luftwaffen-Asse Ernst von Althaus und Hermann Frommherz am Ende des Krieges ihre Flugzeuge "gerettet" und suchten eine Zukunft im Postverkehr und mit Passagieren. Bei den Flugzeugen handelte es sich um DFW-Doppeldecker (Abb. 3), insgesamt wurden 1914-1915 etwa 100 Stück gebaut und galten als Arbeitspferde der Kampfflugzeuge der deutschen Luftwaffe. Althaus und Frommherz gründeten 1919 ihr Unternehmen, die Badische Luftverkehrsgesellschaft, (fortan BALUG genannt), und begannen mit entsprechenden Marktforschungen. Es gab andere ähnliche kleine Unternehmen, die in Deutschland



entstanden, aber BALUG war diejenige, die am richtigen Ort war, um einen entsprechenden Service anzubieten, der auch für die Schweizer PTT attraktiv war. BALUGs Vorschlag an die Schweizer PTT für einen Postflug-Dienst Basel - Frankfurt wurde angenommen.

*Abb. 3. Ein DFW-Flugzeug, das denen von BALUG ähnelt.  
Bildnachweis: Wikipedia.*

Es gab aber einige Schwierigkeiten: Landeplätze und Wartungseinrichtungen waren primitiv oder gar nicht vorhanden; sie müssten robuster gemacht werden. Als Endstation für die Strecke wurde Basel bezeichnet, die Schweizer Stadt, die Frankfurt am nächsten lag. Basel selbst war ein Verkehrs- und Industriezentrum. Spät in den Vorbereitungen kam das Edikt, dass deutsche Flugzeuge nicht außerhalb Deutschlands fliegen dürfen. Da Basel den Rhein überspannt und an der deutschen Grenze liegt, war dies kein Dealbreaker. Aber ein Landeplatz müsste in Deutschland, in der Nähe von Basel, gefunden werden. Es dauerte eine Zeit, bis Lörrach - eigentlich das Dorf Thumringen - gewählt wurde, und noch mehr Zeit, Land zu erwerben und einen Landeplatz und ein geeignetes Gebäude zu bauen. Lörrach war weniger als 2 km von der Schweizer- und der Stadtgrenze von Basel und weniger als 8 km vom Zentrum von Basel entfernt. Die Post konnte zwischen dem Basler Postamt und dem Landeplatz Lörrach mit der Strassenbahn transportiert werden. Es dauerte einige Zeit, um die Verträge zwischen BALUG, der Schweizerischen PTT und der deutschen Postverwaltung zu erstellen: Postverwaltungen sind Bürokratien! Juli - August - September - die Verhandlungen dauerten. Am 1. Oktober berichtete eine Lörracher Zeitung:

*Die Lörracher Bürgerversammlung hat in der gestrigen Sitzung den Vertrag des Gemeinderats Lörrach mit der Gemeinde Thumringen über ein Grundstück ... für den Bau eines Flugplatzes zu einem Mietpreis von 3000 Mark für 25 Jahre angenommen. Für den Bau des Flugplatzes, ohne den noch zu bauenden Hangar, wurde ein Darlehen in Höhe von 10.000 Mark aufgenommen.*

Am 5. Oktober wurde berichtet, dass die Verhandlungen mit den Schweizerischen Postbehörden noch im Gange seien, noch am 8. Oktober verhandelte die PTT mit ihren Kollegen in Berlin ...– Sie können sich das selbst vorstellen wie schwierig die Verhandlungen waren! Irgendwann wollten auch die Städte Mannheim und Karlsruhe auf den Streckenplan gesetzt werden. Dies wurde akzeptiert.

Doch die Vorbereitungen dauerten an. Der Luftpostzuschlag für deutsche Post wurde auf 40 Pfennig pro 20 Gramm Briefe oder Postkarten festgelegt. Der Schweizer Luftpostzuschlag betrug dagegen 30 Rappen, unabhängig vom Gewicht. Die 30 Rappen konnten entweder durch reguläre Briefmarken oder mit der neuen empfohlenen Luftpost-Überdruckmarke bezahlt werden. Anfangs Oktober wurde der Zeitplan bekannt gegeben:

Abflug Frankfurt	07:10
Mannheim	07:55 – 08:05
Karlsruhe	08:35 – 08:45
Ankunft Basel (Lörrach)	10:00
Abflug Basel	10:15
Karlsruhe	11:30 – 11:40
Mannheim	12:10 – 12:20
Ankunft Frankfurt	01:00

Der Flugplan wurde dann geändert, um später am Morgen zu beginnen, es war ja keine Notwendigkeit zu starten, während es noch dunkel war:

Abflug Frankfurt	07:45
Abflug Mannheim	08:40
Abflug Karlsruhe	09:25
Ankunft Basel (Lörrach)	10:30
Abflug Basel	11:00
Ankunft Karlsruhe	12:05
Ankunft Mannheim	12:50
Ankunft Frankfurt	01:45

Die Entfernungen waren:

Frankfurt – Mannheim	75 km
Mannheim – Karlsruhe	60 km
Karlsruhe – Lörrach	165 km

Der Flugverkehr in Richtung Süden wurde so bestimmt, um Post aus Frankfurt von Nachtzügen aus Köln, Berlin und Leipzig weiterzuleiten, wie

auch Post aus den Nachtzügen aus Genf und Mailand in Richtung Norden. Das Versandbüro sollte das Postamt Basel 2 sein.

Ende Oktober wurden die ersten Flüge erwartet. Aber der Winter rückte näher.

### Flugzeuge in der Luft – Manchmal!

Am 11. November flog schliesslich ein BALUG-Flugzeug von Karlsruhe nach Süden. Über Lörrach herrschte dichter Nebel. Niemand hatte daran gedacht, Fackeln oder Suchscheinwerfer anzuzünden, so dass der Pilot den Landeplatz nicht finden konnte und zurück nach Karlsruhe flog. Die 33 Postsendungen, die in Lörrach auf das Flugzeug warteten, darunter der Brief in Abb. 4, wurden mit dem Zug nach Norden gesandt.



Abb.4. Die neue 30-Rappen Luftpostbriefmarke war noch nicht an viele Postämter verteilt worden, sodass die 50-Rappen Luftpostmarke verwendet wurde. Die 80-Rappen Frankierung ist richtig: internationales Oberflächenporto 25 Rp., Luftpostzuschlag 30 Rp., und Registrierung 25 Rp. Mit dem Zug nach Frankfurt transportiert.

Am nächsten Tag war es in Lörrach hell und sonnig, aber kein Flugzeug kam. In Frankfurt war die Prognose für Lörrach Nebel, so dass der Pilot nicht versuchte, über Karlsruhe hinaus zu fliegen. In Lörrach gab es

ohnehin keine Post, die darauf wartete, abgeholt zu werden. Aber in Mannheim landete das Flugzeug im falschen Feld und prallte gegen einen Pfosten, so dass es am 13. November keinen Flug gab.

Schliesslich landete ein Flugzeug am Sonntag, 14. November, in Lörrach, feierlich begrüsst von Würdenträgern (hatten sie an den vorangegangenen drei Tagen vergeblich gewartet?) . Der Brief, Abb. 5, wurde von Frankfurt nach Lörrach geflogen. Es gab drei Postsendungen, die darauf warteten, nach Frankfurt geflogen zu werden.

Das Frustrierende an der Dokumentation dieses 1920er-Dienstes ist, dass die Ankunftsstempel sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland nur auf eingeschriebener Post abgeschlagen wurden, so dass es

sehr schwierig zu erfahren ist, welche Poststücke tatsächlich geflogen wurden. Das war die gängige Praxis, aber der Schweizer Luftpostdienst 1919 verwendete hilfreich Ankunftsstempel auf allen Postsendungen.

Es gab Pläne – Hoffnungen? – dass ein Flugzeug in Lörrach stationiert würde, so dass die Post aus Basel nicht von der Ankunft eines Flugzeugs aus Frankfurt abhängig wäre. Aber das ist leider nicht passiert.

Die Postbeamten in Basel hielten akribisch Aufzeichnungen über die Post fest, die durch die Basler Postämter kam, um auf dieser Route geflogen zu werden. Wir wissen genau, an welchen der dreizehn Tage das Flugzeug Lörrach erreicht hat – 14., 15., 16., 19., 22., 23., 24., 26., 27., 28. und 29. Dezember sowie 24. und 28. Dezember – und wie viele Postkarten, reguläre und eingeschriebene Briefe an jedem Tag mit einer Adresse in Karlsruhe, Mannheim und Frankfurt vorhanden waren. Zumindest haben wir die Nummern, die in der Post Basel 2 erfasst sind samt der Warnung, dass die Anzahl der versandten Belege nicht unbedingt die Anzahl ist, die per Luftpost (??) befördert wird. So wissen wir, dass während der gesamten Dauer dieses Dienstes etwa 102 Postsendungen von Lörrach nach Norden geflogen wurden. Was für ein Aufwand-Rekord!

Die Öffentlichkeit hat diesem Luftpostdienst nur sehr wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Der Luftpostzuschlag von 30 Rappen war niedriger als die 50



Abb. 5. Beleg Frankfurt nach Lörrach geflogen 14. November 1920. An Dr. Paganini, den ersten grossen Schweizer Aerophilatelisten, adressiert, richtig frankiert mit 1,20 Mark. Bildnachweis: Kopie des Ruoss-Zertifikats.

Rappen im Jahr 1919, aber möglicherweise nicht niedrig genug, um Benutzer anzuziehen. Ein weiterer Dämpfer war natürlich der negative Flug-Erfolgsnachweis. Warum sollten die Leute eine Prämie dafür zahlen, dass ihre Post in Lörrach wartet, das Flugzeug nicht kommt *und dann* mit dem Zug weitergeleitet wird? Falls nicht per Luftpost versandt, hätte sie in einem früheren Zug gesendet werden können. Nur 685 Stück wurden mit diesem Luftpostdienst über die gesamte Zeit verschickt; nur 15% davon wurden geflogen. Ich kenne keine Zählung der Post, die nach Süden nach

Basel transportiert wurde, aber Roland Kohl glaubte, dass Post, die auf dieser Route nach Basel geschickt wurde, äusserst selten ist. Abb. 6 zeigt einen Beleg, der von Frankfurt nach Basel versandt wurde. Er wurde am 12. Dezember verschickt, ein Tag, an dem das Flugzeug Lörrach nicht erreichte. Er wurde nach Mannheim oder Karlsruhe geflogen – welche Stadt ist nicht dokumentiert– und die Endankunft erfolgte mit dem Zug.



Abb. 6. Brief aus Frankfurt nach Basel 12. Dezember 1920. Richtig frankiert mit DM 1,20.

Abb. 7. Brief flog von Lörrach am 27. November 1920 nach Frankfurt. Er wurde am späten Morgen 26. November in Basel verschickt, verpasste aber den Flug an diesem Tage, jedoch weil „Per Flugpost“ durch blaue Kreide betont wurde, wurde er über Nacht zurückgehalten und am nächsten Tag geflogen. Aus den Aufzeichnungen der Post geht hervor, dass am 27. November fünf Briefe und drei Karten geflogen wurden.



### Das Ende des Dienstes – und der

### BALUG

Ende 1920 richtete die Interalliierte Luftfahrt-Überwachungs-Kommission ILÜK eine "neutrale Zone" ein, einen 10 Kilometer breiten Streifen



Abb. 8. Einschreiben vom Formular Brugg am 27. Dezember 1920. In Basel angekommen und über Nacht für den 28. Dezember Flug, der die letzte Post aus Basel in diesem Service ist. Die Adresse wurde in Frankfurt nicht gefunden; Ankunftstempel zeigen, dass er nach Frankfurt an der Oder weitergeleitet wurde, aber es gab auch keine solche Adresse dort, so dass er nach Brugg zurückgebracht wurde.



Abb. 9. Karte in Basel 28. Dezember 1920 verschickt, zu spät für den Flug an diesem Tag. Aber das war der allerletzte Flug auf dieser Strecke. Frankatur richtig: 10 Rp. internationale Postkartenrate, 30 Rp. Luftpostzuschlag – für Postkarten genauso wie für Briefe.

deutschen Territoriums angrenzend an die Grenze. Am 3. Januar verbot die ILÜK Flüge nach Lörrach, weil sie sich innerhalb der neutralen Zone befand. (Die BALUG-Zentrale in Oos befand sich ebenfalls in der neutralen Zone.) Vielleicht ein barmherziges Ende des Dienstes, dessen Flugzeuge, Piloten und Infrastruktur das Winterwetter nicht verkraften konnten.



Abb. 10. Einschreiben Zürich nach Nussdorf in der Pfalz 13. Januar 1921. Eine trügerische Hoffnung, dass er geflogen sein könnte?

Die Piloten Althaus und Frommhertz verlegten die BALUG-Zentrale von Oos nach Lörrach, wo sie noch versuchten, Passagierflüge zu befördern, vor allem für Schweizer Gönner. Sie hofften, die Strecke Frankfurt-Basel wiedereröffnen zu können und auch eine neue Strecke Konstanz – München zu fliegen. Aber im Juli 1921 ordnete die ILÜK nach den Mandaten des Versailler Vertrages an, dass alle BALUG-Flugzeuge zerstört werden sollten. So wurden nach einem letzten Flug von drei Piloten mit schwarzen Wimpeln auf den Flügeln alle vier BALUG-Flugzeuge mit Vorschlaghämmern zerstört.



Abb. 11. Einschreiben Basel nach Frankfurt 15. März 1921. Post von dem bekannten Briefmarkenhändler Eddie Buser, der sicherlich wusste, dass diese nicht geflogen werden konnte. Buser zog später nach New York, wo er ein angesehenes Briefmarkengeschäft in der Nassau Street betrieb und einen Vorgänger der American Helvetia Philatelic Society gründen konnte.

Die 30-Rappen Briefmarken mit Aufdruck wurden am 14. Januar 1921 aus den Postämtern entfernt. Sie waren noch bis zum 1. März 1923 gültig, als ein neuer Satz von Luftpostmarken aufgelegt wurde.

Die Abbildungen 10 und 11 zeigen Belege, die 1921 versandt – aber nirgendwo geflogen wurden.

Nach dem Luftpostdienst von 1919 konnten die übrig gebliebene 50-Rappen-Briefmarken für Luftpostzuschläge oder eine Reihe anderer Dienstleistungen, wie z.B.

Registrierungsgebühren, aber nicht für gewöhnliche Porto- und Briefmarken verwendet werden. Eine solche Anordnung wurde für die 30-Rappen-Briefmarken nicht erteilt; sie konnten für alles verwendet werden. Der Unterschied war nicht einheitlich: Abb.12 zeigt einen Umschlag, dessen versuchte Verwendung des Luftpostmarke fälschlicherweise als ungültig gekennzeichnet war. Andererseits wurde die Verwendung auf der Post oft noch nach dem 1. März 1923 akzeptiert, als die überdruckten Briefmarken ungültig waren.



Abb. 12. Beleg vom 20. Juli 1921 beim Versuch, die 30-Rp. Luftpostmarke als reguläres Porto zu verwenden. Mit blauer Kreide als ungültig markiert und in der Regel nicht abgebrochen. Das benötigte Porto betrug 20 Rp., so dass das fällige Porto doppelt so hoch war.

### Wie weiter mit der Schweizer Luftpost?

Die Antwort ist, dass die einzig mögliche Richtung die nach oben war! Doch die Schweizer PTT nahm sich Zeit. Schwierigkeiten wurden besser verstanden und die PTT lernte, eine schärfere Analyse der Vorteile des Luftpostdienstes zu machen. Die erste Lektion, die sie sich zu Herzen nahm, war 'Don't try to operate airmail service in wintertime!' Bis weit in die 1930er Jahre hinein wurde der Luftpostdienst im April oder Mai aufgenommen und im Oktober eingestellt. Es gab einige kleinere Verträge für ganzjährige Luftpostdienste, die mit Schweizer Porto bezahlt werden konnten: Toulouse – Rabat – Casablanca (1920), Strassburg – Prag (1920), 1921 nach Warschau, Kairo – Bagdad (1922) verlängert. 1922 konnte das Schweizer Porto im Rahmen eines Vertrages mit der Firma Handley-Page für Luftpost von Paris nach London verwendet werden.

Dieser Dienst wurde benutzt. Im Zuge wachsender Luftpostnetze wurden 1922 neue Verbindungen hergestellt, vor allem über Königsberg und Berlin.

1922 war die Schweizer PTT bereit, einen neuen Dienst zu starten: Genf – Zürich – Nürnberg, diesmal mit einem Schweizer Unternehmen, Ad Astra Aero. Abb. 13 zeigt einen Beleg, der von Nürnberg nach Zürich geflogen ist. Es gab keine neuen Briefmarken und nicht viel Werbung – aber auch keine grossen Probleme. So nahm die Schweiz im Mai 1923 den seriösen Luftpostdienst wieder auf, mit den Strecken Zürich – Basel – Paris – London (geflogen von der Handley Page Company) und Genf – Zürich – München (geflogen von Ad Astra Aero, mit Sitz in Zürich). Es wurde ein neuer Satz Luftpostmarken herausgegeben, der Dienst wurde aber nur zwischen April und Oktober erbracht!



Abb. 13. Beleg verschickt in Fürth und geflogen Nürnberg am 21. Juni 1922 nach Zürich.

Und Frankfurt? 1925 verband eine neue Strecke, die von der Deutschen Aero Lloyd geflogen wurde (die 1926 zu den Gesellschaften gehörte, die zur Deutschen Luft Hansa fusionierten), Zürich mit Stuttgart, Mannheim, Frankfurt, Dortmund, Bremen und Hamburg. 1926 gab es wieder Flüge

zwischen Basel und Frankfurt, geflogen von der Deutschen Luft Hansa; Abb. 14 zeigt einen Erstflugbrief dieses Dienstes.



Abb. 14. Beleg flog am 19. April 1926, dem ersten Tag des nachhaltigen Luftpostdienstes Basel nach Frankfurt.

## George Struble

Quelle:

*Schweizerisches Luftposthandbuch*, Schweizerischer Aerophilatelisten Verein, 2018  
"Verfügung" no. 165, 13 November 1920, Schweizerische Postverwaltung

Kohl, Roland, "Die Eröffnung des Flugverkehrs Frankfurt – Lörrach 1920", *SBZ* 1965, S. 411-415

Kohl, Roland, "Endlich Klarheit über den Flugverkehr der BALUG-Linie Frankfurt – Lörrach 1920/21", unveröffentlicht?

Ruoss, Hugo, "A Study on Early Swiss Airmail: the Swiss Airmail Stamp 30 Rp. Helvetia (F1) with Red Overprint", *SBZ* 2008, S. 206-208

"BALUG", [Wikipedia.de](http://Wikipedia.de)

\*\*\*\*\*

## Ehrenpreis 2020

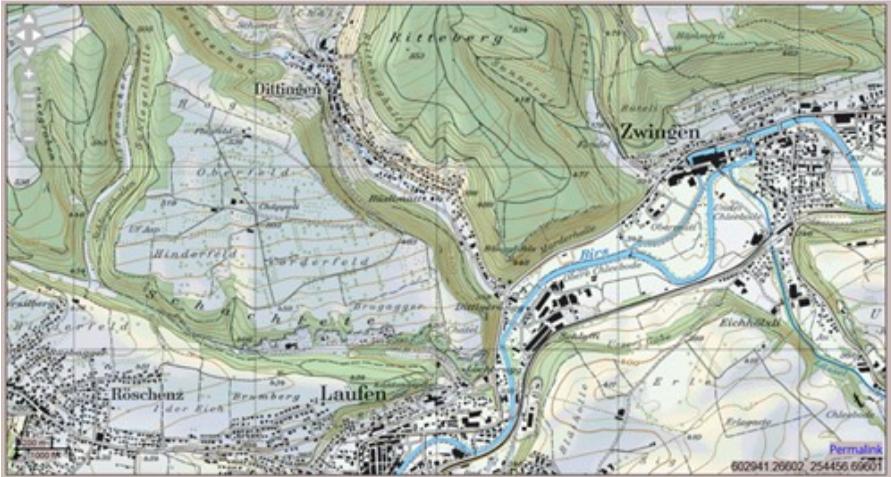
Am 15. Juni 2020 wurde unserem Mitglied **Jürg Roth** an der Stiftungsrats-Sitzung der Kimmel Stiftung für Post-Geschichte der Ehrenpreis 2020 verliehen. Geehrt wurde sein Exponat „Postgeschichte Wynental 1813-1908“ mit dem er als Aussteller an der CHINA 2019 Grossgold erzielt hat.



**Wir gratulieren!**

## Flugtage im Laufental

Im Laufental, genauer auf dem Dittinger Feld liegt ein kleiner Flugplatz (ICAO Code LSPD), auf welchem die Dittinger Flugtage durchgeführt werden. Diese Flugtage werden durch die Segelfluggruppe Dittingen organisiert, welche 1933 als Segelfluggruppe Zwingen gegründet wurde. Das Flugfeld in Zwingen auf dem Hägenberg wurde wegen neuer Bundesvorschriften nach Dittingen verlegt. Seit 1956 betreibt der nun Segelfluggruppe Dittingen genannte Verein privat den Flugplatz in Dittingen.



## Flugtage in Laufen

In Laufen, einer Nachbargemeinde von Dittingen fanden schon im Jahr 1913 und 1924 Flugtage statt.

Auf Initiative des Schweizerischen Offiziersvereins wurde im Jahre 1912 eine öffentliche Sammlung, die «Nationale Flugspende», ins Leben gerufen: Das Ziel war, die nötigen Mittel für den Aufbau einer Fliegertruppe zusammenzubringen. Im folgenden Jahr 1913 wurden im ganzen Land flugsportliche Veranstaltungen abgehalten, sogenannte Pionierflüge, deren Reingewinne der «Nationalen Flugspende» zufließen sollten. Im Rahmen dieser Flugtage, die meist ein grosses, zum Teil auch skeptisch eingestelltes Publikum interessierten, wurden Briefe und offizielle Karten durch die teilnehmenden Piloten befördert. Die Organisatoren der Flugtage hatten Karten und meist auch Flugpostmarken drucken lassen, die mit besonderen, von der Postverwaltung genehmigten Stempeln entwertet wurden. Im Rahmen einiger Flugtage verzichtete man auf die Ausgabe von Marken und begnügte sich mit besonderen Karten und Stempeln. Im Jahre 1913 wurden ohne Zweifel entscheidende Impulse für die Entwicklung des Flugwesens in der Schweiz vermittelt.

Am 28. September 1913 fand auch in Laufen ein Flugtag mit mehreren Tausend Schaulustigen auf dem „Räbagger“ statt, welcher vom Verkehrsverein organisiert wurde. Der Verkehrsverein liess eigens Marken für die Flugpost drucken. Auf dem Flugfeld war ein Postbüro eingerichtet worden, wo die die Korrespondenzen mit dem Sonderstempel „Schweiz. Flugpost Laufen-Solothurn 28.9.13“ versehen wurden. Am Tag zuvor flog der bekannte Flugpionier Albin Theodor Borrer (1894 – 1914) von Solothurn nach Laufen, um anderntags am Flugmeeting teilzunehmen. Nach mehreren Rundflügen über dem Birstal stand der Flug Laufen – Solothurn auf dem Programm, der aber infolge eines Motorschadens in Welschenrohr (Kt. Solothurn) endete. Die Maschine wurde stark beschädigt aber Borrer und sein Begleiter kamen glimpflich davon. (siehe auch Clubheft 1/2014, ausführlicher Artikel von H. Dubler)



Pilot Theodor Borrer



Borrer holte die Postsachen, aus den Trümmern des Flugzeugs. Der Postsack wurde zu Fuss nach Welschenrohr und mit einem Fuhrwerk zum Dorf Gänsbrunnen gebracht, das an der Eisenbahnlinie nach Solothurn liegt. Der Postsack gelangte dann mit der Bahn nach Solothurn. Mit dem Abendzug, der um 20.30 Uhr in Solothurn eintraf, kam die Post somit doch noch an ihr Ziel. Das Postbüro war dort noch offen und die Poststücke bekamen noch am Abend einen Ankunftsstempel von Solothurn.



*Bahnhof Gänsbrunnen*

1921 sollte in Laufen wieder eine Fliegerschau durchgeführt werden, zu Gunsten eines Soldatendenkmals als Erinnerung an die im Aktivdienst des ersten Weltkrieges (1914 – 1918) verstorbenen Soldaten des Bat. 23. Der erste Anlauf zur Finanzierung des Denkmals ging vom Sekretär des Schützenverbands, Fliegeroberleutnant



Steiner aus. Als gleichzeitiger Präsident der Stadtschützen Laufen stellte er sich mit seiner Gesellschaft dem Schützenverband zur Verfügung, die Abhaltung eines Flugtages in Laufen zu organisieren und durchzuführen. Die Anregung fiel überall auf guten Boden. Bezirksvorstand und eine Reihe von Schützengesellschaften liehen dem Projekte tatkräftige Mithilfe. Mit den beiden bekannten und zuverlässigen Schweizer Fliegern Comte und Frick wurde ein Abkommen getroffen, den flugtechnischen Teil der Veranstaltung zu übernehmen. Der Anlass wurde auf den 13. November 1921 angesetzt. Ein zahlreiches Publikum war auf den Nachmittag genannten Tages auf der Anhöhe zwischen Laufen und Röschen erschienen, um dem interessanten Schauspiel beizuwohnen. Bei schönstem Sonnenschein über dem ganzen Jura harrete man der Ankunft der Flieger. Eine dicke Nebelwand zwischen der Jurakette und der ganzen Ostschweiz liess es den Fliegern aber geraten erscheinen, schon kurz nach dem Aufstieg in Dübendorf den sichern Hangar wieder aufzusuchen. Mit viel Enttäuschung und langen Gesichtern endete der so viel verheissende Tag.

Am 4. Mai 1924 fand dann der „verschobene“ Flugtag in Laufen statt. Der Erlös aus dem Verkauf der Laufener Flugmarke kommt der Finanzierung des Denkmals zu Gute. Diese hatte keinen Portowert und es mussten die eidgenössischen Flugmarken als Porto verwendet werden.



Zu diesem Flugtag erschienen in der damaligen Presse verschiedene interessante Artikel.

**„Nordschweiz“ ca. 6. Mai 1924:**

*Einen kleinen Nachtrag dürfen wir nicht unterlassen; es gilt dies dem Flugtag und den Fliegermarken. Gegen Ende der Woche war alles in Aufregung. Klein und Gross sprach nur noch von Flugmarken, jeder wollte sich eine möglichst grosse Anzahl sichern, als Andenken oder als Sammler. Die eidgenössischen Flugmarken wurden reissend abgesetzt und die armen Pöstler hatten Hochbetrieb. Am Sonntag von 10 Uhr an wurden die Laufener Flugmarken ausgegeben. Der Andrang war unbeschreiblich, die Polizei machtlos gegenüber diesem Ansturm, bloss wegen einem kleinen Fetzen Papier. Allmählich brachte man dann aber die Menge zur Vernunft und glücklich atmete jeder auf, der mit 3 Marken und heiler Haut diesem Gedränge endlich entschlüpfte, zuerst seine Kleider visitierte, ob er auch noch alles habe. Meistens waren es auswärtige Käufer, die durch ihr rücksichtsloses Durchdrängen sich bemerkbar machten und den Laufentalern ihre Marken wegkaufen wollten. Vor der Post war die reinste Markenbörse. Es wurden dort schon von Kindern die glücklich erstandenen Marken an die Händler mit kleinem Gewinn wieder losgeschlagen. Im Schalterraum sah es traurig aus, ein Chaos von Staub, Schmutz, Markenrändern, zerrissene und zerknüllte Fetzen und Couverts, und hinter den Schaltern die Beamten, die trotzdem ihre Ruhe nicht verloren, sondern mit lächelnder Miene diesem Treiben zusahen, stets bemüht, allen*

*Wünschen gerecht zu werden und die vielen Fragen und Auskünfte prompt und befriedigend zu erledigen. Von einem Flugzeug war natürlich nichts zu sehen, die Postsachen wurden per Bahn nach Basel spediert und von dort vielleicht per Flugpost nach Zürich. Möglich, dass auch hier der Einfachheit halber die Postsäcke mit der Bahn weiterfahren, die Post aber einen schönen Gewinn einstreicht, weil die Leute es ja so haben wollen.*

**„Nordwestschweiz“ einige Tage später:**

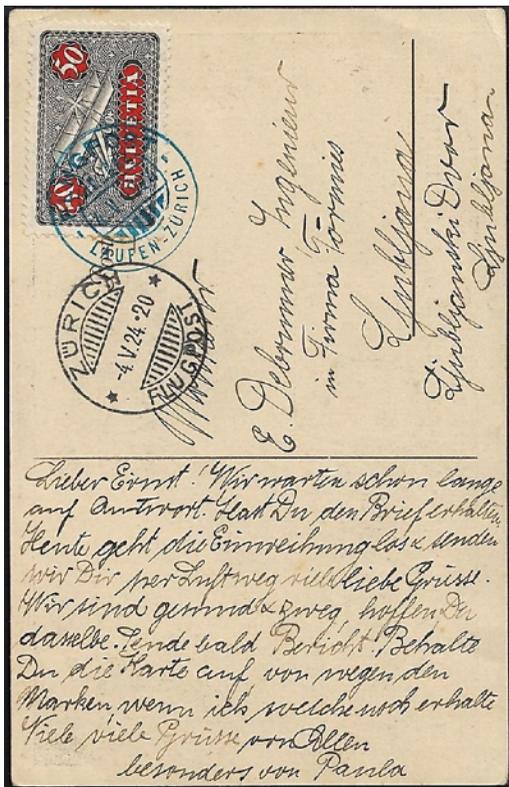
*Wie uns von kompetenter Seite mitgeteilt wird, war der Flieger am Sonntag wirklich in Laufen. Gegen Mittag kreiste er hoch über der Stadt, landete in Basel und der Pilot nahm dann persönlich an der Feier teil. Abends 5 Uhr wurden die Postsäcke per Auto auf das Flugfeld Basel geführt und dort ins Flugzeug verladen, das ca. ½ 6 Uhr nochmals über Laufen kreiste und dann nach Zürich flog, wo die Postsachen sofort sortiert und gestempelt wurden, dass sie schon mit der ersten Post dem Empfänger als wirkliche Flugpost ins Haus flogen. Also hatte die Sache ihre Richtigkeit und es freut uns, dass die Vermutung unseres Gewährsmannes (siehe erster Artikel) nicht zutrifft. Also trage jeder Sorge zu seinen Marken, sie waren demnach wirklich in der Luft, die Vermutung aber war aus der Luft gegriffen.*

**„Volksfreund“ ca. 6. Mai 1924:**

*Am Sonntag, gegen 12Uhr waren schon keine privaten Flugpostmarken mehr erhältlich. Wie verlautet sollen nur 1900 Stück auf dem Postbureau verkauft worden sein. Wo sind die weiteren 5100 Stück hingekommen? Dass zu den in der Presse publizierten 5000 Stück weitere 2000 nachbestellt wurden, war schon am Freitag öffentlich bekannt. Wenn man aber weiss, dass die auswärtigen grossen Markenhändler, die bekanntlich die Preise festsetzen, mit Hunderten von Marken bedacht worden sind und dass das Flugmarkenkomitee am letzten Freitag den ganzen Abend gestempelt haben soll auf dem hiesigen Postbureau, um ihre Korrespondenz geheim zu erledigen, wie es einer der drei Herren selbst rühmte, so ist der Schleier genügend gelüftet. Warum dachte man diesmal nicht an die Arbeiter etc., die man sonst bei Abstimmungen so gut kennt? Solche Machenschaften sind sehr zu bedauern. Hervorheben möchten wir doch, dass der Bezirksvorstand mit diesem Komitee in keiner Weise verwechselt werden darf. Der Verbandsvorstand wollte diesen Missständen abhelfen, erntete aber nur Schnödigkeiten.*

**Aus dem Publikum (Leserbrief):**

*Wie aufrichtig es gewisse Leute mit der Laufentalerbevolkerung meinen, wenn es gilt, sich lohnende Vorteile zu verschaffen, lehrt uns wieder die leidliche Flugpostmarkengeschichte zu Gunsten des laufentalischen Soldatendenkmals. Der Bezirksverband laufentaler Schützenvereine hat es einem rigorosen privaten Komitee zu verdanken, dass letzte Woche vom Soldatendenkmal leider recht wenig gesprochen, dafür aber das Vorgehen des sogenannten Flugpostmarkenkomitees umso mehr kritisiert und zum*



allgemeinen Tagesgespräch  
 wurde. Diese drei Herren  
 gehören zudem weder dem  
 Bat.23, noch irgendeiner  
 laufentalschen Schützenge-  
 sellschaft an. Man fragt sich  
 allgemein, wie die Postver-  
 waltung die Bewilligung zu  
 einer solchen Spekulation er-  
 teilen konnte, war doch von  
 Anfang an bekannt, dass in  
 Laufen kein Flugzeug landen  
 oder starten wird und dass die  
 Flugpost mit Tonwaren-Auto  
 nach Basel befördert werden  
 muss.



## Dittingen

Das 700-Seelendörfchen Dittingen, ist eine Laufentaler Gemeinde, liegt in einem Seitental der Birs und hat deshalb keinen Durchgangsverkehr. Bekannt ist die Gemeinde durch den Flugplatz und die Flugtage. Bedeutend sind auch die Steinbrüche.



## Der einzige Flugplatz in Baselland

Der Flugplatz Dittingen ist der einzige Flugplatz im Kanton Baselland (!) und nicht nur bei den Piloten, sondern auch bei vielen Flugfans im In- und Ausland bekannt durch seine spezielle Lage. Viele Piloten vergleichen eine Landung auf der Dittinger Piste mit einem Anflug auf einen Flugzeugträger. Dies nicht weil der Flugplatz von Wasser umgeben, oder die Landung derart schwierig wäre, sondern weil der Flugplatz oben auf einer Jurahochebene liegt und daher einen einzigartigen Ausblick bietet.



*Das Flugfeld Dittingen*



Der Flugplatz liegt westlich Dittingen auf der Hochebene Hag (536 m ü. M.) und auf ehemaligem Allmendland. Die Start- und Landebahn ist rund 700 Meter lang.

Viele Besucher, die das Gelände nicht kennen bekommen ein „komisches Gefühl“ wenn bei einer Kunstflugdemonstration

der Pilot samt Flugzeug plötzlich aus dem Blickfeld nach unten verschwindet.

Seit 1958 führt die Segelfluggruppe Dittingen mehr oder weniger regelmässig alle 2 Jahre die Dittinger-Flugtage durch. Die Wurzeln des Vereines liegen jedoch auf dem Hägenberg im nahen Zwingen und dort wurden schon Jahre früher Flugtage mit für damalige Zeiten packenden Vorführungen gezeigt. Wegen neuen Bundesvorschriften wurde dieser Flugplatz aufgehoben und nach Dittingen verlegt. Seit 1956 wird der Flugplatz Dittingen von einem privaten Verein betrieben, der sich nun «Segelfluggruppe Dittingen» nennt. Überregional bekannt sind die Dittinger Flugtage.

Besondere Ereignisse waren:

- 1961 Doppelpatrouille der Fliegertruppen mit Venom
- 1965 Patrouille Suisse erstmals in Dittingen
- 1973 Bückerbsturz ohne Verletzte
- 1995 Patrouille Suisse mit Tiger F-5
- 2001 Viele Oldtimerflugzeuge
- 2005 Absturz eines Spitfire-Eigenbaus
- 2007 Patrouille Suisse und Super Puma ; 30'000 Zuschauer
- 2013 Patrouille Suisse, Red Devils, harte Landung einer Bleriot XI-Replica. Der Pilot blieb unverletzt.

### **Die Flugzeug-Tragödie von Dittingen**

Am 23. August kam es zum schlimmsten Flugunfall, den die Dittinger Flugtage je erlebt hatten: Zwei Ultraleicht-Flugzeuge des Typs C-42B kollidierten mit tödlichen Folgen. Das mittlere Flugzeug der Dreierformation der deutschen Ecolights-Staffel GrassHoppers aus Eschbach bei Freiburg (D) stiess mit seiner Nase von unten in das Heck des Leaders und brachte diesen und sich zum Absturz. Während der erste Pilot sein Ultraleicht-Flugzeug mit dem Fallschirm zur Bruchlandung bringen konnte und unverletzt betreut werden musste, stürzte der zweite, 50-jährige Pilot in

einen unbewohnten Holzschopf und verstarb auf der Unfallstelle. Der dritte Pilot konnte sicher landen. Das Fest wurde sofort abgebrochen. Danach stand die Zukunft der Flugtage lange in den Sternen. Die Segelfluggruppe Dittingen, die den Megaanlass veranstaltet, entschied sich, trotz der Tragödie weiterzumachen. Als Folge des tödlichen Unfalls veränderten die Organisatoren die Vorführachsen der Formationen. So wird an den nächsten Flugtagen über dem Dorf Dittingen keine Flugakrobatik mehr durchgeführt. Die Starts und Landungen geschehen aber weiterhin über dem Siedlungsgebiet.



Einige Plakate und Impressionen von verschiedenen Flugtagen auf dem Dittinger Feld:





Mit dem aus Frankreich angereisten Breitling Jet Team und strahlendem Sonnenschein am Sonntag fanden die Dittinger Flugtage 2018 einen erfolgreichen Abschluss. Der für 2020 vorgesehene Flugtag wurde auf 2021 verschoben.



Sepp Cueni

Quellen:

Diverse Abbildungen aus Online-Auktionen

Museum Laufental in Laufen

Polizei Basel-Landschaft (Flugunfall)

AeroRevue

bz Zeitung für die Region Basel

aviapics.ch; Werner Friedli

SBZ 12/2014 Hugo Ruoss: Offene Fragen zu einigen Flugvorläufern und neue Erkenntnisse

Clubheft PCS 1/2014, H. Dubler

\*\*\*\*\*

## Messe Sindelfingen abgesagt !

Am 21. Juli teilte Juliane Klink, Projektleiterin der Internationalen Briefmarkenbörse Sindelfingen mit:

„Wir sehen uns leider gezwungen, die die Internationale Briefmarken-Börse Sindelfingen, die für den 22. bis 24. Oktober 2020 geplant war, abzusagen“.

Quelle: SBZ Nr.9 31. August 2020

## Amelie (Melli) Beese-Boutar die Flugpionierin aus Sachsen

***"Fliegen. Ich wollte fliegen lernen. Das war aber auch alles, von dem ich wusste, dass ich es wollte."*** Melli Beese ist die erste Pilotin Deutschlands. Allen Widerständen trotzend kämpft sie sich hoch in die Lüfte, doch das Glück hält nicht lange an.

In Laubegast bei Dresden als Amelie Hedwig Beese geboren, wird sie von ihren aufgeschlossenen wohlhabenden Eltern unterstützt, als sie sich 1906 für ein Studium der Bildhauerei an der Königlichen Akademie in Stockholm entscheidet. Ihre bildhauerischen Arbeiten erreichen grosse Anerkennung, aber ihre Leidenschaft gilt dem Hochseesegeln und dem Wunsch, frei zu sein wie ein Vogel. Fasziniert verfolgt sie die Nachrichten von den ersten Flugversuchen in der Welt.



1910 nach Dresden zurückgekehrt, gibt Melli Beese die Bildhauerei auf. Sie wendet sich dem Schiffsbau und der Flugwissenschaft zu. Ihr Vater, ein Architekt, finanziert die Flugausbildung, die sie im selben Jahr auf dem ersten deutschen Motorflugplatz in Johannisthal (südöstliches Berlin)



beginnt. Es wird eine Ausbildung voller Widerstände: allein schon einen Fluglehrer zu finden! Schliesslich nimmt sie Robert Thelen als erste



*Etrich/Rumpler Taube*

Schülerin an. Da nur bei absoluter Windstille geflogen wird, ist Geduld angesagt, besonders für sie, die bei den Übungsflügen gar nicht oder als Letzte berücksichtigt wird. Nicht so sehr eine Bruchlandung, bei der sie mit einer langwierigen Fussverletzung davonkommt, erschwert ihren weiteren Weg, als vielmehr die Anfeindungen der Piloten und Konstrukteure. Sie sabotieren die Flüge des „Eindringlings in ihr Revier“ durch Manipulationen an der Mechanik des Flugapparats und am Benzintank. Technisch begabt, hartnäckig und entschlossen setzt sich Melli Beese gegen diese „Männerstreiche“ durch. An ihrem 25. Geburtstag im September 1911 besteht sie die Prüfung mit Bravour, hält als erste deutsche Frau eine Flugzeugführerlizenz in den Händen, wird nach 114 Piloten die erste Pilotin Deutschlands.

Vielleicht hat sie neben ihrem Verlangen, in den blauen Himmel zu fliegen, auch das Wissen um die Existenz anderer Pilotinnen in ihrem Durchsetzungsvermögen gestärkt: Im Jahr zuvor haben nämlich die Französinen Thérèse Peltier, Raymonde Laroche, Marie Marvingt, Marthe Niel und die Belgierin Hélène Dutrieu den Flugführerschein gemacht. Vielleicht hat sie auch von der amerikanischen Luftakrobatin Blanche Stuart Scott gehört, die einem „Flugzirkus“ angehört und waghalsige Kunststücke in der Luft vollbringt.

In der kurz nach ihrer Prüfung stattfindenden Johannisthaler Herbstflugwoche versuchen Melli Beeses Kollegen erneut, ihren Start zu verhindern. Doch der Flugplatzdirektor hat bereits mit der Teilnahme der ersten deutschen Pilotin geworben, wittert einen Publikumserfolg. Unter 24 Teilnehmern belegt sie wegen intriganter Fliegerkameraden „nur“ den 5. Platz, erflog allerdings zwei Weltrekorde für Damen bezüglich Flughöhe und Dauer. Öffentliche Aufmerksamkeit und Lob gehören jetzt ihr.

Etwa zur selben Zeit, im Oktober 1911, findet in den USA der erste internationale Damen-Flugwettbewerb statt, an dem Harriet Quimby, die

erste lizenzierte amerikanische Flugzeugführerin, Blanche Scott und Hélène Dutrieu teilnehmen.

Melli Beese eröffnet 1912 mit dem französischen Piloten Charles Boutard, den sie im Jahr darauf heiratet, die „**Flugschule Melli Beese GmbH**“.

Sie entwirft einen neuen effektiveren Unterrichtsplan als bisher. Neben der Organisation und Leitung ihrer Flugschule konstruiert sie Flugzeuge, baut die „Melli-Beese-Taube“ und natürlich an ihrem **Beese-Boutard Flugboot** weiter, erhält Patente auf ihre Konstruktionen.



Bereits im Zeichen des ersten Weltkriegs werden nur noch die grossen Flugzeugwerke vom Staat unterstützt, die Piloten und Konstrukteure in Johannisthal aufgefordert, ihre Passion entweder in den Kriegsdienst zu stellen oder - sie erhalten keine Aufträge mehr, von denen Melli Beese sowieso ausgeschlossen ist.

**100. Geburtstag**  
von Melli Beese



der ersten deutschen Motorfliegerin

**1886-1986**

Flug-Platz  
Johannisthal  
Alter Startpl.  
Tel. Ober-  
Schönew. 396



**TAUBE**

Kalauer-  
Wilhelm-  
Strasse 45  
Flugzeug-  
"bau"

**Flugschule Melli Beese G.m.b.H.**

PHILATELISTENVERBAND IM KULTURBUND DER DDR




*Sonderstempel der DDR mit Beese-Boutard Flugboot  
anlässlich 100. Geburtstag von Melli Beese*

Ihr Flugzeug (**M-B-Taube**), mit dem sie in den blauen Himmel fliegen will, liegt zum Abflug in Warnemünde bereit, als am 1. August 1914 der Krieg deklariert wird. Es wird zerstört. Ihre gut gehende Fabrik und Flugschule geschlossen. Sie selbst, französische Staatsbürgerin geworden, und ihr Mann werden als feindliche Ausländer verhaftet und interniert. Nach Kriegsende stehen sie, beide schwer an Tuberkulose erkrankt, vor dem Nichts.

Ihre Pläne einer neuen Flugschule und eines gefilmten Fluges rund um die Welt scheitern an Geldmangel. Die erklagte Entschädigung für den Verlust ihres Johannisthaler Eigentums geht grösstenteils durch die Inflation verloren, ein Buch über die Anfänge in Johannisthal wird abgelehnt.



*Die nachgebaute Melli Beese Taube (M-B-Taube) im Massstab 1:4 im Fluge*

1925 muss Melli Beese die Lizenz ihres Pilotenscheins erneuern, sie macht eine Bruchlandung. Inzwischen lebt sie getrennt von ihrem Ehemann in einer Pension. Am 21. Dezember 1925 erschießt sie sich, hinterlässt einen Zettel mit den Worten „*Fliegen ist notwendig. Leben nicht*“.

Ihr **Grab** auf dem Friedhof Berlin-Schmargendorf wird 1975 zum Ehrengrab erklärt; ein Aeroclub, eine Schule und Strassen später nach ihr benannt. „Im Kampf gegen viele Widerstände blieb sie Siegerin; sie zerbrach an der Militarisation des Flugwesens, dem Nationalismus, dem ersten Weltkrieg.“



Walter Kalt

Quelle: <http://www.fembio.org/biographie.php/frau/biographie/amelie-melli-beese-boutard/>  
<https://www.mdr.de/zeitreise/weitere-epochen/zwanzigstes-jahrhundert/melli-beese-pilotin-aus-sachsen-100.html>

## Die Bräutigamseiche. Ein Baum mit eigener Adresse.

### Eine wahre Geschichte....

Die alte Eiche im Dodauer Forst (nahe am Eutiner Ortsausgang Richtung Plön) ist nach unserem Wissen der Welt einziger Baum mit eigener Postadresse – und das kam so: Die Dodauer Försterstochter und der Sohn eines Leipziger Schokoladenfabrikanten liebten sich, durften aber nach dem Willen der Eltern nicht zusammenkommen. Daher schrieben sie sich Briefe, die sie in einem Astloch der alten Eiche deponierten. Die Eltern konnten jedoch umgestimmt werden und die beiden heirateten im Jahre 1891, natürlich unter der Eiche (Foto).

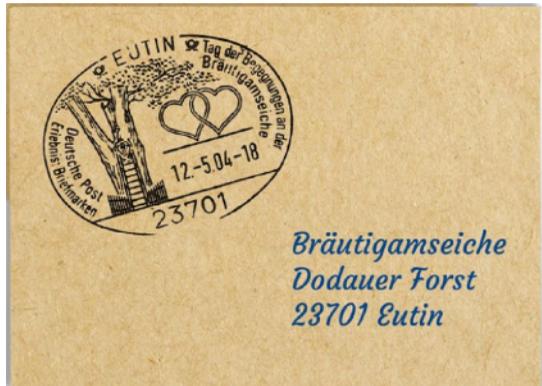


### ... und ihre Folgen

Immer mehr Liebende nutzten in der Folgezeit das **Astloch** zum Briefeschreiben bis 1927 eine Leiter angestellt werden musste und die Post begann, Briefe hierher zuzustellen. Seither gilt: Wer eine Kontaktanzeige oder was auch immer für einen Brief an „**Bräutigamseiche, Dodauer Forst, 23701 Eutin**“ schreibt, dessen Brief wird von der Post im Astloch deponiert. Und wer will und Interesse daran hat, kann kommen und sich Briefe herausnehmen (und natürlich beantworten), denn das Postgeheimnis ist an diesem besonderen Baum sozusagen aufgehoben. Inzwischen haben sich nachweislich mehr als



fünf Ehen auf diesem ungewöhnlichen Wege angebahnt. Fast täglich gehen Briefe ein - manchmal aus aller Welt und nach Fernsehberichten über die Eiche bis zu 50 am Tag.



## Der Baum und die Natur

Die Eiche ist inzwischen über 500 Jahre alt, hat einen Umfang von 5 m, ist 25 m hoch und in der Krone 30 m weit.



*Auch ich wollte wissen ob ein Brief  
im Astloch liegt.*

Sie wurde bereits von Baumpfleger „verarztet“ und gestützt, ist aber heute wieder gesund. In ihrer Umgebung ist das Waldkäuzchen ein häufiger Gast, weitere uralte Bäume stehen in dem umgebenden wunderschönen Wald, der Bestandteil der Holsteinischen Schweiz ist.

### Die Sagen über den Ursprung....

Über die Pflanzung der Eiche gibt es eine Sage: Ein an einen Baum gebundener keltischer Fürstensonnh soll hier im Wald zuerst von seinen Feinden gefesselt und dann von einem Christenmädchen gefunden und befreit worden sein. Aus Dank darüber pflanzte er die Eiche. Fachleute glauben jedoch, dass diese Sage von christlichen Missionaren, die von Südwesten kamen, erfunden wurde, um den heidnischen Glauben an Eichen im Sinne der christlichen Kirche

umzudeuten. Die Kirche feiert (vielleicht auch deshalb?) noch heute einen beliebten Pfingstmontags - Gottesdienst an der Eiche.

### .....und ein heutiger Brauch

Ein hübscher Brauch soll hier an der Bräutigamseiche gelegentlich gepflegt werden: Man sagt, dass wenn ein Mädchen bei Vollmondschein schweigend und ohne zu lachen dreimal um den Baum geht und dabei an den Geliebten denkt, sie noch innerhalb eines Jahres heiraten wird – na, wenn das nicht einen Versuch wert ist.

### Das Ausflugziel

Die Bräutigamseiche kann zu jeder Tageszeit besucht werden, schliesslich handelt es sich um einen Baum im öffentlichen Wald. Vielleicht möchten Sie gern der erste sein, der die Briefe nach Eingang liest, dann müssen Sie etwa um 12 Uhr kommen: Mit etwas Glück treffen Sie den Pöstler beim Einstecken der Briefe.

### Der Baum - Heute ein Star

Viel wurde und wird über die besondere Eiche geschrieben, gefilmt und im Rundfunk erzählt. Das Radio der Mongolei berichtete bereits, auch japanische und italienische Fernsichtteams haben schon an der Eiche zum

Teil sogar kleine Spielfilme gedreht. Einer weiteren Veröffentlichung verdankt der Baum regelmässige Briefzuschriften: Im Deutsch-Lesebuch des Goethe-Institutes wird von dem Baum mit Nennung seiner Adresse erzählt.



### Der Weg zur Bräutigamseiche

Sie finden die Bräutigamseiche im Dodauer Forst ausserhalb Eutins . Sie fahren die B76 Richtung Plön, nach ca. 1 km fahren Sie die erste Abfahrt rechts (beim Obsthof) in den Wald. Nach ca. 500 m erreichen Sie den Waldparkplatz. Gegenüber geht es in den Wald zur Bräutigamseiche.

Walter Kalt  
Quelle: wikipedia

**KENNEN SIE DIE PHILATELISTISCHE ZEITSCHRIFT**

## Rhône Philatélie ?

**NEIN? DANN SOLLTEN SIE SIE UNBEDINGT LESEN!**



**Rhône Philatélie** erscheint seit 1978. Der Herausgeber ist die «Entente Philatélique Valais/Haut-Léman». Den 8 Gründer-Vereinen sind heute 20 andere Vereine aus der ganzen Romandie angegliedert!

**Erscheint 4 x im Jahr für nur CHF 26.-** (4 Nummern)!

In jeder Nummer können Sie Fachartikel und mehrere Artikel und Rubriken über die Vielfalt der Philatelie Schweiz und Ausland lesen (auf französisch)!

Sie können ein Gratisexemplar anfordern!  
Email: [rhonephilatelie@bluewin.ch](mailto:rhonephilatelie@bluewin.ch)  
Adresse: Rhône Philatélie, case postale 143, 1860 Aigle

## Wussten Sie schon...

dass sich vor den Triebwerken das Europäischen Transportflugzeuges **"Transall" die grössten Propeller der Welt** drehen? **5,49 Meter** messen die mächtigen Vierblatt-Luftschauben im Durchmesser, angetrieben werden sie von 2 Rolls-Royce Tyne Mk 22 Turbinen mit je 4.549 kW. Seinen Erstflug erlebte der Transporter mit dem Namen Transall (eine Wortschöpfung aus den Begriffen "Transporter-Allianz") am 25.02.1963. 89 Maschinen waren bis zur Einführung des Airbus A-400M bei der Deutschen Bundeswehr im Einsatz und haben ihren Dienst verrichtet.



Transall C-160



Walter Kalt

Quelle: <http://www.airventure.de>

## Der besondere Beleg

In Covid-19 Zeiten ist alles anders. Das war auch mit dem Beleg so. Lufthansa plante, am 1. Juni 2020 die Strecke Frankfurt - Anchorage mit einem Direktflug für Passagiere zu eröffnen. Vorgesehen war dafür ein Airbus A330-200 mit der Flugnummer LH 5428. Aber wegen den Pandemie-Vorschriften wurde der Flug abgesagt. Ein entsprechender Hinweisstempel ist auf der Vorderseite zu sehen. (Brief siehe Seite 60). Die Interessengemeinschaft Lufthansa Aerophilatelie ILA hatte schon viele Belege vorbereitet. Darunter waren auch ein paar Ableitungen ab der Schweiz, welche passenderweise mit der kurz zuvor erschienenen Covid-19 Marke unserer Post frankiert sind.

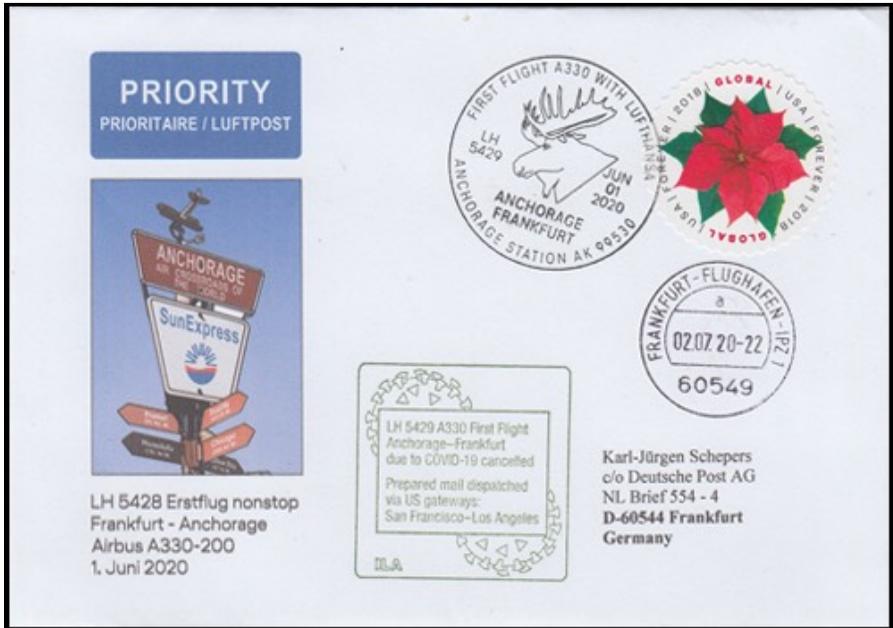


Alle Belege wurden mit dem Sonderflugstempel der Deutschen Post, welcher auf den effektiv geplanten Flug hinweist, am 01.06.20 entwertet. Die Briefe aus der Schweiz wurden auf der **Rückseite** gestempelt. Die Belege

wurden mit dem Lufthansa-Frachtflugzeug LH 8160 am 08.06.20 nach New York geflogen. Da Lufthansa und United Airline beide in der Star Alliance Gruppe sind, wurde die Palette am 12.06.20 nach Seattle weiter transportiert. Hier wurde die Post im Frachtzentrum KENT umgeladen und für den Flug von Alaskan Airline vorbereitet. Der Flug startete am 15.06.20

nach Anchorage. Die Amerikanische Post bestätigte den Eingang der Post am 15.06.20 um 19.14 Uhr. Ein offizieller Ankunftsstempel des Postamtes wurde verweigert. Stattdessen wurde freundlicherweise der noch vorhandene Abgangsstempel, welcher für den Rückflug geplant war, rückseitig angebracht.

Dem **Rückflug** erging es nicht viel besser. Alle Belege waren bereits



gestempelt mit dem Sonderstempel der Amerikanischen Post und warteten auf die Beförderung nach Frankfurt. Wegen Corona fiel der Flug aus und die Post blieb erst mal 10 Tage liegen. Dann ging es mit Alaskan Airline am 10.06.20 nach San Francisco. Nach weiteren 10 Tagen wurde die Post nach Los Angeles befördert. Inzwischen war aber auch der Lufthansa-Flug von Los Angeles nach Frankfurt wegen Corona eingestellt und die Post wurde erst am 01.07.20 nach Frankfurt abgefertigt. Da alle diese Etappen mit Frachtflugzeugen geflogen wurden, lässt sich keine Airline eruieren. Die Briefe erhielten den Ankunftsstempel vom Flughafen Frankfurt, datiert vom 02.07.20. Ebenfalls wurde auf den Briefen ein Hinweisstempel bezüglich des Ausfalls des Fluges wegen der Corona-Pandemie angebracht.

Ein moderner und äusserst aktueller Beleg!

Peter Beer

**PRIORITY**  
PRIORITAIRE / LUFTPOST



LH 5428 Erstflug nonstop  
Frankfurt - Anchorage  
Airbus A330-200  
1. Juni 2020

Wegen COVID-19 Pandemie  
Erstflug LH 5428 ausgetallen  
Airbus A330-200  
Vorbereitete Post abgelehnt  
über den Gateway  
Jersey City NJ  
Seattle WA-Anchorage AK  
ILA



Peter Beer  
c/o US Postal Service  
4141 Postmark Drive  
ANCHORAGE AK 99530  
U S A