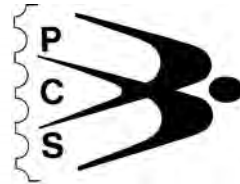


Ausgabe 2/2013



# PHILATELIE UND LUFTPOST



Gemeinschaftsausgabe des  
Philatelisten-Club Swissair PCS  
Schweizerischen Aerophilatelisten-Vereins SAV



**Erstflug Airbus A330-200 der Air China**  
 07. Mai 2013 Peking - Genf

**Erstflug mit Bombardier Dash 8-200 der Inter Sky**  
 12. Mai 2013 Altenrhein - Elba



## **Inhaltsverzeichnis**

Vorstand des PCS / Aufgabenbereich	Seite 4
Vorstand des SAV / Aufgabenbereich	Seite 5
Liebe Mitglieder Peter Beer / Heinz Berger	Seite 6
SAV – Termine	Seite 9
PCS – Termine	Seite 10
Die kommenden Anlässe des SAV im 2013 und 2014	Seite 11
Angebote / Verkauf / Redaktionsschluss	Seite 12
Wussten Sie schon ..... Walter Kalt	Seite 12
FISA - Quo Vadis ?	Seite 13
Luftfahrzeug - Erkennung	Seite 17
Oskar Bider Peter Beer	Seite 23
Die SAV-Sonderflüge vom 13. Juli 2013 Heinz Berger	Seite 28
Südatlantik-Post ab Schweiz Fritz Kirchhofer	Seite 30
Der Ingenieur, der in Amerika ein Luftschiff baute Walter Kalt	Seite 48
Der besondere Beleg Peter Beer	Seite 49

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

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

**vom SAV**

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



## Philatelisten-Club Swissair

### Vorstand des PCS / Aufgabenbereiche

#### **Präsident ( zusätzlich Mitgliederdienst, Nachversand, Aktionen )**

Peter Beer                                      Birchwilerstrasse 7                                      8303 Bassersdorf  
Tel. 044 860 89 48                                      E-Mail peterbeer@gmx.ch

#### **Vizepräsident, EDV Informationsverwaltung**

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

#### **Ehrenpräsident**

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

#### **Protokoll**

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

#### **Finanzen**

Martin Schöb                                      Dorfstrasse 15                                      8427 Freienstein  
Tel. 044 865 14 07                                      E-Mail schoeb.martin@sunrise.ch

#### **Versand**

Manja Schnetzler                                      Heinrich-Bosshardstr.38                                      8405 Winterthur  
Tel. 052 233 02 95                                      E-Mail manja.schnetzler@vtxmail.ch

#### **Korrespondenz und Neuheitendienst**

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

#### **Grafik, Philatelie und Luftpost, Homepage**

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

#### **Clubabende**

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

**Vereinsadresse: Philatelisten-Club Swissair   Postfach   8058 Zürich**  
**www.philclub-swissair.ch**



## Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein

### Vorstand und Funktionen im SAV 2013 bis GV 2014

<b>Präsident:</b>	Heinz Berger, Gofritstrasse 9 3114 Wichtrach Tel: 031 781 18 01 Email: heinz.berger@certiconsult.ch
<b>Vizepräsident, Auktionator und Webmaster</b>	Rolf Rötheli, Sihlwaldstr.9/11 8135 Langnau am Albis Tel: 079 230 93 89 Email: rolf.roetheli@juliusbaer.com
<b>Sekretär und Katalogstelle:</b>	Jürg Tschumper, Im Langacher 15, 8606 Greifensee Tel: 044 940 78 74 Email: jtsch@gmx.ch
<b>Finanzen: und Mitgliederliste</b>	Werner Liechti, Eigenheimstrasse 6, 2503 Biel/Bienne Tel: 032 365 90 80 Email: liechti.werner@bluewin.ch
<b>Rundsendedienst:</b>	Alex Berg, Appitalstrasse 24, 8804 Au Tel: 044 781 11 87 Email: alex.berg@hispeed.ch
<b>Neuheitendienst:</b>	Alex Unterfinger, Via Campagne 6b, Postfach 117, 6596 Gordola Tel: 091 745 44 61 Email: alex@cicli.ch
<b>Leiter Katalogkommission:</b>	René Koller, Engelstrasse 3, 8004 Zürich Tel: 044 241 77 88 Email: r.koller@gmx.net
<b>Beisitzer</b>	Roland Aeschlimann, Gartenstrasse 48, 8102 Oberengstringen Tel: 044 750 18 41 Email: roland.aeschlimann@hotmail.com
<b>Delegierter FISA: Ehrenpräsident</b>	Tony A. Roth, Haldenstrasse 13, 8302 Kloten Tel: 044 814 11 68 Email: tony.roth@swissonline.ch
<b>Ehrenpräsident:</b>	Roland F. Kohl, 22911 Lakeview Drive Millsboro Delaware 19966, USA Tel: 001 302 934 9047 (bitte Zeitverschiebung beachten) Email: rolandfk@gmail.com

Vereinsadresse: Heinz Berger, Präsident SAV, Gofritstrasse 9, Postfach 222, CH-3114 Wichtrach

## **Liebe Mitglieder,**

Mehrere Mitglieder haben im 2013 bei verschiedenen Ausstellungen mitgemacht. Ich gratuliere allen, unabhängig von der Punktzahl oder Rang, den sie erhalten haben. Sich Mühe geben und ein Exponat zu erstellen ist schon eine tolle Sache! Wenn es dann mit der Bewertung nicht stimmt, ist das in meinen Augen ein Wermutstropfen. Aber auf die erbrachte Leistung kann man stolz sein! Und meistens hat man selber wieder etwas gelernt bei den Nachforschungen. Wichtig finde ich, dass man seine Ideen, wie man ein Exponat aufbauen kann, auch anderen Personen zeigen kann. Ich habe so auch schon ein par Ideen „geklaut“ und für mein Exponat verwendet.

Bei der Swiss ist eine Entscheidung gefallen: als Ersatz für die A340 werden Boeing B777 angeschafft. Ein Flugzeug „ab Stange“, dafür keine Kinderkrankheiten. Auch bei der Regio-Flotte kann man sich freuen: Am 16. September 2013 absolvierte das neue Flugzeug des Typs CSeries 100 von Bombardier nach intensiven Triebwerk-Tests, Langsam- und Hochgeschwindigkeitsrolltests erfolgreich seinen Erstflug. Dass der neue Flugzeugtyp dank modernster Technologien bei Triebwerken, Systemen und Materialien neue Massstäbe setzt, konnte erstmals live miterlebt werden. Das neue Flugzeug ist halb so laut für das menschliche Hörempfinden wie der Jumbolino, welchen die CSeries ersetzen wird.

Im Lufthansakonzern ist ein gewichtiger Abgang bekannt geworden: Christoph Franz gibt die Leitung ab und wird Verwaltungsratspräsident bei der Roche! Das mitten in der Kostensparübung, welche er bei seinem Antritt aufgegleist hat. Aber eben: in der Schweiz kann man sich besser durchsetzen bei Lohnsparmassnahmen, Arbeitszeitverlängerungen und Stellenabbau, da gibt es keine Streiks!!

Der PCS war an den beiden aerophilatelistischen Anlässen, dem Oskar Bider Tag in Langenbruck und den Tagen der Aerophilatelie in Laufen resp. Breitenbach anwesend. Trotz der guten Organisation kamen leider nur wenige Zuschauer.

Dieses Heft ist etwas dicker ausgefallen als das Letzte. Ich danke allen Autoren für Ihre Beiträge! So ist es auch für den Redaktor Walter Kalt eine Freude, ein Heft zu gestalten!

Ihr PCS-Präsident



### **Seitens des SAV gibt es folgendes zu berichten:**

Das ganz grosse Ereignis im April 2013 war die Vernissage des Luftposthandbuchs Ausgabe 2013 und der anschliessende Verkauf des Handbuchs.

Die neutralen Beurteilungen (Rezensionen) des Buchs in Deutschland waren sehr positiv. Das freut uns sehr.

Aus der Schweiz ist von verschiedenen Seiten Kritik aufgetaucht. Der Vorstand hat an seiner letzten Sitzung die Kritikpunkte diskutiert und wo sinnvoll, sind auch Korrekturen vorgesehen.

Mit aller Klarheit aber muss gesagt werden, dass es sich beim neuen Luftposthandbuch um ein SAMMLER-Handbuch handelt. Über die Qualität der gezeigten Belege und Stempel können und wollen wir nicht diskutieren, sondern dem Sammler zeigen wie es idealerweise sein könnte. Bezüglich der Preise wurden zur Verfügung gestellte Auktionskataloge und Ergebnislisten der letzten Jahre konsultiert. Bei einer so grossen Anzahl von Preishinweisen schleichen sich auch Fehler ein. Allerdings werden Preise durch Angebot und Nachfrage, kurz "dem Markt", geregelt. Trotzdem sind wir offen für alle möglichen Hinweise. Der Leiter der Katalogkommission, René Koller, nimmt diese gerne entgegen (Information auf Seite 4 des neuen LHB's). Aus heutiger Sicht ist das neue Luftposthandbuch auch betriebswirtschaftlich gesehen ein Erfolg. Fast 600 Handbücher wurden bisher im In- und Ausland verkauft.

Die Höhepunkte des Bider-Jahres sind vorbei. Das Biderfest in Langenbruck war ein grosser Erfolg. Unsere Ausstellung in der Turnhalle wurde von einigen hundert Personen besucht. Die Sonderflüge am 13. Juli 2013 konnten dank dem perfekten Flugwetter problemlos durchgeführt werden. Hptm. Fürstenberg (Helikopterpilot der CH-Luftwaffe) und Paul Schär (Gletscherpilot) brachten unsere Post wohlbehalten an die Bestimmungsorte. Der Ankunft-Stempel 3801 Jungfrauoch, 13.7.13--9, 3454m ü.M., ist auch nicht alltäglich. Beachten Sie bitte den Bildbericht in diesem Heft.

Die hervorragende Bider-Ausstellung im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern schloss offiziell Ende August 2013, ist aber noch für einige Zeit zu sehen. Zwei unserer Mitglieder, Roger Schaub und Ueli Heiniger, haben an dieser Sonderausstellung mit ihren Exponaten über Oskar Bider teilgenommen. Für ihren geschätzten Beitrag möchte ich den Beiden herzlich danken. Die Wechsausstellung geht nun weiter mit dem Exponat von Ueli Heiniger "Soldatenmarken der Fliegertruppen 2. Weltkrieg 1939-

1945". Dieses Exponat bleibt bis Ende November 2013. Weitere Exponate sind angemeldet, wir suchen aber weiterhin Exponate mit idealerweise 8 Rahmen. Das Anmeldeformular kann von der SAV-Homepage heruntergeladen werden, oder wir können es Ihnen zusenden. Die Exponate sind vor Sonneneinstrahlung geschützt und auch die Versicherung ist geregelt. Die Tage der Aerophilatelie 2013 in Laufen (BL) mit Ausstellung in der Grienhalle in Breitenbach SO sind vorbei. Die Ausstellung mit 88 Rahmen war, nicht nur aus meiner Sicht, grosse Klasse. Die Vielfalt der Aerophilatelie konnte so eindrücklich gezeigt werden. Erfreulich war auch der Besuch unseres Verbandspräsidenten, Jean-Marc Seydoux, der extra aus dem Greyerzerland angereist ist, sowie die Teilnahme von Sammlern aus der Westschweiz. Der Sonderflug vom Flugplatz Dittingen (30. Dittinger Flugtage) nach Grenchen mit Hansruedi Dubler am Steuer konnte erfolgreich durchgeführt werden. Die lokale Presse hat sich sehr für den Anlass interessiert, was sich auch in verschiedenen Beiträgen im "Wochenblatt für das Schwarzbubenland und das Laufental" (Auflage 21'500) bemerkbar macht. Sehr enttäuschend jedoch waren die Besucherzahlen an beiden Tagen. Nur sehr wenige Besucher sind nach Breitenbach gekommen. Das gibt zu denken.

Wir danken allen, die zu diesem Anlass beigetragen haben. Der Post für den Sonderstempel und dem Sonderpostbüro, der Stiftung zur Förderung der Philatelie für die Zurverfügungstellung der Ausstellungsrahmen sowie allen Ausstellern, Händlern und Vereinsvertretern. Ein besonderer Dank geht an alle Helfer, die beim Auf- und Abbau der Rahmen, bei der Organisation des Anlasses, in der Küche, usw., mitgeholfen haben. Auch dem OK der Dittinger Flugtage und den Redaktoren des Wochenblatts ein ganz herzliches Dankeschön.



Bildnachweis:  
Photopress/Verkehrshaus

Unser Ehrenmitglied, Herr Dr. h.c. Alfred Waldis, ist am 10. Juli 2013 an den Spätfolgen eines Unfalls verstorben. Herr Dr. Waldis hatte über viele Jahre seines Schaffens ein grosses Verständnis für die Philatelie, insbesondere der Aerophilatelie, gezeigt. In den Jahren 1969, 1972, 1975 und 1985 hatte er unseren Verein massgeblich bei der Durchführung der Tage der Aerophilatelie in Luzern (LUPO's) unterstützt. In Dankbarkeit um seine

grossen Verdienste um die Aerophilatelie und Aviatik hat der SAV Ihm die Ehrenmitgliedschaft angeboten, die er mit Freude und Genugtuung



angenommen hat. Mit Herrn Alfred Waldis verlieren wir nicht nur einen lieben und grosszügigen Menschen, sondern auch einen profunden Kenner der Aviatik und der damit verbundenen Luftpostbeförderung. Wir werden Herr Alfred Waldis in bester Erinnerung behalten.

**Anlässlich der SAV-Herbstversammlung vom 17. November 2013 (nach der Auktion und dem Mitglieder-Mittagessen) wird Herr Kurt Rünzi, Präsident des Heissluft Ballonclubs Zürichsee uns einen Vortrag halten. Hier eine Kurzvorstellung des Referenten:**

Kurt Rünzi gründete 1971 den Heissluft Ballonclub Zürichsee. Von den reichlich gesammelten Erfahrungen profitieren die jungen Piloten sowie die Passagiere.

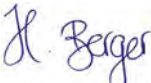
Bei den ersten Versuchen mit neuartigen Heissluftballonen in den USA war unser Clubgründer dabei und half bei der Entwicklung dieser Aerostaten wacker mit. Der erste dieser neuartigen Heissluftballone kam 1966 in die Schweiz und war damit auch der Erste in Europa.

Kurt Rünzi baute die erste Schule zur Ausbildung von Heissluftballon-Piloten auf. Die ersten Schüler legten bereits 1972 Ihre Prüfungen ab. Unzählige weitere Fahrschüler wurden von Kurt Rünzi ausgebildet, etliche erlangten später selber das Fahrlehrer-Brevet. So verbreitete sich dieser schöne Sport in Windeseile. Bis heute betreiben mehr als 500 ausgebildete Piloten diesen Sport und bringen Jahr für Jahr alleine in der Schweiz 20'000 bis 30'000 Passagiere zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Die Schulungsunterlagen wurden von vielen europäischen Ländern übernommen. So wurde der Sport auch dort schnell verbreitet. Heute gibt es weltweit über 10'000 Heissluftballon-Piloten und ebenso viele Heissluftballone.

Er selber hat gegen 2500 Fahrten absolviert, die ersten Alpenfahrten 1973 gemacht, 1970 zwei absolute Weltrekorde gefahren und viele internationale Veranstaltungen organisiert (Flims, Arosa, Wohlen, Zumikon, Guldenen etc.). Zudem hat er das erste Heissluft-Luftschiff (Zeppelin) gebaut und gefahren und war mit dem ersten Solarballon (sonnenbeheizter Ballon) in der Luft. Ebenso testete Kurt Rünzi den ersten Ballon, der mit Helium und heisser Luft betrieben wurde (so wie ihn Bertrand Piccard um die Welt gefahren hat).

Ich wünsche allen bereits jetzt frohe Festtage und ein gutes und erfolgreiches Jahr 2014.

Ihr SAV-Präsident 

Die **Tauschabende des PCS** sind im **Restaurant Landhus** in **Zürich-Seebach** jeden **1. Montag im Monat** jeweils um 19.30 Uhr.

**2013:** 04. November **Vortrag von Christian Schmid**  
**Space Race - Wettlauf zum Mond**  
02. Dez. **Chlausabend** 19.00 Uhr

**2014:** 06. Jan.            03. Feb.            03. März            07. Apr.  
05. Mai            02. Juni            07. Juli            01. Sep  
06. Okt.            03. Nov.            01. Dez. **Chlausabend** 19.00

**Generalversammlung**

Freitag, 28. März , ab 18.00 Uhr im Rest. Landhus

**Ich freue mich auf einen Beitrag von Ihnen für das Club-Heft 1/2014.**

**Senden Sie diesen an:**

Walter Kalt  
Opfikerstrasse 3  
8303 Bassersdorf  
oder per e-Mail an [kawa@vtxmail.ch](mailto:kawa@vtxmail.ch)

Redaktionsschluss für Philatelie und Luftpost Ausgabe 1/2014 ist der **14. Februar 2014**

## **SAV-Termine 2013 und 2014**

### **Sonntag, 17. November 2013, SAV Herbstversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion und Vortrag**

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung in der Metzgerhalle, die im Oktober 2013 versendet wird.

### **Sonntag, 27. April 2014,**

### **SAV Generalversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion**

Bitte beachten Sie die Einladung zur Hauptversammlung in der Metzgerhalle, die Ende März 2014 versendet wird. Im Anschluss an die Auktion findet das gemeinsame, durch den SAV bezahlte, Mittagessen statt. Anschliessend findet die 89. GV statt.

### **Samstag & Sonntag, 14. & 15. Juni 2014, Tage der Aerophilatelie (TDA) 2014 auf dem Flugplatz Biel-Kappelen**

Die Tage der Aerophilatelie 2014 finden am 14. und 15. Juni auf dem Flugplatz Biel-Kappelen statt. Unter dem Patronat des SAV organisiert der Philatelistenverein Biel den Anlass. Der Verein feiert im 2014 sein 125-jähriges Bestehen. Weitere Jubiläen werden gefeiert: über 100 Jahre Flugwesen in Biel, 45 Jahre Flugplatz Biel-Kappelen und 85 Jahre der Flugverbindung Bern-Biel-Basel. Parallel zum diesem Anlass findet ein Flugmeeting auf diesem Flugplatz statt.

### **Sonntag, 16. November 2014, SAV Herbstversammlung in Zürich-Oerlikon mit Auktion und Vortrag**

Bitte beachten Sie die Einladung zur Herbstversammlung in der Metzgerhalle, die im Oktober 2014 versendet wird.

**Der SAV-Höck in der Metzgerhalle in Zürich Oerlikon** findet **jeden 2. Mittwoch des Monats** statt.

Es sind dies für **2013/2014** die folgenden Daten:

**2013:** 09. Oktober, 13. November und 11. Dezember.

**2014:** 08. Januar, 12. Februar, 12. März, 9. April, 14. Mai, 11. Juni, 09. Juli, 13. August, 10. September, 08. Oktober, 12. November und 10. Dezember.

Man trifft sich um etwa 18.30 Uhr am SAV-Stammtisch im Restaurant.

### Angebot

Das ehemalige Mitglied aus den USA, Herr Charles J. LaBlonde, hat ein Magazin mit 34 Seiten (Englisch, Glanzdruck, 2013) mit dem Titel „SWISSAIR SPECIAL FLIGHTS of 20 September 1944“ verfasst. Viele farbige Abbildungen von Belegen und Dokumenten sowie viele interessante Texte.

Er bietet dies für Fr. 20.-- an. Bei einer Sammelbestellung, Sammelbezahlung sowie einem Versand aus den USA könnte das Magazin etwas günstiger werden. Bestellungen bis spätestens Ende November an Heinz Berger.

### Zu Verkaufen

UNO-Erstflüge ab 01.11.1969 - 28.10.1985 über 300 Belege in 3 Briefalben.

Wert nach UN-Flugpost-Katalog Ca. Fr. 7500.00

Verkaufspreis nur Fr. 700.00

Kann nach telefonischer Vereinbarung besichtigt werden.

Tel.Nr. 044 821 34 25

### Wussten Sie schon...

...dass bei der berühmten **Berliner Luftbrücke** 1948 - 1949 auch Flugboote vom Typ Short Sunderland zum Einsatz kamen. Als Landeflächen dienten die Havel und der Wannsee. Die großen, viermotorigen Maschinen transportierten u. a. Säcke mit Speisesalz zur Versorgung der eingeschlossenen Berliner Bevölkerung mit dem wichtigen Mineral. Für diese Güter waren die Sunderland besonders geeignet, da das Salz bei dem seewasserfesten Flugboot im Gegensatz zu den Landflugzeugen keine Korrosion verursachte.



Marke: Sammlung Walter Kalt  
Text Quelle: [www.airventure.de](http://www.airventure.de)

## **FISA – Quo vadis?**

**FISA** = **F**édération **I**nternationale des **S**ociétés **A**ero- et **A**strophilatélique, Internationaler Verband der Aero- und Astro-Philatelisten-Vereine.

Vom 26.-28. April 2013 wurde in San Francisco die WESTPEX 2013 durchgeführt, eine grosse nationale Ausstellung mit Schwerpunkt auf Aero- und Astrophilatelie. Zudem war eine sehr grosse Anzahl Händler anwesend. Während diesem Anlass wurde am 27. April 2013 der 46. FISA-Kongress, welcher alle zwei Jahre stattfindet, durchgeführt. Nachdem die FISA kurz vor der Auflösung stand, wurden einige Erwartungen in diese Versammlung gesteckt.

Pünktlich um 09.30 Uhr begrüusste der Präsident Ross Wood die Mitglieder und Gäste. Von den 24 Mitgliedern waren 8 anwesend, aber alle anderen waren mit einer Vollmacht vertreten. Vom Präsidium fehlten Hans Mierl, Bedrich Helm (beide mit Sportverletzungen!), Hugo Goeggel und Romano Savini.



Das anwesende FISA-Präsidium: W. Porges, S. Bruylants, Präsidenten Ross Wood (stehend), J. Bekaert und D. Pillage (von rechts nach links).

Die Traktanden waren schnell durch (bis zu den Statutenänderungen). Hier die wichtigsten Facts:

- Dem Präsidium wurde für die vergangenen beide Jahre „Absolution“ erteilt.
- Das Vermögen der FISA beträgt per 31.12.2012 rund 15'240 Euro.
- Neu ins Präsidium wurden gewählt: Dominique Petit (F) Peter Beer (CH) und für den zurücktretenden Gerard Collot, Richard Saundry (GB).
- Als neuer Rechnungsrevisor wurde anstelle von Peter Beer Johannes Palmer (D) gewählt.
- Die Jahresbeiträge bleiben unverändert.

Der etwas längere Brocken war dann die von den drei Schweizer-Vereinen (Schweiz. Aerophilatelisten-Verein SAV, Philatelisten-Club Swissair PCS und Gesellschaft der Weltall-Philatelisten GWP) angestrebten Statutenänderungen. Wobei zu bemerken ist, dass viele Punkte bereits 2001 in Wuppertal beschlossen, aber nie niedergeschrieben wurden. Auch hier die wichtigsten Facts:

- Sitz der FISA ist in Zürich (CH). Dies wurde bereits in Wuppertal beschlossen, da in der Schweiz die in Europa einfachsten gesetzlichen Vereinsregeln gelten.
- Die FISA soll die Kommunikation zwischen den Mitgliedern vereinfachen und fördern.
- Alle zwei bis vier Jahre soll unter dem Patronat der FISA eine Aero- und Astrophilatelie-Ausstellung durchgeführt werden.
- Generell wurde das Internet (Email) als Kommunikationsmittel miteingebunden.
- Das Präsidium besteht aus mindestens 4 Mitgliedern. Eine Beschränkung nach oben wurde abgelehnt. Ebenso wurde der Satz, dass die Mehrheit des Präsidiums aus Europa sein muss, gestrichen.

Meines Erachtens hat die FISA nun wieder aktuelle Statuten, die zeitgemäss sind und den gesetzlichen Ansprüchen genügen!

Wie geht es nun weiter?

Zuerst müssen wir uns nochmals vor Augen führen, wieso die FISA gegründet wurde. Der Verein wurde ja 1960 ins Leben gerufen. Damals gab es bei internationalen Ausstellungen noch keine eigene Aero- und Astro-Philatelie – Klasse! Wir wurden mit den Regeln der Postgeschichte oder der Motivphilatelie bewertet, was für uns unbefriedigend war. Dank der FISA hatten wir Aero- und Astrophilatelisten eine „gemeinsame“ Stimme und konnten uns bei der FIP für eine eigene Ausstellungs-klasse und ein eigenes Bewertungs-Reglement einsetzen. Im Moment ist das alles ok, aber die Gefahr besteht, dass dies wieder ändert! Ebenfalls müssen wir aufpassen, dass an internationalen Ausstellungen nicht plötzlich die Klasse Aero- und/oder Astro-Philatelie fehlt. Das ist z.B. in London im Jahr 2015 der Fall: hier fehlt die Astro-Klasse! Deshalb braucht es aus meiner Sicht eine FISA. Das heisst aber auch, dass viel Arbeit im Hintergrund gemacht wird, die das einzelne Mitglied gar nicht mitbekommt. Das bedeutet aber eben nicht, dass die FISA „nichts tut“!

Am Kongress in San Francisco kamen auch ein paar gute Ideen zur Sprache. So wurde zum Beispiel von D.Petit angeregt, eine aero- und astrophilatelistische Plattform zu gestalten, in welcher Mitglieder Fragen

stellen können und kompetente Antwort erhalten. Vielleicht kennen sie schon andere Foren wie z.B. das Zeppelin-Forum.

Weiter wurde beschlossen, dass S. Bruylants die Webseite neu gestaltet. Bill Dwyer (USA) wird ihm dabei helfen.

Auch möchten wir anregen, dass bei einer Ausstellung neben der bewerteten Klasse auch nicht zu bewertende Exponate gezeigt werden können. Dies müssen wir aber im Moment auf nationaler Stufe bewirken, da international jetzt schon ein Platzproblem mit Ausstellungsrahmen besteht!

Die amerikanischen (AAMS) und britischen (BAMS) Aerophilatelisten führen untereinander einen 1-Rahmen-Wettkampf durch: jedes Team hat sieben Teilnehmer und das beste Team gewinnt einen Pokal. Warum so etwas nicht auch in Europa? Dies fördert sowohl die Kenntnisse wie auch die Kameradschaft unter den einzelnen Klubs!

Generell wird vom FISA-Präsidium ein aktiverer Austausch von Neuigkeiten der einzelnen Mitglieder erwünscht. Das bedingt, dass von den einzelnen Präsidenten Neuigkeiten der FISA mitgeteilt werden. Ebenso sollen auch Informationen von der FISA-Webseite abgerufen und an die eigenen Vereins-Mitglieder weitergeleitet werden!! Sie kennen das sicher aus dem eigenen Verein: Jeder Klub ist so gut wie die einzelnen Mitglieder! Wenn diese sich nicht aktiv beteiligen, kann auch der beste Präsident nichts bewirken. Und das Gleiche gilt auch für die FISA!

Ich glaube, dass die FISA auf gutem Weg ist, ihre Aufgaben zu erfüllen! Auch haben wir einen direkten Faden in die FIP: Ross Wood als FIP-Präsident der Aero-Klasse und ich bin seit diesem Jahr CH-Delegierter für Aerophilatelie in der FIP!

Der nächste FISA-Kongress wird anlässlich der EUROPHILEX 2015 in London stattfinden und zwar am 12. Mai. Wir hoffen, spätestens dann wieder viele Mitglieder der FISA begrüßen zu können!

Ach ja, das Wetter war super! Morgens kühl, aber immer sonnig!

Und an der Ausstellung waren einige spektakuläre Exponate zu sehen, z.B. verschiedene Abarten der ersten amerikanischen Luftpostbriefmarke, der „Jenny“ inkl. dem „Rückenflug“ (inverted Jenny)! Aber auch einige Zeppelin-Exponate haben mich begeistert!



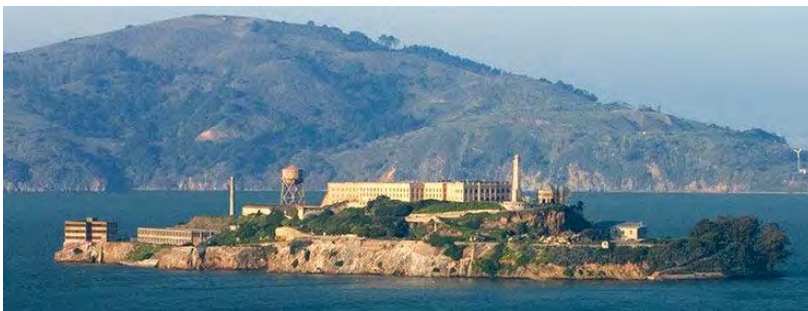
Cable Car auf der Drehscheibe am Ende der Strecke.



San Francisco mit seinem berühmtesten Wahrzeichen, der Golden Gate Bridge.



Die grosse „Ess-Meile“ in SFO.



Das bekannte ex-Gefängnis Alcatraz, "the Rock".

Peter Beer



## Luftfahrzeug-Kennzeichen

Anlässlich des Vortrages von Werner Liechti im Mai kam die Frage auf, wieso die schweizerischen Flugzeuge mit HB beginnen und nicht wie beim Auto mit CH. Ich bin der Sache nachgegangen und bei Wikipedia und ein paar anderen Seiten fündig geworden.

### Geschichtliches

Es wurde schon früh erkannt, dass die Luftfahrt international geregelt werden musste. Am 13. Oktober 1919 wurde von den Siegermächten des 1. Weltkrieges an der Pariser Friedenskonferenz ein internationales Luftfahrtabkommen verabschiedet. Aus Sicht der anderen Staaten wies dieses Abkommen aber schwere Mängel auf. Deshalb traten viele Staaten, darunter auch die Schweiz, diesem Abkommen nicht bei.

Zu dieser Zeit hatten die Flugzeuge in der Schweiz das Hoheitszeichen **CH** (*Confoederatio Helvetica*), gefolgt von einer Zahl.



Fokker F-VII-b mit der Immatrikulation CH (am Seitenleitwerk) und der Nummer 192 (im Hintergrund der gleiche Flugzeugtyp, CH-190). Bei der Gründung der Swissair 1931 waren 8 dieser Flugzeuge im Einsatz.



Lockheed Orion der Swissair von 1933. Da war immer noch CH gültig, gefolgt von einer dreistelligen Zahl!

1932 fand in Paris eine weitere Konferenz zu diesem Thema statt. Diesmal nahmen aber 17 weitere Staaten, darunter auch die Schweiz,

daran teil. Die überarbeitete Fassung wurde einstimmig angenommen und trat am 17. Mai 1933 in Kraft. Der Beitritt zum Pariser Luftfahrtabkommen wurde von der Bundesversammlung am 18. Juni 1934 ratifiziert und trat am 1. Oktober 1934 in Kraft. Es wurde 1944 durch das *Abkommen über die*

*internationale Zivilluftfahrt* abgelöst. Dieses ist (mit einigen kleinen Änderungen) bis heute noch gültig.

Im Anhang A des überarbeiteten Abkommens wird festgehalten, dass das Funkrufzeichen eines Flugzeugs identisch ist mit seinem Kennzeichen. Dieses wiederum sollte aus fünf Buchstaben bestehen, wobei der erste oder die ersten beiden Buchstaben das Hoheitszeichen bilden. Nun war aber bereits im **Internationalen Radiotelegraphie-Vertrag** von Washington vom 25. November 1927 jedem Land für die Rufzeichen seiner Funkstationen ein Buchstabenblock zugeteilt worden, der ausdrücklich auch für die Bordfunkstationen von Flugzeugen galt. Die Schweiz konnte nach diesem Abkommen über den Block HBA–HBZ verfügen. Damit war klar, dass das Hoheitszeichen der Schweiz nur HB sein konnte. Entsprechend wurde im Anhang A des Pariser Abkommens für die Schweiz das Hoheitszeichen HB festgelegt.

Die damaligen Großmächte USA, Großbritannien, Frankreich, Italien, Deutschland und Japan erhielten jeweils einen ganzen Buchstabenblock (die USA sogar drei), alle anderen Länder einen Teilbereich eines Buchstabens.

Hier ein paar Beispiele der Buchstabenbereiche für die Funkstationenkennungen:

K, N, W	für die USA (wobei im zivilen Luftverkehr nur das N verwendet wird)
D	für Deutschland
F	für Frankreich und Kolonien
G	für Grossbritannien
I	für Italien und Kolonien
CAA ... CEZ	Chile
CFA ... CKZ	Kanada
HAA ... HAZ	Ungarn
HBA ... HBZ	Schweiz
HCA ... HCZ	Ecuador

Während bei einigen Ländern die Wahl des Bereichs offensichtlich ist, ist bei anderen kein Zusammenhang erkennbar; sie sind wohl zufällig aus den übrigen Bereichen zugeordnet worden (OO für Belgien, PH für die Niederlande, aber auch K, N und W für die USA). Bei einigen Ländern lässt sich eine bewusste Wahl immerhin vermuten (Cx für Chile und Canada, Hx

für Ungarn (Hungaria)). Im Abkommen selbst wird die Zuordnung nicht begründet.

Der Grund, weshalb der Schweiz an der Washingtoner Konferenz von 1927 das Rufzeichen HB zugewiesen wurde, ist nicht überliefert. Die Vermutung liegt nahe, dass die Schweiz einen Buchstabenblock mit H wie Helvetia gewünscht hat, als zweitbeste Wahl, nachdem das in anderen Bereichen übliche CH nicht möglich war, da dieses im Buchstabenblock von Kanada lag. Weder wird im Vertrag die Zuordnung begründet, noch kann aus der Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung die Entscheidung erklärt werden.

### **Unwahres und Witziges über HB**

Entgegen einer oft erzählten Legende war CH nicht von Chile besetzt. Vielmehr war der Buchstabenblock CFA–CKZ Kanada zugeordnet (siehe oben), welches dann das Hoheitszeichen CF erhielt. Deshalb kann auch kein anderes Land das Hoheitszeichen CH haben. Chile war der Block CAA–CEZ zugewiesen, es erhielt das Hoheitszeichen CC.

Eine andere Erklärung lautet, dass **HB** für *Helvetischer Bund* stehe, jedoch gab es nie eine Vereinigung mit dieser Bezeichnung. Die Übersetzung von **Confoederatio Helvetica** mit *Helvetischer Bund* ist historisch nicht haltbar, da die lateinische Bezeichnung 1848 gleichzeitig mit dem deutschen Namen *Schweizerische Eidgenossenschaft* eingeführt wurde. Darüber hinaus ist es nicht plausibel, dass sich die viersprachige Schweiz als Hoheitszeichen eine deutsche Bezeichnung gibt.

Humoristische Erklärungsvarianten sind beispielsweise, dass der Vertreter der Schweiz **Heiri Bünzli** hiess, wobei der Name Bünzli in der Schweiz einen kleinkarierten, verklemmten, langweiligen, humor- und eigenschaftslosen Spiessbürger bezeichnet.

Nach einer Notwasserung eines Swissair-Flugzeugs im Juni 1954 wurde scherzhaft verbreitet, dass HB als Gedächtnisstütze für die Piloten diene und für „**Hesch Bänzin?**“ stehe.

Ursprünglich waren in der Kennung nur Buchstaben und keine Zahlen erlaubt. Diese Regel wurde später geändert, als im Laufe der Entkolonialisierung viele neue Staaten entstanden und keine Buchstabenblöcke mehr verfügbar waren.

## Wie setzen sich die Hoheitszeichen in der Schweiz zusammen?

Es besteht aus den Buchstaben HB und dem Wappen der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Aufbau und Gestaltung des Kennzeichens ist in der *Verordnung über die Kennzeichen der Luftfahrzeuge (VKZ)* geregelt. Bei zivilen Luftfahrzeugen besteht das Kennzeichen aus dem Hoheitszeichen HB gefolgt von einem Bindestrich und dem Eintragungszeichen.

Bei Flugzeugen, Helikoptern, Ballonen und Luftschiffen besteht das Eintragungszeichen aus drei Buchstaben. Der erste Buchstabe nach HB des Eintragungszeichens enthält Informationen über die Art des Luftfahrzeugs:

- **HB-A** Zweimotorige Turboprops von 5.7 bis 15 Tonnen
- **HB-B** Ballone (Heissluft und Gas)
- **HB-C** Einmotorige Cessna unter 5.7 Tonnen (C150 bis C210)
- **HB-D** Andere einmotorige unter 5.7 Tonnen
- **HB-E** Auf Antrag für Beech und Robin (neu)
- **HB-F** Flugzeuge aus Schweizer Produktion (PC-6, PC-12)
- **HB-G** Zweimotorige unter 5.7 Tonnen  
(BE45/50/55/58/60/65/76/90/10/20, AC60/69/85 und andere)
- **HB-H** Einmotorige Flugzeuge aus Schweizer Produktion unter 5.7 Tonnen
- **HB-I** Flugzeuge über 15 Tonnen (einschließlich DC-3)
- **HB-J** Flugzeuge über 15 Tonnen, wenn HB-I aufgebraucht ist (einschließlich DC-3)
- **HB-K** Einmotorige Flugzeuge unter 5.7
- **HB-L** Zweimotorige Flugzeuge unter 5.7 Tonnen  
(PA23/24/30/31/34/42/44/60, P68, BN2, DHC6, C303/310/320/335/337/340/401/402/404/414, C421/425/441)
- **HB-M** Kunstflugflugzeuge
- **HB-N** Einmotorige Piper unter 5.7 Tonnen, wenn HB-P aufgebraucht ist
- **HB-O** Auf Antrag für einmotorige Piper
- **HB-P** Einmotorige Piper unter 5.7 Tonnen
- **HB-Q** Ballone, wenn HB-B aufgebraucht ist
- **HB-R** Oldtimer und spezielle
- **HB-S** Einmotorige Zweiplätzer unter 5.7 Tonnen
- **HB-T** Einmotorige Cessna unter 5.7 Tonnen, wenn HB-C aufgebraucht ist
- **HB-U** Einmotorige unter 5.7 Tonnen aus deutscher, italienischer oder Ostblock-Produktion
- **HB-V** Business-Jets unter 15 Tonnen
- **HB-W** Ecolight (Motorsegler)

- **HB-X** Helikopter
- **HB-Y** Experimental
- **HB-Z** Helikopter, wenn HB-X aufgebraucht ist

Segelflugzeuge und Motorsegler tragen als Eintragungszeichen eine fortlaufende Zahl. Motorsegler erhalten ein Eintragungszeichen aus dem Bereich von HB-2000 bis HB-2999, bei den reinen Segelflugzeugen wurde dieser Bereich entsprechend übersprungen.

Die Kennzeichen militärischer Luftfahrzeuge der Schweiz beginnen nicht mit HB, sondern mit einem Buchstaben und einer drei bis vierstelligen Zahl.

Die SWISS verwendet für ihre Flugzeuge (nach HB) als ersten Buchstaben I und J, wobei I für die Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge und J für die Langstreckenflugzeuge (eine Ausnahme) verwendet werden. Der zweite Buchstabe definiert den Flugzeugtyp und der Dritte die Reihenfolge der Indienststellung. Nach dem Grounding wurde ja die Hälfte der Swissair-Flugzeuge verkauft oder an die Leasingfirma retourniert, sodass beim 3. Buchstaben im Moment ein bisschen ein Durcheinander herrscht. Der neuste Airbus A320 hat als Immatrikulation HB-JLQ, obwohl J eigentlich für die Langstrecke verwendet wird.

- 1. Buchstabe:** **I** Kurz-/Mittelstrecke / **J** Langstrecke
- 2. Buchstabe:** **J** A320-Flotte / **O** A321-Flotte / **P** A319-Flotte /  
**X + Y** Avro 146 RJ100-Flotte  
**H** A330-Flotte / **M** A340-Flotte
- 3. Buchstabe:** Reihenfolge der Indienststellung



HB-IJV, eine A320 der Swiss. Die letzten beiden Buchstaben sind vorne links und rechts bei der Flugzeugnase sowie unten bei der Bugrad-Klappe angebracht.



Mein „persönliches“ Flugzeug während meiner Piloten-Ausbildung in Hausen am Albis, eine Piaggio P-149!



Die gesamte Immatrikulation ist immer am Heck und unter dem linken Flügel sichtbar.



Die HB-JHL, Airbus A330 in der neuen SWISS - Bemalung.

Peter Beer

## Oskar Bider, ein Schweizer Luftfahrtpionier

Vor 100 Jahren, am 13. Juli 1913, gelang dem Schweizer Oskar Bider die erste Alpenüberquerung. Wer war dieser junge Mann?

Er wurde am 12. Juli 1891 im basellandschaftlichen Langenbruck geboren. Nach der Primar- und Bezirksschule hatte er kein Interesse, das Tuchgeschäft seines Vaters zu übernehmen. Er wollte lieber Bauer werden, besuchte die Landwirtschaftsschule in Waldenburg und arbeitete danach auf mehreren Höfen.

Nach der Rekrutenschule wanderte er nach Argentinien aus und verbrachte ein Jahr als Gaucho auf der Farm eines Schweizers. Beim abendlichen Sinnieren und die grossen Weiten vor Augen, keimte in ihm der Wunsch auf, das Fliegen zu erlernen. Er kehrte 1912 nach Europa zurück und trat im November 1912 in Blériots Fliegerschule in Pau (am Nordfuss der Pyrenäen) ein. Hier liess er sich zum Piloten ausbilden. Bereits nach einem Monat hatte er ein internationales Fliegerbrevet und eine Blériot XI. Damit überquerte er am 24. Januar 1913 als erster Pilot die Pyrenäen auf einer Höhe von 3200m Höhe von Pau nach Madrid. Durch diesen Flug wurde er in der Schweiz schlagartig bekannt und als er im März 1913 in Basel die Grenze überflog, wurde er als viel bewunderter Held empfangen.



Oskar Biders französisches  
Flugbrevet von 1912.

Er stellte sich in den Dienst der soeben angelaufenen Sammlung für die Schweizerische Flugspende und nahm an zahlreichen Flugtagen teil. Am 9. März bestritt Bider den zweiten Basler Flugtag und flog die erste schweizerische Flugpost von Basel nach Liestal, die er dort abwarf. Am 30. März beförderte er Luftpost von Bern nach Burgdorf.

Sein grosses Ziel aber war die Überquerung der Alpen von Bern nach Mailand. Der erste Versuch des Fliegers Geo Chavez von Brig nach Mailand zu fliegen endete drei Jahren zuvor mit dessen Tod. Bider bereitete seinen Alpenflug mit grösster Sorgfalt vor und überliess nichts dem Zufall. Mit Höhen- und Dauerflügen erwarb er sich Erfahrungen im

Benzin- und Ölverbrauch, über Luftturbulenzen und die Steigfähigkeit der Maschine. Am 13. Mai 1913 überflog er den Wildstrubel und landete in Sitten. Ein erster Anflug auf die Jungfrau glückte nicht, weil der schwache Gnome-Motor in der dünnen Luft die nötige Tourenzahl nicht hergab. Er musste feststellen, dass er nicht die benötigte Höhe von 3600 Meter erreichen konnte, da das Flugzeug zu schwer war. Mit dem 70 PS starken Motor erreichte er die erforderliche Höhe in der dünnen Bergluft nur mit halbvollen Tanks und ohne Passagiersitz. Damit war aber ein Direktflug unmöglich und er plante eine Zwischenlandung zur Treibstoffaufnahme in Domodossola ein.



Rückseite der Komiteekarte vom Postflug Bern-Burgdorf vom 30. März 1913 mit Sonderstempel.

Einen Tag nach seinem 22. Geburtstag, am 13. Juli 1913, startete Bider um vier Uhr früh in Bern Richtung Italien. Während rund einer Stunde schraubte sich Bider über Bern auf eine Höhe von 3000m und flog dann Richtung Berner Alpen. Gegen 5 Uhr 30 gelang ihm das Überfliegen des 3500m hohen Jungfraujochs auf einer Höhe von 3600m. Dies war gleichzeitig Schweizer Höhenrekord! Weiter ging es über den Grossen Aletschgletscher, das 2900m hohe Eggishorn ins Wallis, über Brig und das 3200m hohe Helsenhorn bis zur Landung in Domodossola. Hier wurde Öl und Benzin aufgetankt. Nach einem kurzen Aufenthalt stieg er um 6 Uhr 50 wieder auf und erreichte kurz nach 8 Uhr Mailand. Hier musste er einige



Zeit kreisen, bis es ihm im starken Nebel gelang, den durch Tücher kenntlich gemachten Landungsplatz zu finden.



Start von Biders Alpenüberflug am 13. Juli 1913 von Bern nach Mailand.

Bider beabsichtigte, wieder auf dem Luftweg zurückzukehren. Er musste aber 13 Tage warten, bis sich das Wetter verbesserte. Am 26. Juli startete er in Mailand und wollte über den Gotthard nach Basel fliegen. Der Gotthard war aber in Wolken und Nebel gehüllt. So musste er bei Olivone Richtung Lukmanier abbiegen. Dann ging es weiter über Sedrun und den 2300m hohen Chrüzlipass zum Maderanertal, Reusstal, Altdorf, Luzern, Sursee und Olten. Wegen Ölproblemen musste Bider in Liestal eine kurze Zwischenlandung vornehmen. Um 8 Uhr 15 landete er auf der Schützenmatte in Basel. Am gleichen Abend flog er noch mit seinem Bruder von Basel nach Bern, wo er von einer grossen Menschenmenge empfangen wurde.

Oskar Bider wurde am 16. Oktober nach Berlin abkommandiert zum Studium deutscher Flugzeuge und ging im Dezember mit dem Aviatik-Ausschuss nach Paris. Er flog mit einer Blériot am Weihnachtstag in 4 Std.

21 Min. ohne Zwischenlandung von Paris nach Bern und stellte einen neuen Distanzrekord über 451km ohne Zwischenlandung auf.



Am 1. August 1914 stellt sich Oskar Bider mit seinem Flugzeug der Schweizer Fliegertruppe zur Verfügung und wird 1915 Chefpilot der Fliegertruppe mit der Aufgabe, die Ausbildung der Militärflieger durchzuführen. 1917 wird Bider zu Oberleutnant befördert.

Nach dem Weltkrieg widmete sich Bider wieder der zivilen Fliegerei. Er machte Passagierflüge und einen Alpen-Filmflug über das Matterhorn. Am 21. Juni 1919 machte er einen Schweizer Rundflug ab Basel und umrundete die Schweiz (mit mehreren Zwischenstopps) in 7 Stunden und 28 Minuten.

Bider wollte auch mit seinen Fliegerkameraden eine Fluggesellschaft gründen, die "Ad Astra". Am 2. Juli 1919 nahm er seinen Abschied bei der Fliegertruppe, er hatte bis dahin 4249 Flüge hinter sich! Am 7. Juli wollte er nach Varese reisen, um das erste für "Ad Astra" bestimmte Flugboot zu übernehmen.

Doch dazu kam es nicht mehr. Kurz nach 6 Uhr am Morgen des 7. Juli war Bider mit dem Jagdeinsitzer "Nieuport 21" in Dübendorf gestartet. Wenige Minuten später bohrte sich der Doppeldecker auf dem Gelände des Flugplatzes in den Boden - dem Piloten war es nicht mehr gelungen, sein Flugzeug aus einer Vrille aufzufangen.

Divisionär Rihner berichtete über den für das ganze Schweizervolk unfassbaren Absturz:

*"Bider liess sich von so genannten guten Freunden einladen, vor der Abreise mit ihnen einen fröhlichen Abend zu verbringen. Das war an und für sich nichts Schlimmes, aber Bider liess sich leider dazu überreden, noch vor der Abreise eine Demonstration seines Könnens zu offerieren. Bider, der sonst so Beherrschte, der immer genau zwischen Pflicht und Amusement zu unterscheiden wusste, der sich bis anhin nie hatte dazu verleiten lassen, in nicht ganz nüchternem Zustand zu fliegen, der immer mit dem guten Beispiel korrekter Pflichterfüllung vorangegangen war, liess sich dazu verleiten, am frühen Morgen des 7. Juli 1919 diese Akrobatik-*

*Demonstration durchzuführen, die ihm sein Leben kosten musste. Viel Ungereimtes ist damals herumgeboten worden, schlicht und einfach ist leider die Tatsache, dass unser verehrter Meister, der weltberühmte Pyrenäen- und Alpenbezwinger, unser vorbildlicher Freund und Kamerad, durch ein kurzes persönliches Versagen sein junges Leben verloren hat".*



Zwei Tage später wurde der weltberühmte Flieger in Langenbruck, zusammen mit seiner Schwester Leni, beigesetzt. Sie hatte, vom Schmerz überwältigt, ihrem Leben freiwillig ein Ende gesetzt. Die Beerdigung fand am 10. Juli 1919 unter Teilnahme der ganzen Öffentlichkeit statt.

Am 22./23. Juni 2013 fand in Langenbruck ein Fest zu Gedenken an Oskar Bider statt. Es wurden auch aerophilatelistische Exponate gezeigt sowie Flugzeug-Oldtimer.

Peter Beer

Quellen: Wikipedia und Hugo Ruoss: 100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz



Sonderstempel 13.07.2013 Langenbruck  
40 Rp. Marken aus dem Jahre 1977 mit Oskar Bider und seiner Blériot XI

**Die SAV-Sonderflüge vom 13. Juli 2013  
100 Jahre Alpenüberflug durch Oskar Bider**



In Langenbruck (von links: Roland Schläfli (OK Biderfest Langenbruck), Hptm. Fürstenberg (CH-Luftwaffe))



Empfang der Post in Bern-Belp (von links: Alfred Ramseyer, Hptm. Fürstenberg, Heinz Berger)



Verlad der Post in Richtung Jungfrauoch (Paul Schär, Gletscherpilot)



Die Post auf dem Jungfrauoch (von links: Paul Schär, Roland Schläfli)



Eintreffen der Post in Bern-Belp (von links: Alfred Ramseyer, Roland Schläfli, Paul Schär)



Ast. vom Sonderflug Langenbruck - Bern Belp - Jungfrauoch

Heinz Berger





Brief ab Dornach vom 01.06.1933 nach Coban in Guatemala. Mit dem Schiff von Cherbourg nach New York, mit dem Flugzeug von New York - Guatemala (Ankunftsstempel 10.06.33), dann mit Inlandflug nach Coban, Ankunft am 11.06.33.  
 Taxen: Brief 30 Rp., Luftpostzuschlag 90 Rp.. Nachtaxierung 4 Quetzal für Inlandflug.



### Zeppelin

Durch die Beförderung mit dem Zeppelin war die Post schneller am Zielort. Allerdings führen die Zeppeline nicht so oft und der Luftpostzuschlag war teuer. Nach dem Unglück in Lakehurst am 06.05.1937 wurde diese Transportart eingestellt.

Original Kofferanhänger für das Luftschiff „Hindenburg“



Geschäftsbrief ab Basel vom 09.07.1936. Mit dem Luftschiff "Hindenburg" auf der 5. Nordamerikafahrt am 10.07.36 befördert. Dann von New York mit dem Flugzeug nach Mexiko weiter geflogen. Ankunftsstempel „Servicio Aereo Mexico 14.Jul.36“.

Der Brief wog 8 Gramm.

Taxen: Brief 30 Rp., Luftpostzuschlag Zeppelin 1.80 Fr. (90 Rp./5g), Luftpostzuschlag New York nach Mexico 70 Rp. (35 Rp./5g).

### Nordatlantik-Katapultpost

Frankreich hatte als erstes Land das Dampfschiff „Ile de France“ 1928 mit einer Katapultvorrichtung ausgerüstet. Einige hundert Kilometer vor der amerikanischen Küste wurde ein Wasserflugzeug mit Post beladen und dann durch die Katapultanlage gestartet. Dadurch konnte die Laufzeit der Post verkürzt werden. Es wurden vom 13.08.1928 bis zum 02.09.1930 21 Flüge ausgeführt und der Service 1930 wieder eingestellt.



Start des Katapultflugzeuges vom Dampfer „Bremen“.

Erfolgreicher waren die Deutschen mit den beiden Schiffen „Bremen“ und „Europa“. Vom 22.07.1929 bis am 09.10.1935 wurden diese Flüge betrieben. Danach erhielten sie von den amerikanischen Behörden keine Bewilligung mehr, diese Postbeförderung durchzuführen!



Karte ab Basel Flugplatz vom 28.05.1930 nach Temuco in Chile.  
 Zuerst mit Flugpost nach Bremen zum Dampfer "Bremen"  
 und am 06.06.30 mit Katapultflug nach New York befördert.  
 Taxen: Postkarte 20 Rp.,  
 Luftpostzuschlag für Katapultflug (1930) inkl. Luftpost nach Bremen 1.00 Fr..



Eingeschriebener Brief vom 23.07.1932 ab Herisau nach Victoria (Brasilien).  
 Mit Katapultflug am 02.08.32 nach New York und auf Landweg weiter nach Victoria  
 (Ankunftsstempel 19.08.32).



Taxen: Brief 30 Rp., Einschreiben 30 Rp., Luftpostzuschlag Katapult 50 Rp..



Eingeschriebener Brief (8g) vom 21.06.1934 ab Genf „**Conférence International du Travail**“ nach Costa Rica (Ankunftsstempel San José 01.07.34). **Ursprünglicher Leitvermerk: Mit Graf Zeppelin bis Recife/Pernambuco.**

Taxen: Brief 30 Rp., Einschreiben 30 Rp.,

Luftpostzuschlag nach Brasilien 3.40 Fr. (1.70 Fr./5g).

**Abfahrt des Katapultschiffes „Bremen“ und des Luftschiffs LZ 127 am gleichen Tag (23.06.34).** Da der Brief vermutlich über New York nach Costa Rica schneller am Ziel war, wurde der **Leitvermerk abgeändert** und der Brief dem Dampfer „Bremen“ in Cherbourg übergeben. Der Katapultflug fand am 27.06.34 statt. Transitstempel von New York (27.06.34) und Miami (28.06.34) auf der Rückseite.

### **Einführung der transatlantischen Postbeförderung durch die Pan American Airways PAA**

(ab 1946 Pan Am = Pan American World Airways).

PAA plante einen transatlantischen Luftpostservice seit 1928. In diesem Jahr fanden die ersten Verhandlungen zwischen PAA, Imperial Airways und der französischen Compagnie Générale Aéropostale CGA statt.

Es zeichnete sich ab, dass die Bewilligung der Landrechte der entsprechenden Regierungen zu einem grossen Problem wurden – schliesslich strebte jedes Land die Ehre an, den ersten stetigen Transport über den Nordatlantik einzuführen. Mit der Lieferung des Flugbootes Boeing 314 „Yankee Clipper“ war die PAA in der besten Position und erhielt am 18. Mai 1939 ein „Routenzertifikat“.



Am 20. Mai 1939 startete der Pilot Arthur E. LaPorte den ersten Flug nach Europa. Die Route führte via Horta (Azoren)-Lissabon nach Marseille. Dies war die sogenannte **Südroute** über den Nordatlantik. Nicht nur Luftpost, sondern auch Passagiere sollten damit den Ozean

überqueren können.

Etwas mehr als einen Monat später, am 24. Juni 1939, fand der Erstflug über die **Nordroute** statt. Sie führte von New York via Shediac (Kanada)-Botwood (Neufundland)-Shannon /Foynes (Irland) nach Southampton (England). Der Pilot dieses Erstfluges war Harold E. Gray.

Diese „Nordroute“ war vom 30. Juni 1939 bis Kriegsbeginn in Betrieb.

Zwischen dem 5.8.1939 bis 23.9.1939 flog zusätzlich die Imperial Airways 1x wöchentlich am Samstag von Southampton via Botwood und Montreal nach New York.



Später sollten die beiden Strecken (Nord- und Südroute) miteinander verbunden werden, so dass eine Art Schleife für Hin- und Rückflug ausgeführt werden konnte. Der zweite Weltkrieg verhinderte aber dieses Vorhaben.

Die Nord- und Südroute wurden beide durch die PAA bis Kriegsbeginn bedient.



R-Brief ab Rorschach vom 21.08.39 nach Quito (Ecuador). Leitvermerk: via Basel 2 Southampton. Dies entspricht der Nordroute. Zuleitung mit Luftpost Basel-London nach Southampton (23.08.39). Dann via Botwood und Shediac nach New York. Transitstempel von New York (24.08.39) und Miami (25.08.39) nach Quito (Ankunftsstempel 28.08.39).

Taxen: Brief (9g) 30 Rp., Einschreiben 30 Rp., Luftpostzuschlag ab Europa 2.40 Fr. (1.20 Fr./5g).



Brief ab Winterthur vom 07.01.41 nach Mixo (Guatemala, Ankunftsstempel 3.FEB 1941).  
 Der Flug erfolgte mit der „Clipper“ via Lissabon und Horta nach New York und Guatemala.  
 Taxen: Brief 30 Rp., Luftpostzuschlag inkl. Europa 90 Rp./5g.

Leider habe ich vom Erstflug der Nord- und Südroute keinen Erstflug nach Lateinamerika in der Sammlung.

Hier noch der zeitliche Ablauf der Flüge:

- 20.05.1939 Eröffnung der Südroute durch die PAA  
New York-Horta-Lissabon-Marseille
- 25.05.1939 Rückflug auf dieser Strecke
- 24.06.1939 Eröffnung der Nordroute durch die PAA  
New York-Shediac-Botwood-Foynes-Southampton
- 30.06.1939 Rückflug auf der Nordroute
- 05.08.1939 Die Imperial Airways (IA) befliegt die Nordroute  
Southampton-Shannon-Botwood-Montreal-New York
- 09.08.1939 IA – erster Rückflug ab New York
- 03.09.1939 Kriegseintritt von Grossbritannien  
Die Nordroute kann deshalb nicht mehr bedient werden!
- 01.02.1941 Eröffnung der Ausweichstrecke durch die PAA  
New York-San Juan-Port of Spain-Bolama-Horta-Lissabon

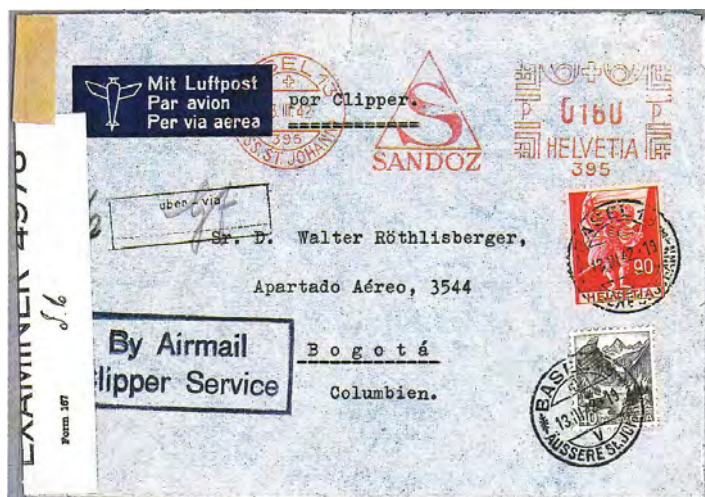
- 06.02.1941 Rückflug auf der Ausweichstrecke
- 11.12.1941 Kriegseintritt der Vereinigten Staaten von Amerika  
Die Post erhält einen Zurückstempel
- 22.02.1943 Der PAA-Clipper verunglückte bei der Landung in Lissabon



Brief vom 28.01.1941 ab St. Gallen nach Asuncion (Paraguay, Ankunftsstempel 01.03.41).  
Zensur-Verschlusszettel mit der Nr. 48 (Trinidad, verwendet Januar bis November 1941).  
Leitweg: St. Gallen- Basel- Stuttgart- Barcelona- Madrid- Lissabon-Horta- New York -Miami-  
Havanna- Port au Prince- San Juan (Zensur)- Port of Spain- Natal-Rio de Janeiro- Asuncion.  
Taxen: 30 Rp. Auslandbrief, Luftpostzuschlag 3.00 Fr. (1.50 Fr./5g).



Brief ab Liestal vom 02.06.1942  
nach Buenos Aires. Zensur erfolgte in Bermuda (VZ 5453, Britisch!).  
Leitweg: Genf- Barcelona- Lissabon-Horta- Bermuda- New York- Miami- Christobal- Balbos  
Cali- Quito- Guayaquil- Lima-Santiago de Chile- Mendoza- Cordoba- Buenos Aires.  
Taxen: Brief (55g) 70 Rp. (30+20+20 Rp./20g), Luftpostzuschlag 1.50 Fr./5g = 16.50 Fr.!



Briefaufgabe am 13.03.1942 in Basel nach Bogota (Kolumbien, Ankunftsstempel 01.05.42).  
 Leitweg: Basel - Genf - Barcelona - Lissabon - Horta - Bermuda (Britische Zensur) - New York  
 - Miami - Cienfuegos - Kingston - Barranquilla - Bogota.  
 Taxen: Auslandbrief (6g) 30 Rp., Luftpostzuschlag 2.60 Fr. (1.30 Fr./5g).



R-Brief ab St. Gallen vom 22.09.1942 nach Porto Alegre (Brasilien), via Barcelona - Lissabon -  
 New York - Miami - San Juan - Port of Spain - Para - Rio - Porto Alegre.  
 Zensur: Amerikanischer Verschlusszettel Nr. 2890 von Miami  
 und brasilianischer Handstempel Nr. 3 von Rio Grande do Sul.  
 Taxen: Brief (15g) 30 Rp., Einschreiben 30 Rp., Luftpostzuschlag 4.50 Fr. (1.50 Fr./5g).



Brief ab Zürich , aufgegeben am 12.02.1942 nach Riberalta  
(Bolivien, Ankunftsstempel 22.03.42).

Zensur: Zollamtlich in der Schweiz abgefertigt und britische Zensur in Bermuda.  
Beförderung via Barcelona - Lissabon - New York - Miami - Cristobal - Quito - Lima - La Paz.  
Taxen: Brief (55g) 70 Rp. (30+20+20 Rp.), Luftpostzuschlag 1.50 Fr./5g = 16.50 Fr.



R-Brief vom 22.12.1943 von Zürich nach Mexico.

Deutsche Zensur in Berlin, britische Zensur in Bermuda.  
Flug Zürich - Stuttgart (Berlin-Stuttgart) - Lissabon - Bermuda - New York (Ast. 11.02.44).  
Weiter am 12.02.44 nach Mexico (Ankunftsstempel 17.FEB1944)  
Taxen: Brief (27g) 50 Rp. (30+20 Rp.),  
Einschreiben 30 Rp., Luftpostzuschlag 1.00 Fr./5g = 6.00 Fr..  
**Man beachte die lange Zeitspanne zwischen Abflug und Ankunft in New York!**



Brief ab Lausanne vom 03.03.1945 nach Medellin (Kolumbien, Ankunftsstempel 17.V.1945). Deutsche, britische und amerikanische Zensur (San Juan). Beförderung mit Leitvermerk über Schweden. Luftweg Lausanne - Basel - Berlin - Stockholm - England - USA / USA - Kolumbien. Taxen: Brief 30 Rp., Luftpostzuschlag 1.00 Fr./5g = 2.00 Fr.

### Retournierte Post während des Zweiten Weltkrieges

Während des Krieges kam es vor, dass im Auslandverkehr Dienste mit bestimmten Ländern plötzlich eingestellt werden mussten. Eine rechtzeitige Bekanntgabe solcher Massnahmen via das PTT-Amtsblatt oder durch die Presse war vielfach nicht möglich und zahlreiche schon aufgegebenen Sendungen gelangten an den Absender zurück. Über die Taxvergütung der Briefpostsendungen wurden für die Dauer des Krieges folgende Bestimmungen erlassen:

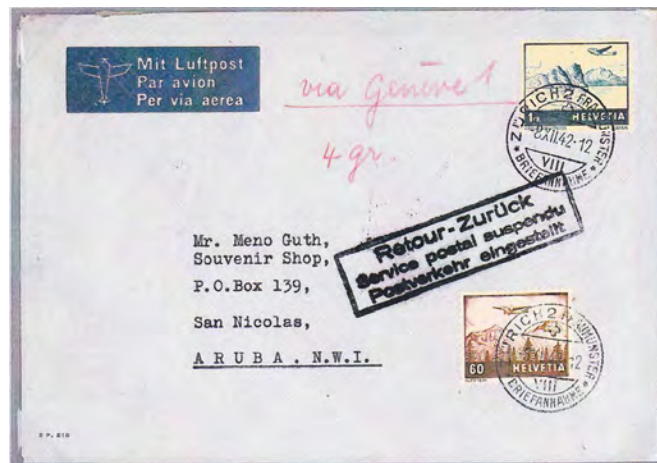
- Auf Verlangen des Absenders wurde der Porto-Unterschied zwischen der vorhandenen Frankatur und der Inlandtaxe rückvergütet. Dies wurde bestätigt durch Unterschrift des Absenders oder es wurde der Stempel „Ungültig“ angebracht.
- Bei Wiederaufnahme des Postverkehrs mit dem Bestimmungsland konnte der Brief ohne neue Frankatur wieder aufgegeben werden. Voraussetzung war, dass der Brief unversehrt war, d.h. in der Zwischenzeit nicht geöffnet und wieder verschlossen wurde.

Am 11. November 1942 besetzte Deutschland Südfrankreich. Da angesichts der neuen Lage in Frankreich ungewiss war, ob und wann der

Postaustausch über dieses Land im bisherigen Umfang wieder hergestellt werden kann, wurden Briefsendungen nach kriegsführenden Ländern mit einem **Vermerkstempel** den Absendern zurückgegeben.



Brief von Bern nach Caracas (Venezuela), Aufgabe am 25.12.1945.  
 Vermerkstempel: **Zurück, Postverkehr eingestellt.**  
 Taxen: 5 Rp. für Drucksache, Luftpostzuschlag 2.40 Fr..



Brief vom 08.12.1942 ab Zürich nach Aruba, der kleinsten der ABC Inseln in der Karibik (ABC = Aruba, Bonaire, Curaçao).  
 Vermerkstempel: **Zurück, Postverkehr eingestellt.**  
 Auf Verlangen des Absenders (via Genève) wäre der Weg über Rom – Madrid – Lissabon möglich gewesen. Taxen: Brief 30 Rp., Luftpostzuschlag 1.30 Fr. (pro 5g).



Da der Postverkehr mit Zentral- und Südamerika via Frankreich über längere Zeit immer noch eingestellt war, sandte die Schweizerische Post Sendungen mit dem **Vermerkzettel** „Zurück, Postverkehr mit Zentral- und Südamerika über Frankreich immer noch eingestellt. Sendungen mit Luftzuschlag können auf ausdrückliches Verlangen des Absenders über Deutschland-Schweden befördert werden. Basel 2 Briefversand.“

Mit einem solchen Brief, der mit diesem Vermerkstempel / Zettel versehen war, hatte der Absender nun folgende Möglichkeiten:

- er leitet den Brief **via Deutschland-Schweden-Lissabon** weiter
- er **wartet** bis der „Weg“ wieder offen ist, **ungeöffnet kann der Brief ohne neue Frankatur wieder aufgegeben werden.**
- er **verlangt die Taxen zurück** (ohne Inlandtaxe)



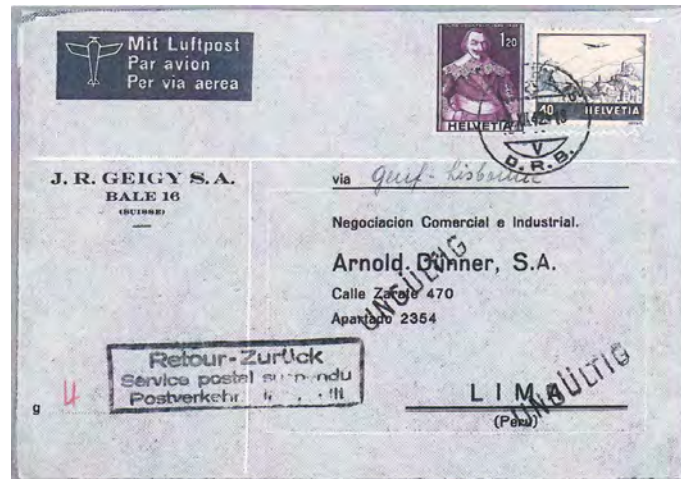
Brief vom 22.11.1944 von Chur nach Rio de Janeiro. Da der Postverkehr über Frankreich nach Südamerika immer noch eingestellt war, wurde der Brief mit einem **Vermerkzettel** an den Absender retourniert.



Brief vom 27.11.1942 ab St. Gallen nach Rio de Janeiro. Vermerkstempel „Zurück, Postverkehr eingestellt“. Der Brief wurde am 22.01.1943 (!) **ungeöffnet** der Post übergeben und musste daher nicht neu frankiert werden. Nach Aufhebung der Postsperre wurde der Brief am 22.01.43 weiterbefördert! (Vermerk „Zurück, Postverkehr ...“ rot durchgestrichen). Zensur: Berlin mit Chemieabstrich und 4-stelliger Handnummer (linke Briefseite) sowie in Puerto Rico (San Juan, auf der rechten Briefseite). Ankunftsstempel in Rio am 16.03.43. Taxen: Brief 30 Rp., Luftpostzuschlag 1.50 Fr..



Brief ab Bern vom 09.11.1942 nach Sao Paulo mit Vermerkstempel „Zurück ...“ . Auf Verlangen des Absenders wird das Porto – Unterschied der vorhandenen Frankatur und der Inlandtaxe – vergütet.  
**Bestätigung durch Unterschrift des Absenders: Fr. 1.60 zurückerhalten.**  
 Die Inlandtaxe betrug 20 Rp..



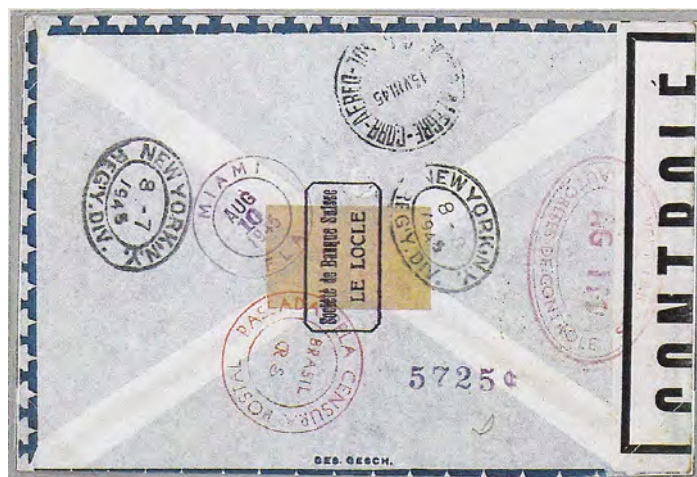
Brief vom 04.12.1942 ab Basel nach Lima (Peru) mit Leitvermerk „via Genf-Lissabon“.  
 Mit der Bahn zur Sammelstelle Genf, wo der Vermerkstempel  
 „Zurück“ angebracht und retourniert wurde.  
 Auf Verlangen des Absenders, Geigy S.A. Basel, wurde das Porto von 1.40 Fr. (Gesamtporto  
 minus 20 Rp. Inlandtaxe) vergütet. Damit der Brief nicht wieder aufgegeben werden konnte,  
 wurde der Stempel „**UNGÜLTIG**“ angebracht.

### Landtransport durch Frankreich mit Lastwagen

Im Oktober 1944 versuchte die Schweizerische Postverwaltung eine Lösung für den Postunterbruch in Frankreich zu finden. Sie stellte eine Lastwagenkolonne zusammen, um die Post von Genf nach Port Bou (Grenzort zu Spanien) zu transportieren. Weiter via Spanien nach Lissabon für den Lufttransport nach Südamerika. Es waren nur wenige Transporte möglich, bevor auch dieser Versuch wieder eingestellt werden musste. Der Lastwagenzug verliess Genf am 10.10.1944. Vor der spanischen Grenze wurde er von den alliierten Militärbehörden zurückgehalten. Die Ladung inkl. der erstmals transportierten Briefpost wurde beschlagnahmt und erst 1945 freigegeben.



Brief vom 03.10.1944 von Le Locle nach Porto Alegre, Ankunfts-stempel 15.08.1945! Der Brief kam zur Sammelstelle Basel 2 und wurde dann **mit dem Lastwagen von Genf nach Port Bou** gefahren und sollte dann weiter via Lissabon und New York nach Porto Alegre. Die französischen Behörden hielten den Brief aber bis Kriegsende zurück!  
 Zensur: Frankreich (AG190) und in Brasilien (rückseitig).  
 Taxen: Brief (6g) 30 Rp., Einschreiben 30 Rp., Luftpostzuschlag 3.00 Fr. (1.50 Fr./5g).



Rückseite des Briefes. Zu sehen sind die Zensurstempel von Frankreich und Brasilien sowie die Transitstempel von New York 07.08.45 und Miami 10.AUG45 und der Ankunftsstempel Porto Alegre vom 15.08.45.

**Zwei Belege, die beschlagnahmt und erst nach dem Krieg weitergeleitet wurden:**



Brief ab Zürich vom 16.06.1942 nach Buenos Aires. Der Brief wurde über die Auslandstelle Genf nach Barcelona und Lissabon nach Bermuda befördert. Hier wurde er durch die britische Zensurstelle beschlagnahmt (CONDEMNED) und erst nach dem Krieg freigegeben (RELEASED). Via New York, Miami und Rio de Janeiro nach Buenos Aires befördert, Ankunftsstempel vom 21.04.1946.

**Amerikanische Zensur in El Paso, siehe Vermerkstempel**



Briefaufgabe am 03.02.1943 in Zürich für Buenos Aires. Die amerikanische Zensurstelle in El Paso hat den Brief bis nach dem Krieg zurück behalten: „This Article has been held by the office of Censorship“. Ankunft in Buenos Aires am 19.09.1945. Taxen: Brief (10g) 30 Rp., Luftpostzuschlag 1.50 Fr./5g = 3.00 Fr..

**Besonderheiten:**

**Vermerkstempel „O.A.T.“, = Onward Air Transmission**

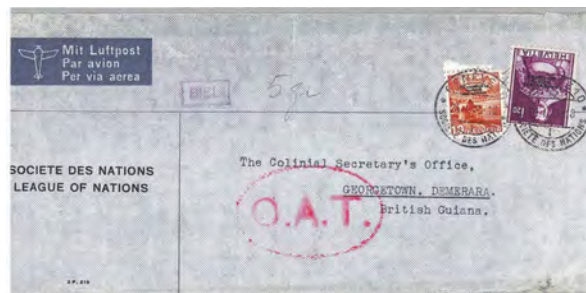
Die mit Luftpost zu transportierenden Briefe in gleiche Länder wurden in Briefbündel zusammengefasst. Der Vermerkstempel wurde jeweils in London auf dem **obersten Beleg eines Briefbundes** angebracht und der ganze Briefbund wurde dann per Luftpost befördert.



Eingeschriebener Brief vom 06.06.1946 von Glarus via London – Südamerika nach Recife (Ankunftsstempel 17.06.46, Transitstempel Natal 12.06.46).

Vermerkstempel: **O. A. T. im Rechteck (Typ XII) in schwarz** (selten)!

Taxen: Brief 30 Rp., Einschreiben 30 Rp., Luftpostzuschlag 1.00 Fr..



Brief ab Genf „Société des Nation“ vom 26.01.1945 nach Georgetown in Britisch Guayana (Marken mit SDN Aufdruck). Der Brief wurde via England und New York befördert.

In England „landete“ er zuoberst auf einem Briefbündel und erhielt den ovalen O.A.T. Stempel.

Taxen: Brief 30 Rp., Luftpostzuschlag 1.00 Fr..

### Vermerkstempel: „Par avion jusqu'à Boston“



R-Brief vom 08.04.1946 ab Genf nach Rio de Janeiro. Der Brief wurde Dank des Vermerkstempels „Mit Flugzeug bis nach Boston“ mit dem Erstflug Genf-Boston durch die TWA befördert, dann weiter via Miami nach Rio de Janeiro (Transitstempel Boston 10.04.46 und Miami 11.04.46 sowie Ast. Rio 13.04.46).  
 Taxen: Brief 30 Rp.,  
 Einschreiben 30 Rp.,  
 Luftpostzuschlag für USA 70 Rp.  
 Eigentlich wäre 1.00 Fr. nötig gewesen für Brasilien (inkl. USA).

Der Brief wurde trotz der fehlenden 30 Rp. transportiert.

### Zum Abschluss noch ein sehr schön frankierter Brief.



Eingeschriebener Brief vom 31.01.1946 ab Zürich via London und New York nach Rio de Janeiro. Taxen: Brief (75g) 90 Rp. (30+3x20), Einschreiben 30 Rp., Luftpostzuschlag 22.50 Fr. (15x 1.50 Fr./5g). Frankiert mit den hohen Werten des PAX-Satzes von 1945 (09.05.1945 Waffenstillstand).

Fritz Kirchofer

Quellen: Magazin Post & Geschichte, Christian Geissmann  
 Die Schweiz. Flugpost-Zuschlagstaxen, Roland Kohl  
 EAPC, Flugpost mit PAA, Werner Ehrlinger  
 Schleuderflug, Peter Beer

## **Der Ingenieur, der in Amerika ein Luftschiff baute**



Das US-Militär hat dem Erfinder Igor Pasternak mit über 50 Millionen Dollar den Bau eines neuartigen Transport-Luftschiffs ermöglicht. Das Luftschiff Dragon Dream soll bis zu 220 km/h schnell und 5600 km weit fliegen können.

Der Dragon Dream ist kein Hollywoodgespinnst. Aber Verbindungen zur Traumfabrik des Films sind dem silberglänzenden Luftschiff nicht ganz zu nehmen. Es war in der Nähe von Hollywood, wo es die ersten Testflüge absolvierte. Sein Erfinder – der gebürtige Kasache Igor Pasternak – lernte sein Englisch von Arnold Schwarzenegger und kopierte dessen Vorliebe für dicke Zigarren.

Niemand gab dem Einwanderer eine grosse Chance, als er vor 20 Jahren seine Pläne für ein riesiges Luftschiff wälzte, das Frachten von 60 Tonnen befördern sollte.

### **Er wollte hoch hinaus**

Nach dem Kollaps der Sowjetunion wanderte Pasternak ins südliche Kalifornien aus, mit seinen 300 Sonnentagen pro Jahr der ideale Ort für Luftfahrtträume. Er baute kleine Luftfahrtschiffe für drei Millionen Dollar. Firmen wie Mastercard oder Spalding fanden sie praktisch und setzten sie als Werbeträger ein. Doch Pasternak wollte höher hinaus. Vor allem musste das Grundproblem gelöst werden, das ähnliche Projekte immer wieder zum Scheitern brachte. Luftschiffe mussten beim Beladen und Entladen mit Gegengewichten stabilisiert werden, damit sie nicht in die Höhe schossen. Beim deutschen Cargolifter etwa wurde Wasser als Ballaststoff verwendet. Doch ging das Projekt 2002 bankrott.

Die zündende Idee kam dem 49-jährigen Igor Pasternak in der Nacht, wie er sagt. Sein Luftschiff sollte – ähnlich wie Unterseeboote mithilfe von Wassertanks – mit Heliumtanks stabilisiert werden. Das Gas wird in Druckbehälter zusammengepresst, um Auftrieb zu geben. Die Technologie gilt als anspruchsvoll und noch nicht voll ausgereift. Doch sowohl die Nasa wie das Pentagon liessen sich überzeugen. Sie unterstützten Pasternak mit



53 Millionen Dollar und ermöglichten dem Erfinder, über hundert Angestellte zu beschäftigen.

### **Dreimal günstiger**

Militärische Einsätze aber sind wegen der veränderten Bedrohungslage im Mittleren Osten vorderhand nicht geplant. Pasternak hofft deshalb auf kommerzielle Aufträge und rechnet vor, dass sein Frachtschiff dreimal weniger kostet als ein Transportflugzeug. Den in den kommenden Wochen geplanten Jungfernflug will er zusammen mit einem Piloten selber steuern. Und zum erfolgreichen Abschluss seinen Angestellten eigenhändig «Siegeszigarren» verteilen. Wie im Film.

Walter Kalt: Quelle Tagesanzeiger W. Niederberger

### **Der besondere Beleg. Erster Katapultflug vom Dampfschiff „Ile de France“ 1928**

Bis 1928 wurde die Post regelmässig mit Dampfschiffen über den Nord-Atlantik nach Amerika befördert. John Dal Piaz, Präsident der Schifffahrtlinie „Compagnie Générale Transatlantique“ CGT hatte die Idee, Schiff- und Flugzeug-Transport miteinander zu kombinieren und dadurch die Post schneller zu befördern.

Damit ein komplizierter Umbau eines Dampfschiffes vermieden werden konnte, wurde die Werft von Penhoet beauftragt, eine Konstruktion einer Katapultvorrichtung auf dem Schiff „Ile de France“ zu entwerfen.

Der Einbau des Katapultes begann im Dezember 1927, als sich der Dampfer nach einem sechsmonatigen Einsatz in Le Havre zu einer längeren technischen Überholung befand. Der hintere Teil des Schiffes konnte die 57 Tonnen schwere und 35 Meter lange Katapultvorrichtung aufnehmen. Das Katapult selber ragte noch einige Meter über das Heck hinaus. Als Antrieb diente komprimierte Luft, welche über Umlenkrollen einen Schlitten auf 110 km/h beschleunigte. Auf diesem Schlitten wurde das Flugzeug mit schliessbaren Klauen befestigt, welche sich bei Erreichen der Startgeschwindigkeit öffneten und das Flugzeug so wegfliegen konnte. Der Schlitten selber wurde dann auf den letzten 7 Metern abgebremst. Die Startbahn war fix eingebaut und für den Start des Flugzeuges musste der Schiffskapitän den Dampfer so manövrieren, dass das Flugzeug gegen den Wind starten konnte.

Als Flugzeug kam auf den ersten Flügen ein Amphibienflugzeug von Lioré et Olivier LEO 198 zum Einsatz. Es wurde von einem Gnome Jupiter Motor mit 420 PS Stärke angetrieben. Dies erlaubte eine Reisegeschwindigkeit von 150km/h. Allerdings betrug der Aktionsradius nur gerade 800km. Das Flugzeug wog 3500 kg und hatte die Immatrikulation F-AIQP.

Am 13. August 1928, ungefähr 450 Meilen von New York entfernt, wurde das Flugzeug gegen 13.00 Uhr Lokalzeit (New York Zeit) mit dem Katapult gestartet. An Bord befand sich der Pilot Demougeot und Copilot und Funker Montrouzeau sowie 3 Säcke mit Post. 4Std. 15min später, um 17.15 Uhr landete das Flugzeug bei der Quarantänestation auf dem Hudson River.

Auf diesem Flug wurden rund 1800 Briefe befördert. Die Katapult-Gebühr betrug 10 FR. Der Postmeister an Bord der „Ile de France“ war von diesem Ansturm etwas überrascht und die 5, 10 und 20 FR-Marken gingen ihm langsam aus. Da er für die Rückfahrt mit einem ähnlichen Ansturm rechnete, besuchte er nach der Ankunft des Dampfers in New York den französischen Generalkonsul. Zusammen beschlossen sie, eine gewisse Anzahl von 90c und 1.F50-Marken mit einem 10 FR-Überdruck zu versehen. Es wurden dann 3'000 Stück der 90c- Marke und 1'000 Stück der 1.F50 -Marken überdruckt. Davon wurden alle 1'000 Stück der 1F50 -Marke verkauft, aber nur 250 Stück auf Briefe aufgeklebt. Von der 90c -Marke wurden 2'536 verkauft, 1'135 auf den Briefen aufgeklebt und 464 wurden nach der Ankunft in Le Havre „offiziell“ vernichtet.

Es erstaunt nicht weiter, dass die Kunde von diesen Überdrucken in Le Havre lang vor der Ankunft des Schiffes bekannt war und die Gebote für diese Marken in astronomische Höhen stiegen. Es gibt wohl keine andere Marke, die innert 48 Stunden einen Preisanstieg von 2000% verzeichnen kann! Und dass es Fälschungen dieser Marken gab, ist auch irgendwie logisch!

Der besondere Beleg zeigt ein Brief von diesem Retourflug. Frankiert ist er mit der blauen, überdruckten 1F50 Pasteur-Marke. Das Porto ist korrekt: 1F50 für den Brief und 10FR als Katapultgebühr. Der Brief wurde auf dem Schiff aufgegeben, ersichtlich am achteckigen Bordpost-Stempel. Hier ist auch die Richtung (New York au Havre) sowie das Datum des Fluges (23.8. 1928) angegeben. Auf der Rückseite ist der Ankunftsstempel „Paris Gare du Nord 23.8.28“ angebracht worden. Auf den ersten beiden Flügen wurde ein Teil der Belege mit einem 6-Zeilen-Stempel versehen und vom Piloten signiert. (Die Abbildungen finden Sie auf Seite 52).

Peter Beer

Sonderflug  
Langenbruck-  
Bern - Belp

100 Jahre Alpenüberflug  
durch Oskar Bider  
Sonderflug vom 13.7.2013  
Langenbruck - Bern Belp -  
Jungfrauoch



**Sonderflug mit Heli der schw. Luftwaffe**  
13.07.2013 Langenbruck - Bern Belp

**Sonderflug mit CASA 1.131-E Serie 2000 HB-UVU**  
**anlässlich 50 Jahre Flugplatz Gruyères 2013**  
10.08.2013 Grenchen - Gruyères

gefliegen mit  
CASA 1.131-E Serie 2000  
HB - UVU

10./11. août  
2013



50 ans aerodrome de la Gruyère



*Office de poste Gruyères*  
*Poste restante*  
*Place de la Gare 2*  
*1663 Gruyères*

Der besondere Beleg

