

Notizen zur Entwicklung der ersten australischen Luftpost

Schon zur Zeit des 1. Weltkrieges wurden international mehr und mehr die Stimmen laut, zukünftig Flugzeuge - die im Kriege so erfolgreiche Dienste geleistet hatten - auch für friedliche Arbeiten, wie die Beförderung der Briefpost zu nutzen. Dieser Gedanke beschäftigte auch die australische Regierung gleichermaßen wie auch die dortige Postverwaltung. Die ersten zaghaften Versuche gab es in Australien allerdings bereits kurz vor dem Kriege, als nämlich ein französischer Flieger, Maurice Guillaux, im März 1914 verschiedene australische Städte besuchte, um dort Flugvorführungen mit seiner Bleriot-Maschine zu zeigen. Er hatte auf diesen Flügen Bildpostkarten bei sich, datiert Juni 1914 und von ihm signiert, die er in den Städten verteilte. Diese Karten werden von den australischen Luftpostsammlern als der Beginn der australischen Luftpost bezeichnet.

Die australische Postverwaltung hatte ursprünglich für den Juni 1914 eine erste offizielle Luftpostbeförderung zwischen Melbourne und Sydney geplant. Für diesen Flug wurde extra ein amerikanischer Flieger engagiert, aber leider verunglückte das Flugzeug kurz zuvor. Gedruckte Bildpostkarten waren für diesen Flug vorbereitet worden, die das Flugzeug "Wizard" und ein Porträt seines Managers P.V. Ryan auf seinem Flug der Sonne entgegen zeigten. Bedingt durch diesen Fehlschlag wurde Guillaux die Ehre zuteil, Australiens erste Luftpost zu befördern. Nun mußten andere Postkarten her; diese zeigten in der Mitte ein paar Flügel mit einem Propeller im Zentrum und dem Abbild eines Flugzeuges. Die Inschrift lautet "Offizielles Souvenir - Australische Luftpost". Außerdem befand sich darauf noch eine Erklärung, daß "die Commonwealth Postverwaltung keine Haftung für eine sichere Beförderung der Post übernimmt". Diese Karte kostete 1/- Sh, das Porto 1 d, und sie konnte in jeden öffentlichen Briefkasten eingeworfen werden. Der Flug wurde an zwei Tagen etappenweise durchgeführt. 2500 Postkarten wurden befördert, mit Ankunststempel Sydney versehen und dann von dort mit noemaler Post weiter zum Bestimmungsort befördert. Ein ovaler Sonderstempel "Australia's Aerial Mail Melbourne, Vic. 16. Juli 1914" in violett rundete die philatelistische Kostbarkeit ab.

Infolge des Kriegsausbruches 1914 wurden keine weiteren Flüge gestartet, erst wieder im Februar 1917. Der Australier Basil Watson

x) Erstveröffentlichung in: Philatelistenverband der DDR, Philatelistische Arbeitsmaterialien, ZAK Asien, 1985-2/3, S. 22/23.

flog 12 Tage lang von Mt. Gambier (Südaustralien) nach Melbourne via Warrnambool, Hamilton und Casterton. Lange Zwischenaufenthalte wechselten mit kurzen Flugabschnitten. Dies war notwendig zur Wartung und Pflege von Maschine und Material, aus dem das Flugzeug bestand. Beides war ja zu damaliger Zeit technisch lange nicht so hoch entwickelt wie heute. Gleichzeitig konnten Schaulustige das Flugzeug besichtigen und mit dem Piloten Konversation betreiben. Auch für diesen Flug gab es eine offizielle Souvenirkarte, mit der Aufschrift 'Australian Aerial Mail' und anstelle der Flugzeugabbildung den Zweckvermerk 'This card was carried to Melbourne from..' und darunter eine Lücke für den Poststempel des Ortes, wo die Karte aufgegeben worden war. Auch diese Karte kostete 1/- Sh und 1 d Porto. In Melbourne erhielten alle Karten dann den gleichen Sonderstempel wie beim Erstflug 1914, nur diesmal in schwarz und mit Datum 27. Februar 1917. Auf der Rückseite prangte ein Foto des Piloten Watson, daneben ein freier Teil für eine etwaige Mitteilung.

Noch ein bemerkenswerter Erstflug während der Kriegsjahre ist zu nennen. In Südaustralien flog Graham Carey mit einer 60 Ps Bleriot am 23. November 1917 von Adelaide nach Gawler, etwa 25 Meilen weit, einen offiziellen Posttransport. Auch hierüber berichteten Postkarten, diesmal mit dem Bild des Piloten in seiner Maschine. Diese Karten wurden gestempelt in Adelaide, 23.11.1917. Es ist wahrscheinlich, daß weniger als 100 Karten je Flug befördert wurden. Es ist weiterhin bekannt, daß auch 10 Briefe mit diesem Flug mitgeschickt worden sind.

Nach Beendigung des 1. Weltkrieges kehrten die Militärflieger in ihre Heimat zurück, dazu fest entschlossen, die Fliegerei entweder als Hobby oder auch als Lebensunterhalt weiterhin zu betreiben. So flog Harry Butler von Adelaide nach Minlaton, nach Curramuka und nach Yorktown. Jedes Mal beförderte er speziell für die Flüge produzierte Postkarten mit dem Bild eines Flugzeuges über der südaustralischen Küste. Dies geschah im August 1919.

Einen Monat später startete Arthur Lang zum ersten offiziellen Postflug von Hobart nach Launceston. Die beförderten Briefe tragen einen zweizeiligen violetten Stempel 'First Tas Aero Mail D. P.M.G.'

Im gleichen Jahr stiftete die australische Regierung eine Summe von £ 10 000 für einen ersten Flug von England nach Australien.

Zwei australische Brüder, Keith und Ross Smith, verließen zu diesem Unternehmen am 12.11.1919 mit einer 'Vickers Vimy' London in Richtung Australien, wo sie nach mehreren Zwischenlandungen am 10. Dezember 1919 in Darwin landeten. Der Weg von hieraus nach Melbourne dauerte 2 Monate, weil ihr Flugzeug unterwegs beschädigt wurde. Ungefähr 130 Briefe wurden mit diesem Flug in Australien ausgeliefert. Eine besondere Vignette war herausgegeben worden, sie war in Kleinbogen zu je 1 Stück gedruckt worden (Abb. 1). Jeder geflogene Brief erhielt eine solche



Abb. 1

aufgeklebt. Ungebrauchte Exemplare sind heute sehr gesucht und entsprechend teuer, teurer als solche auf Brief.

Am 16. Dezember 1919 schließlich flog Arthur Long von Hobart nach Melbourne, an Bord ein Dutzend Bedarfsbriefe, die mit 'Air Mail' handschriftlich gekennzeichnet waren. Diese wurden bei der Ankunft in Melbourne am 16.12.1919 abgestempelt.

Inzwischen war in Südaustralien der Harry Butler Luftservice gegründet worden und am 26.1.1920 transportierte dieser Dienst die erste Luftpost von Adelaide

nach Jamestown. Alle Poststücke erhielten einen besonderen Handstempelaufdruck in violett und den Poststempel 26.1.1920.

Im Juli 1920 organisierte die Melbourne Herald and Weekly Times eine Luftpost von Melbourne nach Traralgon, um dadurch einen von der Eisenbahn geführten Streik zu überbrücken. Diese Post erhielt einen gelben Sticker mit dem Abzeichen des australischen Fliegerkorps und der Aufschrift 'By Herald Aerial Delivery'. Von den sieben geplanten Zielstädten wurde aber nur in drei zwischengelandet. In den übrigen Städten wurde die Post in Taschen verpackt mit dem Fallschirm abgeworfen. Dieselbe Gesellschaft plante einen Flugservice zwischen Melbourne und Hamilton. Aus nicht bekannten Gründen wurde dieser Service jedoch schon nach dem ersten Einsatz am 10.8.1920 aufgegeben, bei dem immerhin 700 Briefe befördert worden waren. Einen kleinen Aufkleber in brauner Farbe mit dem Bild eines Doppeldeckers und der Inschrift 'Herald Airmail' erhielten alle Briefe. Diese Sticker waren in Kleinbogen zu je 4 Stück gedruckt worden. Zwischen September und Dezember 1920 gab es weitere Flüge

der gleichen Gesellschaft, teils auch als Reklame zur Verbreitung der Jugendzeitschrift 'PALS'. So versorgte G.Carey z.B. die Staaten Victoria und Neusüdwaales auf diese Weise und C.MacPherson dafür Queensland. Die aufgeklebten Vignetten in rot mit dem Text 'Pals Airmail'.

All diese Luftpostaktivitäten führten mit der Zeit zum Bedürfnis, generelle Luftpostlinien in ganz Australien einzurichten. Geplant worden war ein wöchentlicher Service zwischen Perth und Derby, ca. 2000 Meilen Entfernung. Die Western Australia Airways-Fluggesellschaft erhielt dafür den Zuschlag und im Dezember 1921 wurde ein solcher Flugdienst eröffnet. Zum Inlandbriefporto von 2 d mußten für Sendungen per Luftpost zusätzlich 3 d gezahlt werden. Die Briefe des Eröffnungsfluges erhielten den Stempel 'Perth - Derby Aerial Mail, W.A., 4.12.1921. Derby wurde am 19.12. erreicht, denn in auf der Strecke liegenden Städten wurde zwischengelandet. Der Rückflug erfolgte einen Tag später.

Nun war die schon genannte Herald and Weekly Times nach wie vor ebenso an einem solchen Flugdienst interessiert, - ohne Zweifel natürlich mit Blick auf die einzunehmenden Gebühren. Im April des darauffolgenden Jahres 1922 organisierte diese Gesellschaft einen Flug Melbourne - Geelong, mit G.Carey als Pilot. Einen besonderen Sticker in blau erhielt jeder Brief aufgeklebt, außerdem den Poststempel Geelong 17.April 1922 abgeschlagen. Der Rückflug erfolgte am nächsten Tag. Mit der Einführung des Western Australia Air Service strebte die Regierung an, Queensland in Gänze abzudecken. Die Strecke Charlevill - Concurry mit ihren 500 Meilen Entfernung wurde für dieses Experiment auserkoren. Den Vertrag erhielt Queensland and Nothern Territories Air Services Ltd. mit den Piloten Mc Guinness und Hudson Fysh und dem Flugzeug vom Typ Armstrong Whitworth. Etwa 100 Briefe wurden am 2.11.1922 befördert, die alle einen Sticker mit der Inschrift 'For Aerial Transmission - First Trip - Australia's Second Aerial Mail' aufgeklebt erhielten. Am 5.11.1922 erfolgte der Rückflug.

Weitere Aktivitäten waren z.B. 1924 dehnte die Western Australian Airways Ltd. ihre Flugstrecke Geralstown - Derby auf 1500 Meilen aus; und die Lerkin Sopwith Aircraft Supply Co.Ltd. eröffnete, subventioniert von der Post, einen Flugdienst zwischen Adelaide und Sydney, dessen erster Flug am 2.6.1924 stattfand.

Obwohl ganz Australien zu diesem Zeitpunkt noch längst nicht mit einem Flugliniennetz gleich einer Bienenwabe überzogen war, zeigen doch die insgesamt aufgezählten Aktivitäten deutlich, wie ra-

sant sich doch innerhalb der ersten 10 Jahre der Luftpostdienst entwickelt hatte.

Lit.: P.Collins, By Air in Australia - the first ten years, in: The Australian Stamp Monthly, 17.7.1970, S. III und V, Übersetzung und Bearbeitung: Dr.K.Knopke.

Details zur ersten Flugpostmarke Australiens



Der Markenausgabepolitik anderer Länder folgend, gab es schon 1919 auch in Australiens Öffentlichkeit den Ruf nach einer speziellen Luftpostausgabe. Zu diesem Zeitpunkt jedoch reagierte die australische Postverwaltung nicht.



Erst 1926 im Zusammenhang mit der Eröffnung des regelmäßigen Luftpostverkehrs zwischen Perth und Adelaide wurden Überlegungen zur Herausgabe eines solchen Markentyps angestellt. Und wie so oft in der damaligen Zeit wurde auch für diesen Markenentwurf ein Wettbewerb ausgeschrieben. Gegen Ende 1928 wurden dann aus den vorliegenden Entwürfen die drei besten ermittelt (s. Abb.1-3) aus denen das zukünftige Markenbild ausgewählt werden sollte. Diese Entwürfe waren von R.A.Harrison gefertigt und vorgelegt worden. Schließlich entschied man sich für die ländliche Szene mit Schafen und Gummibäumen, darüber ein Flugzeug (Abb. 1), eine Zeichnung, die dann durch Harold Herbert aus Melbourne verfeinert



Abb. 1-3

und so für den Druck vorbereitet wurde. Bei dem abgebildeten Flugzeug handelt es sich um einen De Havilland-Doppeldecker, Typ DH 66, wie er auf der am 2.Juni 1929 eröffneten neuen "Ost-West-Linie" eingesetzt wurde. Die von Reitern geführte Schafherde unter den



Abb. 4

Gummibäumen stellt eine charakteristische Begebenheit der australischen Landwirtschaft dar.

Am 20.Mai 1929 erschien diese Marke (Abb.4) am Schalter, im Michel unter der Nr. 89. Sie war gedruckt in Bogen zu 80 Stück, 10 Reihen à 8 Stück. 18 000 Stück wurden mit 'OS'-Perforation als Dienstmarken herausgegeben (Mi.-Nr. D 78). Die Marken gibt es

auch in Markenheftchen. Es existieren zwei Markenbildgrößen, Typ A 31 : 22 mm und Typ B 31 3/4 : 21 1/2 mm.