

Deutschland – Israel PHILATELIE



Zeitschrift für Briefmarkenkunde von Israel ab der Staatsgründung 1948

Ergänzte Artikel aus dem Handbuch der ArGe Israel im BDPH

Flugpost – Ballonpost – Helikopterpost in Israel

Flugpost bedeutet in Israel seit der Unabhängigkeit Israels vor allem „El Al“. Der Ausdruck El Al „basiert auf einem Abschnitt im Buch des biblischen Propheten Hosea“ und bedeutet nach oben, zu Gott hin.

Im September 1948 besuchte der spätere erste Präsident Israels, Chaim Weizmann, eine Konferenz in Genf. Geplant war, ihn durch ein Flugzeug der Regierung zurückzufliegen. Doch die europäischen Staaten und die USA hatten ein Waffen- und Munitionsembargo gegen die Konfliktparteien des Ersten Arabisch-Israelischen Krieges (Unabhängigkeitskrieg) beschlossen, also auch gegen Israel. Die einzige verfügbare zivile viermotorige Maschine in Israel war eine bei der United States Overseas Airlines geleaste Douglas DC-4 mit dem US-amerikanischen Luftfahrzeugkennzeichen NC58021, die auf den Luftbrückenflügen zwischen der Tschechoslowakei und Israel eingesetzt wurde. Diese DC-4 wurde in kürzester Zeit in eine Maschine einer gar nicht existierenden Fluggesellschaft El Al verwandelt. Hierzu wurde das Flugzeug mit der Aufschrift der El Al / Israel National Aviation Company sowie zusätzlichen Tanks für einen Non-Stop-Flug von Genf nach Israel versehen. So täuschte man einen zivilen Rückflug vor und konnte das Embargo umgehen. Dies war damit der erste Flug, der unter dem Namen El Al durchgeführt wurde. Nach dem Flug wurde das Flugzeug wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Mit geleasten Flugzeugen nahm El Al am 15. November 1948 den regulären Flugbetrieb auf und wurde somit Israels erste staatliche Fluggesellschaft. Der erste Kauf von eigenen Maschinen, zwei Douglas DC-4, wurde im Februar 1949 mit American Airlines vereinbart. Die erste DC-4 nahm El Al am 3. April 1949 in Empfang. Finanziert wurde der Kauf durch die israelische Regierung, die Jewish Agency und andere israelische Organisationen.



Die Douglas DC-4 und moderne Flugzeuge im Tab auf einer Briefmarke aus dem Jahr 2018 zum 70. Jahrestag der israelischen Zivilluftfahrt.

Mit der Route von Tel Aviv nach Paris (Zwischenstopp in Rom) begann El Al den internationalen Flugdienst. Weitere Ziele im Ausland wie zum Beispiel Johannesburg oder London flog El Al im Jahr 1949 nur vereinzelt an. Dies änderte sich 1950, als El Al London per Linienflug ins Streckennetz nahm. Im selben Jahr kaufte El Al die südafrikanische Fluggesellschaft Universal Air-



10 Jahre Zivilluftfahrt in Israel mit der Abbildung einer Bristol Britannia.

Noch in den späten 1950er Jahren wurden die Britannias durch Boeing 707 ersetzt. Weltweite Verbindungen der El Al Israel Airlines mit diesem Flugzeug waren 1962 der Anlass für eine Sondermarke und einen Block.



In der Operation „Magic Carpet“ wurden zwischen Juni 1949 und September 1950 etwa 49.000 jemenitische Juden in den neuen Staat Israel geflogen. Der offizielle Name der Aktion wird auf dem Tab dargestellt: „Operation On Wings of Eagles“ (Operation auf den Flügeln der Adler).



Eine weitere Operation mit dem Namen „Ezra und Nehemiah“ folgte im März 1951 mit einer Luftbrücke über den Iran und Zypern, bei der über 107.000 Juden ausgeflogen wurden. Im Irak sah man „Juden als Unruheherd und potenziell störende Minderheit, die das Land am besten los wird.“

ways und nahm den Flugdienst nach Südafrika auf. Diese Maßnahme ist vor allem auf die Existenz einer großen jüdischen Gemeinde vor Ort zurückzuführen. Um den regionalen Flugbetrieb zu stärken, gründete die israelische Regierung die Fluggesellschaft *Arkia Inland Airlines*, an der El Al mit 50 Prozent beteiligt war.

Erste Frachtverbindungen nahm El Al ebenfalls 1950 mit einem ehemaligen Militärflugzeug des Typs Curtiss C-46 auf. Im Passagierbetrieb konnten vereinzelt Charterflüge in die Vereinigten Staaten von Amerika geflogen werden, die anschließend zu Linienverbindungen ausgebaut wurden.



Curtiss C-46 als Frachtflugzeug der El Al auf dem Flughafen London-Heathrow im Jahr 1954.



Beladung einer Bristol Britannia mit Luftpost auf dem Flughafen Lod im Jahr 1958.

Die israelische Regierung nutzte die Fluggesellschaft Anfang der 1950er Jahre, um von arabischen Übergriffen und Pogromen betroffene Juden nach Israel zu transportieren. Bekannte Operationen sind die Operation Magic Carpet in Jemen und der Transport irakischer Juden in der Operation Ezra and Nehemiah.

Eine weitere politische Aktion war der Transport des nationalsozialistischen Kriegsverbrechers Adolf Eichmann aus Argentinien, wo er von Geheimagenten überwältigt und entführt worden war, nach Israel.

Nach jahrelanger Nutzung von Lockheed Constellation vereinbarte El Al den Kauf von zwei Bristol Britannia. Somit war El Al nach British Overseas Airways Corporation die zweite Fluggesellschaft weltweit, die diesen Typ einsetzte.

Expansion während der 1960er Jahre

El Al blieb unrentabel, obwohl neue Bristol Britannias gekauft und die schnellsten planmäßigen transatlantische Nonstop-Flüge eingeführt wurden. Als Efraim Ben-Arzi in den späten 1950er Jahren die Leitung übernahm, wurden die Britannias daher durch Boeing 707 ersetzt.

Das erste Jahr, in dem El Al einen Gewinn vermelden konnte, war 1960. In diesem Jahr reisten über 50 Prozent aller Passagiere Israels mit den Flugzeugen der El Al. Am 15. Juni 1961 startete El Al den damals längsten Flug der Welt, er führte von New York nach Tel Aviv über 9269 Kilometer, wofür die eingesetzte Boeing 707 neun Stunden und 33 Minuten benötigte. Früher war für diese Strecke eine Zwischenlandung in London geplant. Zu dieser Zeit transportierte El Al durchschnittlich 56.000 Passagiere pro Jahr, ähnlich wie Qantas und mehr als damals bekannte Fluggesellschaften wie zum Beispiel Loftheadir. 1961 erreichte El Al weltweit den 35. Platz der größten Passagiermeilen-Werte (Passagiere multipliziert mit geflogenen Meilen).

Die Frachtparte der Fluggesellschaft erweiterte 1968 ihr Streckennetz mit Flügen nach Europa und in die USA mit überzähligen Curtiss C-46 des israelischen Militärs. Mit der *Tesbet Tourism and Aviation Services Ltd.* gründete El Al eine Catering-Tochtergesellschaft. Ende der 1960er Jahre erwirtschaftete El Al



Diesen Flug nach New York nutzte die israelische Post als Ersttagsbrief für die Ausgabe 10 Jahre Zivilluftfahrt mit der Bristol Britannia. Der rote Stempel zeigt allerdings noch die Lockheed Constellation.



Erstflug der El Al mit der Bristol Britannia nach Paris am 22. Dezember 1957.



Zur Weltausstellung 1964 in New York flog El Al schon mit der Boeing 707.



Zum 10. Jahrestag des Staates Israel unterstützte die Society of Israel Philatelists die Briefmarkenausstellung ISPEX 1958 in New York. Dazu gab es einen Sonderstempel der israelischen Post.



Sonderflug der El Al zur Internationalen Briefmarkenausstellung 1959 in Palermo.



Erster Flug mit Bristol Britannia der El Al am 18. Oktober 1959 nach München.

durchschnittlich einen Gewinn von zwei Millionen Dollar jährlich.

Die erste Boeing 747 stieß 1971 in Form der Boeing 747-200 zur Flotte. Der Kauf war umstritten, da einerseits die Kosten für das Flugzeug hoch waren und es aufgrund der Größe ein beliebtes Anschlagziel für Terroristen sein könnte. Doch El Al war es durch die Flottenerweiterung möglich, ihr Streckennetz erfolgreich zu erweitern. Die zweite Boeing 747-200 wurde ab 1973 auf dem Direktflug von Tel Aviv nach New York City eingesetzt. Durch Gegenwind kam es zeitweise zu 13 Stunden Flugzeit, damit waren es die längsten kommerziellen Flüge weltweit zu dieser Zeit.

Mitte der 1970er begann El Al, im Ausland Flüge am Sabbat durchzuführen. Die religiösen Parteien Israels verurteilten dies, da sie die jüdischen Gesetze gebrochen sahen und El Al die freiwillige Verpflichtung, nicht an diesem Tag zu fliegen, bei der Unternehmensgründung unterschrieben hatte. An dieser Verpflichtung wollte der gerade wiedergewählte Ministerpräsident Menachem Begin 1981 festhalten. Daraufhin drohte die nichtjüdische Gemeinschaft in Israel, die Fluggesellschaft zu boykottieren. Mitarbeiter hinderten aus Protest gegen das am Sabbat bestehende Flugverbot im August 1982 orthodoxe und chassidische Juden am Betreten des Tel Aviver Flughafens.

Im Jahr 1977 gründete El Al eine Charterfluggesellschaft mit dem Namen El Al Charter Services Ltd., später erhielt sie den Namen Sun d'Or International Airlines. Zwei Jahre zuvor meldete El Al seit den späten 1950er Jahren zum ersten Mal, vor allem wegen der globalen Rezession, ein negatives Betriebsergebnis. Bis zum Ende der 1970er Jahre wechselte die Geschäftsführung noch drei Mal, bis Itzhak Shander als Geschäftsführer ernannt wurde.

Als sich die politische Lage im Iran für Juden verschlechterte, übernahm El Al die Überführung iranischer Juden nach Israel. Daraufhin wurde die ganze Infrastruktur der El Al im Iran zerstört.

Im April 1980 war es El Al das erste Mal möglich, Flüge nach Ägypten anzubieten, da Ägypten einem Friedensvertrag mit Israel zugestimmt hatte.

Ende 1982 musste El Al nach mehreren

Gewerkschaftsstreiks den Flugbetrieb einstellen. Von der Regierung wurde Amram Blum als Zwangsverwalter bestimmt. Er begann seine Tätigkeit im Jahr 1983, als El Al einen Verlust von 123,3 Millionen Dollar vermeldete. Im selben Jahr wurden die Anteile an der Fluggesellschaft *Arkia Israeli Airlines* veräußert.

Unter der Zwangsverwaltung begann der Flugbetrieb wieder im Januar 1983. Die Regierung veranlasste den Kauf von zwei neuen Boeing 737 und verkündete Pläne, vier Boeing 767 für 200 Millionen Dollar zu kaufen. Innerhalb von vier Jahren konnte El Al durch die Zwangsverwaltung der Regierung wieder profitabel gemacht werden.

Im Mai 1988 wurde erneut der Rekord über die längste Flugzeit mit dem Flug von Los Angeles nach Tel Aviv gebrochen. Für die rund 13.000 Kilometer lange Strecke wurden 13 Stunden und 45 Minuten benötigt.

Im Jahr 1989 waren Polen, als einer der wenigen Staaten hinter dem eisernen Vorhang, und Jugoslawien neue Ziele im Streckennetz der El Al.

1990er Jahre und Anfang des 21. Jahrhunderts

Seit dem Januar 1990 bot North American Airlines Anschlussflüge von den Zielen, die El Al in den Vereinigten Staaten anflieg, an. Zu dieser Zeit besaß El Al eine Flotte von 20 Flugzeugen, welche unter anderem aus neun Boeing 747 bestand. Damals wurden auch die Boeing 707 schrittweise durch moderne Boeing 757 ersetzt. Durch den Zerfall der Sowjetunion konnte El Al erstmals Flüge nach Moskau anbieten. Die Evakuierung der jüdischen Bevölkerung in Russland wurde El Al durch die Regierung erst 1991 genehmigt, weshalb El Al erst ab August 1991 für jüdische Emigranten Charterflüge nach Israel anbieten konnte. Schließlich wurden aber auch freie Plätze auf Linienflügen von den Emigranten genutzt; somit transportierte El Al in Kooperation mit Aeroflot über 400.000 Emigranten in einem Zeitraum von drei Jahren nach Israel.

Am 24. Mai 1991 beförderte eine Frachtmaschine des Typs Boeing 747 der El Al statt der geplanten 760 insgesamt 1.137 äthiopische Juden von Addis Abeba nach Israel im Rahmen der *Operation Salomon*.



Erster Flug der El Al mit Bristol Britannia nach München am 18. Oktober 1959.



Eröffnungsflug 443 von Tel Aviv nach Kairo mit Boeing 707. Die Maschine war gekennzeichnet mit „Shalom“ und „Salaam“ zum Zeichen des Friedens. Im April 1980 konnte El Al einen regelmäßigen Flugdienst nach Kairo anbieten.



Eröffnung der El Al-Fluglinie von Tel Aviv nach Chicago am 2. April 1979.



El Al flog bis Ende der 1950er Jahre mit der Lockheed Constellation.



Bundespolizei sichert eine israelische Maschine der El Al auf dem Frankfurter Flughafen. (Raimond Spekking - CC BY-SA 4.0 via Wikimedia Commons)

mon. Dies ist bis heute ein ungebrochener Rekord, denn die Boeing 747 ist nur für rund die Hälfte der Passagiere ausgelegt. Während des Fluges wurden zwei Kinder geboren. In weniger als 36 Stunden wurden insgesamt 14.500 Äthiopische Juden nach Israel evakuiert.

Im Jahr 1995 unterzeichnete die Fluggesellschaft ein Codeshare-Abkommen mit American Airlines. Im Februar desselben Jahres endete die seit 1982 bestehende Zwangsverwaltung des Staates. Im Jahr 1996 vermeldete El Al einen Verlust von rund 83,1 Millionen Dollar; begründet durch die steigenden Kosten der Sicherheitsvorkehrungen und aufkommende Konkurrenz von anderen Fluggesellschaften, die Flüge nach Israel anboten. Um den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten, erfand man die „Flüge ins Nirgendwo“: Es wurden Rundflüge über das Mittelmeer mit besserem In-flight Entertainment angeboten. Außerdem bewarb man Tagesflüge zum Einkaufen nach London oder zu verschiedenen religiösen Orten in Osteuropa.

Seit 1997 operiert die Frachtabteilung El Al Cargo unter eigener Betriebslizenz.

Die erste Boeing 777 absolvierte ihren Jungfernflug für die El Al im März 2000. Die Auseinandersetzung über die Flüge am Sabbat flammte ebenfalls 2000 wieder auf, als El Al kritisierte, dass die Fluggesellschaft durch das Flugverbot an den Samstagen rund 80 Millionen Dollar Erträge jährlich verliere. Gleichzeitig gab Israel das Versprechen, das Sabbat-Flugverbot zu ändern, was aber bis heute nicht geschehen ist. Der weitere Verkauf von Anteilen bewirkte, dass El Al seit dem 6. Juni 2004 kein staatliches Unternehmen mehr ist.

Inlandsflüge mit Arkia Inland Airlines

Manchmal fragt man sich, warum eine bestimmte Fluggesellschaft gegründet wurde – war es, weil jemand dachte, dass es eine gute Idee wäre, um Geld zu verdienen oder vielleicht ein persönliches Interesse an dieser Art von Transport hatte, oder, im Falle der neugeborenen Staaten, ein solches Unternehmen als Botschafter fungieren könnte, der die Flagge des Landes in der ganzen Welt zeigt, anstatt ein kommerzielles Unternehmen, das nur auf Profit und Expansion aus ist? Die Antworten sind von Fluggesellschaft zu Fluggesellschaft unterschiedlich, und die Gründe für ihre Bildung sind manchmal sehr interessant oder sogar merkwürdig. Der Versuch, Arkia in eine der oben genannten Kategorien einzuordnen, wäre unmöglich, da keine der Kategorien dem Hauptgrund für die Existenz der Fluggesellschaft entspricht, nämlich der Bereitstellung eines Flugdienstes zu einem einzigen Zielort – Eilat, einer kleinen Stadt zwischen den großen Wüsten des Negev und des Sinai im Norden und Westen, dem wunderschönen Golf von Eilat, der den Zugang zum Roten Meer im Süden darstellt, und, wieder einmal, einem Wüstengebiet im Osten, auf dem Gebiet Jordaniens.

Als Arkia (am besten zu übersetzen mit „Ich werde aufsteigen“) im Januar 1950 gegründet wurde, geschah dies aus dem einzigen Grund, Eilat mit dem Rest Israels auf dem Luftweg zu verbinden, da die Stadt über keine geeigneten Straßen verfügte. Von Anfang an war dem Personal, das die Fluggesellschaft gründete, klar, dass das Gerede über Gewinne und Expansion etwas verfrüht war, und tatsächlich glaubte niemand daran, dass Arkia sich so entwickeln würde, wie sie es tat. Auf der Grundlage dieser Annahmen wurden der Fluggesellschaft zwei de Havilland Rapider zugewiesen, die den Kern der Flotte bilden sollten; beide Flugzeuge waren aus Überschüssen der Luftwaffe beschafft worden und ihr technischer Zustand war alles andere als zufriedenstellend. Infolge erheblicher Schäden an der Zelle musste eines der beiden Flugzeuge kurz nach der Übernahme aufge-



Die Dragon Rapide war in den Anfangsjahren die Grundlage des Flug- und Frachtverkehrs bei der Arkia.



Erster Flug mit Dakota DC-3 der Arkia Inland Airlines am 25. Juni 1956 nach Haifa.



Sonderflug der Arkia mit Dakota 4X ADA am 15. November 1956 von Lod nach Sherem el Sheikh.



Die Arkia DC-3 4X-AED auf dem Flugfeld von Eilat in den 1950er Jahren.

geben werden und absolvierte nur einige wenige Flüge, bevor es am Boden blieb und später verschrottet wurde.

Historisch gesehen gilt Arkia als Nachfolgerin von Aviron (hebräisch für Flugzeug), einem Unternehmen, das zwischen 1936 und 1949 sowohl als internationales Nichtlinienflugunternehmen als auch als nationale Fluggesellschaft tätig war und über eine Handvoll einmotoriger Leichtflugzeuge, meist osteuropäischer Bauart, und ein Paar DH Rapides verfügte, die in der Tat die einzigen Verkehrsflugzeuge des Unternehmens waren.

Die Expansion von Eilat in den frühen fünfziger Jahren verlief langsam, aber stetig. Neben dem Hafen, der zu einem wichtigen Tor nach Afrika und in den Fernen Osten wurde, begann Eilat, die Beschäftigten der Timna-Kupferminen aufzunehmen, und da immer mehr Menschen in die Region kamen, um sich dort niederzulassen und zu arbeiten, wurde Arkia klar, dass sie mehr Flugzeuge kaufen und einen Linienbetrieb einrichten musste, um den Verkehrsboom zu bewältigen. Daher erhielt die Fluggesellschaft 1953 ein weiteres Paar Rapides, die wie die ersten beiden von der Luftwaffe stammten, sich aber besser für den kommerziellen Einsatz eigneten, da sie vor ihrer Zeit beim Militär zur Flotte der East African Airways gehört hatten. Mit drei Rapides im Einsatz konnte die Fluggesellschaft einen Flugplan mit zweimal täglichen Verbindungen zwischen Tel Aviv und Eilat aufstellen und die Ersatzmaschinen für zusätzliche Fracht-, Lebensmittel- und Benzintransporte einsetzen. Häufig wurden auch werdende Mütter befördert, da es damals noch kein Krankenhaus in der Region gab. Als die Rapide 4X-AEH 1954 bei einem Startunfall verloren ging, sah sich Arkia erneut mit dem Problem der Ausrüstungskonfrontiert, da sich herausstellte, dass die Rapide nicht mehr als Erstlinienflugzeug eingesetzt werden konnte. Andererseits machte die Regierung deutlich, dass sie sich die Anschaffung neuer Flugzeuge nicht leisten konnte und dass die israelische Luftwaffe sehr gerne weitere Rapide-Flugzeuge abgeben würde, da diese nun aus der Verantwortung fielen und vorzeitig entsorgt werden sollten und sehr günstig zu beschaffen waren.



Sonderflug mit Dakota DC-3 der Arkia Inland Airlines 4X-ADA am 15. November 1956 von Lod nach El Tor.



Erstflug der Arkia am 24. Juli 1967 von Jerusalem nach Eilat.

Arkia war mit dem Gedanken an weitere Rapides nicht zufrieden, hatte aber keine andere Wahl, als sich in Israel nach überzahligen Flugzeugen umzusehen, wenn sie diese nicht im Ausland kaufen konnte. Die Fluggesellschaft wandte sich an einen ihrer Anteilseigner, die El-Al Israel Airlines (die 50 % der Aktien hielt, die anderen 50 % waren im Besitz von „Kanfof“, einer Holdinggesellschaft der Histadrut, des israelischen Gewerkschaftsbundes), und bat um C-46 Commando für den Einsatz auf den Strecken nach Eilat, wobei zwei Rapides als Reserveflugzeuge behalten werden sollten. El-Al hatte sieben Commandos als reine Frachtflugzeuge im Einsatz und setzte sie bis nach Teheran und London ein, konnte aber eine von ihnen für den Einsatz auf Inlandsstrecken freigeben, wobei das ausgewählte Flugzeug 4X-ALC hieß. Der Betrieb der C-46 wurde im Februar 1955 aufgenommen, wobei die Maschine ihre El-Al-Farben behielt und nur ein kleines Arkia-Emblem unterhalb des Cockpits trug, um auf den neuen Betreiber hinzuweisen. Das Flugzeug war mit 36 Sitzen in relativ luxuriöser Ausführung ausgestattet und zog mehr Passagiere an, so dass ab Sommer 1955 ein dritter täglicher Hin- und Rückflug eingerichtet wurde.

Die Möglichkeit, ein Ersatzflugzeug von El-Al zu erhalten, während die 4X-ALC gewartet wurde, und die weniger geflogenen Rapides, die auf eine Reparatur warteten, drängten die Fluggesellschaft dazu, neue Routen nach Rosh-Pina im Norden und nach Sodom im Süden zu eröffnen. Die Fluggesellschaft sollte jedoch eine weitere schwierige Phase durchleben, als das El-Al-Management beschloss, die gesamte C-46-Flotte zu verkaufen, einschließlich der 4X-ALC, die im Februar 1956 zum Verkauf stand. Zum Glück für Arkia nahm die Luftwaffe im Dezember 1955 ihr erstes Noratlas-Transportflugzeug in Empfang, und es wurde beschlossen, zwei DC-3 bis Oktober 1955 aus dem Verkehr zu ziehen, um die Ausbildung der Besatzungen und die Umrüstung von der militärischen C-47-Konfiguration auf DC-3C-Flugzeuge zu ermöglichen. In der Zwischenzeit kehrte die C-46 zu El-Al zurück und wurde in die USA verkauft, während eine der Rapide-Maschinen nach Großbritannien verkauft wurde,



Erster Sonderflug der Arkia am 6. Juli 1967 von Jerusalem nach Rosh-Pinna.



Werbewirksame Lackierung der Arkia-Flugzeuge in den 1970er Jahren.



Erstflug der Arkia am 23. Juli 1967 von Rosh-Pinna nach Eilat.



In den weiteren Jahren wurde auch Arkia Inland Airlines mit modernen Flugzeugen Boeing 707 und 757 (unten) ausgerüstet, um dem wachsenden Tourismusverkehr bedienen zu können.



Von Arkia Inland Airlines angeflogene europäische Länder.

so dass nur noch eine Rapide-Maschine zur Unterstützung der Flüge nach Eilat, Rosh-Pina und Sodom im Einsatz war.

Im Oktober 1956 starteten Großbritannien, Frankreich und Israel die *Operation Musketeer* (in der Suezkrise) gegen Ägypten, die zu einer Mobilisierung von Besatzungen und Flugzeugen führte. Die DC-3 erhielten einen braun-blauen Tarnanstrich über den Airline-Titeln, behielten aber ihre zivilen Zulassungen und Eigentumsrechte. Nach Beendigung der Kampfhandlungen stellte Arkia die letzte Rapide außer Dienst, behielt sie jedoch für eine mögliche künftige Nutzung. Im April 1957 wurde die Flotte um ein weiteres Paar Dakotas erweitert, und die Verkehrszahlen zeigten 65.977 beförderte Passagiere, verglichen mit 23.330 im Vorjahr, und mehr als 5.000 Tonnen Fracht und Post auf fast 3.200 Flügen.

Nach dem Krieg wurde eine Ölpipeline zwischen Eilat und Aschdod, einem weiteren wichtigen Mittelmeerhafen, verlegt, und die Stadt Eilat blühte auf und wurde bald zur größten Stadt des Südens; sie verfügte nun über eine direkte Straßenverbindung mit dem Zentrum Israels, was es Arkia ermöglichte, weitere Tätigkeitsbereiche zu erschließen.

Die Strecke nach Rosh-Pinna wurde zum zweiten Liniendienst der Fluggesellschaft, der einmal täglich von DC-3-Maschinen bedient wurde, die auch Haifa unregelmäßig anfliegen.

Heute bietet Arkia Israeli Airlines sowohl Linien- als auch Charterflüge sowie Pauschalpakete an. Im Liniendienst fliegt sie innerhalb Israels von Eilat und Tel Aviv - Ben Gurion. International werden Städte in Europa sowie als deutschsprachige Linienziele derzeit der Flughafen Frankfurt/Main und Flughafen Salzburg bedient. Bis zur Corona-Pandemie wurde lediglich der Flughafen München angefliegen.

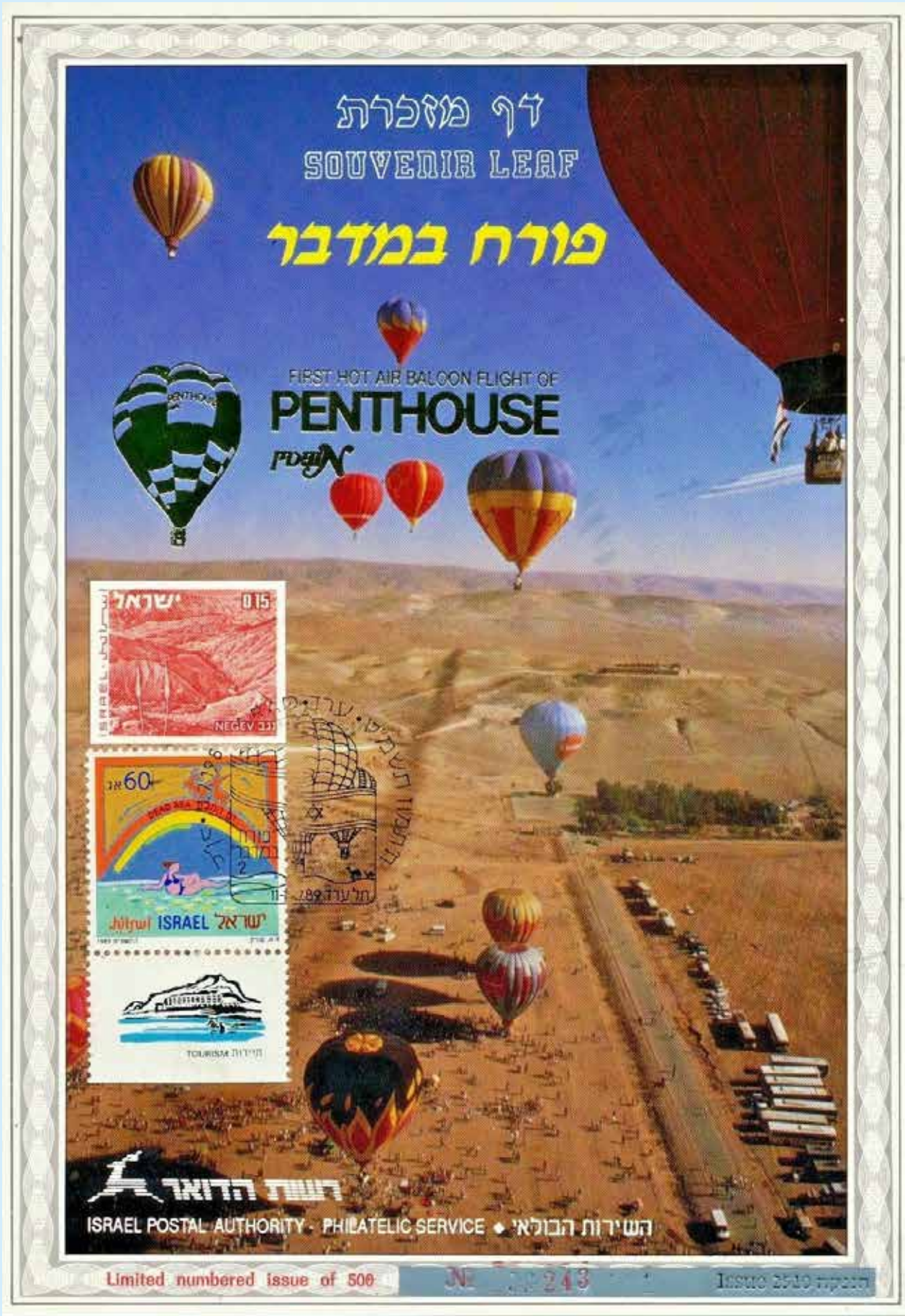
Ballonpost in Israel



18. Ballonpostflug zugunsten eines Pflegeheimes für verwaiste und verlassene Säuglinge in Österreich. Sonderstempel der El-Al vom 9. März 1958, Ballonpost-Sonderstempel vom 27. April 1958 zum Tag der Luftfahrt in Wien, Ankunftsstempel Mauerbach vom gleichen Tag. (Delcampe)



Fesselballon-Flug zur Jubiläumsausstellung in Tel Aviv am 8. September 1959. (Delcampe)



Privates Souvenir-Leaf, ausgegeben vom Philatelic Service 1989, Sonderstempel mit Ballonflugmotiv.



Heißluftballon-Flüge vom 22. bis 26. April 1978 in Israel, Freiballon-Bordstempel HB-BEK. (Delcampe)



13. Deutscher Kinderdorf Sonder-Ballonflug mit israelischem Sonderstempel zur Feier des Ersten bemannten Ballonflugs von Montgolfier, Ballon-Bordstempel vom 30. August 1974. (Delcampe)



Ballonsport-Ausgabe der Israel Post aus dem Jahr 1994.



Erste Ballonfahrt von Jerusalem mit Landung in Beer-Sheba am 27.4.1978 mit Fesselballon, Bordstempel.



Ballonflug über israelischer Landschaft und „Ballonglühn“.

Helikopterpost in Israel



Helikopterflug aus Anlass der Briefmarkenausstellung Haifa '87.



Helikopterflug für Pilger vom „Guten Zaun Metula“ nach Bethlehem an Heiligabend 1976.



„Der gute Zaun“ ist ein Begriff, der sich auf die 120 km lange gebirgige Nordgrenze Israels zum Libanon während des Libanonkrieges bezieht. Medizinischer Helikopterflug aus Dovev in Obergaliläa zum Rambam Hospital in Haifa am 1. September 1976.