

Der Werdegang des Schweizerischen Luftpost-Handbuchs

Kurz nach der Gründung des Schweizerischen Aerophilatelistenvereins (SAV) im April 1925 erschien schon im folgenden November ein „Preisverzeichnis“, welches noch nicht ein „Katalog“ genannt werden konnte. Es war mit der Schreibmaschine geschrieben und umfasste 5 Seiten im A4 Format. Es gab 61, fortlaufend nummeriert, in sechs Kapitel eingeteilte Eintragungen, nämlich Vorläufer, offizielle Flugmarken, Flugtage, Spezialstempel und Spezialflüge. Erstflüge und Abbildungen gab es noch keine.

Bei den Vorläufern war die Flugpost „Vevey-Villeneuve“ vom 22.VI.1913 mit Fr. 600.- der teuerste Beleg. Die offizielle Festkarte wurde überhaupt nicht erwähnt. Dann folgte „Grenchen-Solothurn“ vom 13.VIII. 1913 mit Fr. 300.- und die „Lugano“ mit blauer Abstempelung mit Fr. 150.-. Unter „Biel“ vom 8.VI.1913 wurde eine geflogene „Aushülfestkarte“ mit Fr. 100.- bewertet, die normale Karte nur mit Fr. 65.-. Was war wohl unter dem Begriff „Aushülfestkarte“ gemeint? Unter „Lausanne 15.VI.1913“ gab es nur zwei Strecken: Lausanne – Montreux (Wert Fr. 50.-) und Lausanne - Morges (Wert Fr. 30.-). Interessant war auch die Nummer 8 „Olten 4.V.1913“. Dass dieser Flugtag gar nicht stattfand, blieb unerwähnt. Bewertet wurde die ungebrauchte Vignette mit Fr. 250.-, die offizielle Festkarte mit Komitee Stempel Fr. 15.-, mit Poststempel Fr. 1.-. Offenbar waren die im Handbuch von 2000 erwähnten 100 Karten mit dem Komitee Stempel bereits zu jener Zeit (November 1925!) fabriziert worden. „Sion glatt“ auf Karte wurde mit Fr. 80.- bewertet, „Sion matt“ nur mit 90 Fr.-. Am Schluss dieses Kapitels wurden noch „diverse Stempel von militärischer Flugpost“ erwähnt und pauschal mit Fr. 15.- bewertet.

Im Kapitel „II. Offizielle Flugmarken“ waren nur die beiden provisorischen Ausgaben mit dem Propelleraufdruck, obwohl doch am 1.3.1923 bereits definitive Flugpostmarken erschienen waren. Die 50 Rp. Marke wurde ungestempelt mit Fr. 4.-, auf Brief mit Fr. 6.- bewertet, die 30 Rp. Marke ungestempelt mit Fr. 1.-, auf Brief geflogen vom 11.XI.20 bis 14.I.21 mit Fr. 100.-; spätere Stempel nur mit Fr. 35.- (obwohl seltener!).

Das Kapitel „III. Flugtage“ war etwas ausführlicher beschrieben. Hier wurde auf verschiedenfarbige Stempel, Fehldrucke von Vignetten und einige „Festkarten“ mit unterschiedlicher Bewertung eingegangen.

Das Kapitel „IV. Propaganda-Stempel“ hatte vier Einträge: achteckige Stempel der Fliegerabteilungen und die Sonderstempel der Gordon Bennett Wettfliegen Zürich von 1919 und 1922.

Im Kapitel „V. Sonderflüge“ wurde nur der Mittelholzer-Flug Zürich - Teheran aufgeführt.

Das Kapitel „VI. Erstflüge“ wurde besonders stiefmütterlich behandelt. Für jeden Erstflug wurde nur eine Zeile benötigt, in welcher die ganze Flugstrecke und das Datum angegeben wurden. Den Anfang machte „Zürich – Lausanne - Genf 30.IV.1919“. Genf wurde fälschlicherweise unter diesem Datum aufgeführt, dafür fehlte Bern ganz. Die Bewertung von Fr. 1.- galt wohl für jede Etappe. Der Erstflug Basel (Lörrach) – Frankfurt vom 11.XI.1920 wurde mit Fr. 120.- bewertet. Ob der der Autor einen solchen Beleg gesehen hatte? Von der Handley-Page-Linie wurden nur die Probeflüge angegeben, die Erstflüge fehlten. (Paris -) Basel - Zürich 16.VIII.1923 wurde mit Fr. 75.- bewertet, für den Rückflug Zürich – Basel – Paris - London gab es nur einen Preis von Fr. 20.-. In diesem Kapitel mit 17 Erstflügen waren auch zwei Sonderflüge enthalten: Lausanne – Mailand I.VIII.1925 (Fr. 4.-) und Genf – Mailand 3.X.1925 (Fr. 2.50). Hier wurden wenigstens ein paar Etappen einzeln erwähnt: Genf – Sion und Lausanne - Sion (je Fr. 5.-).

Dieses „Preisverzeichnis“ von 1925 war ein erster Versuch. Es enthielt bei den Bewertungen etliche Fehler und Fehleinschätzungen. Vielleicht wurden auch die bei den Autoren in ihren Sammlungen fehlenden Belege absichtlich niedrig angesetzt?

Etwas ausführlicher war das „Preisverzeichnis“, das **1927** im Buchdruck erschien, mit den **1931** und **1932** publizierten Nachträgen.

Der erste Katalog, der diesen Namen verdiente, erschien **1934**. Ohne Abbildungen umfasste dieser 54 Seiten, sauber gedruckt. Zuvorderst drin waren die Begriffsdefinitionen und die Gliederung, zweisprachig in Deutsch und Französisch, wie dies 1933 in Wien an einem internationalen Kongress der Luftpostvereine beschlossen wurde. Es folgten 12 Hauptkapitel, mit I bis XII nummeriert:

- I. Aerophilatelistische Dokumente
 - A. Ballonpost (darunter 3 Spelterini-Karten und der Piccard Brief
 - B. Militärische Flugpost
 - C. Flugtage mit ihren Dokumenten: 29 Katalognummern von 1908 bis 1914, darunter Olten 5.5.1. mit beiden Stempeln und 31.8.13 mit der „vorbereiteten Flugmarke“: 32 Stück gummiert und 2 Essais nicht gummiert (je Fr. 300.-).
- II. Offizielle Ausgaben
 - a) Vorläufer: Vevey mit nur noch Fr. 500.- bewertet, Lugano mit blauem Stempel Fr. 125.-, aber Grenchen mit blauem Stempel Fr. 550.-. Unter „Lausanne 15. Juni 1913“ neu 4 Strecken angegeben: Lausanne - Morges, Morges - Lausanne, Montreux – Morges und Vevey – Morges. Es waren auch Angaben über Piloten und verschiedene Karten vorhanden.
 - b) Freimarken: die 30 Rp. Propelleraufdruck auf Brief nun Fr. 125.-. Die Auflistung endete mit der Ausgabe der Abrüstungskonferenz 1932.
- III. Offizielle Flugpostganzsachen: hier waren die Bundesfeierkarten von 1928, 1929, 1930 und 1931 aufgeführt.
- IV. Erstflüge
 - A. Mit gewöhnlichen Entwertungsstempeln
Die Erstflüge vom 30.IV.1919 waren in 2 Zeilen (wieder mit Genf) angegeben:
 1. Zürich – Bern – Lausanne – Genf (beförderte Sendungen 770), Bewertung Fr. 15.-.
 2. Genf – Lausanne – Bern – Zürich (beförderte Sendungen 631), Bewertung Fr. 15.-.Die Verlängerung Genf am 1.10.19 wurde ignoriert.
 - B. Mit besonderen Stempeln
- V. Versuchsflüge
Handley Page 1923, Flüge nach Mailand 1925, Abwurfversuche Winterthur 1930.
- VI. Propagandaflüge
Flugtage, Schaufliegen, Segelflüge
- VII. Sonderflüge
Zürich – Teheran 1924, Afrikaflüge, Swissair Mittelmeerflug, Amerikaflug DO-X
Dezember 1930.

VIII Die amtlichen Flugpost Stempel

- A. Doppelkreisstempel mit Datum: Hier waren die Stempel „SCHWEIZER FLUGPOST“ aufgeführt, aber mit ganz falschen Daten. Lausanne fehlte ganz.
- B. Provisorische Stempel mit 8 Stempeln wie im heutigen Katalog (2000).
- C. Postvermerkstempel in a) Basel, b) Genf und c) Zürich.
- D. Stempel der Fliegertruppen mit 7 beschriebenen Stempeln.

IX Briefftaubenpost mit den Briefftaubenmeldungen „La Caquerelle – Basel 7.6.31“ anlässlich des „Ersten militärischen Fechtturniers“ auf La Caquerelle. (Diese sind im Katalog 2000 unter dem Datum 7.8.33 erwähnt (= Irrtum!).

X. Spezialstempel: von Nr. 1 Gordon Bennett-Wettfliegen Zürich 1909 bis Nr. 20 DO-X Flug Passau – Schweiz 5.9.33. Es waren also auch ausländische Stempel aufgeführt!

XI. Luftpost-Etiketten für Briefe (15 Stück).

XII Leitetiketten für Pakete (9 Stück bis 1931 wie im Katalog 2000).

Die letzten 4 Seiten gaben ein vollständiges Inhaltsverzeichnis mit Angabe der Seitennummern wieder. Der Redaktor (Name unbekannt) hatte sich viel Mühe gegeben, Ordnung in die verschiedenen Kategorien zu bringen. Es war ihm gut gelungen. Ein Nachtrag 1932 enthielt vor allem die „Stempel für Fliegertruppen“ mit 20 verschiedenen Abbildungen und Bewertungen.

Schon drei Jahre später, also 1937, erschien eine Neuauflage. Dieses Mal mit Abbildungen der Marken und Stempel. Der neue Katalog hatte 77 Seiten. Das Format vom Katalog 1934 (in etwa A5) wurde beibehalten. Der Druck erfolgte durch eine Druckerei in Luzern. Der Redaktor war vermutlich Milton Weil, der in Luzern wohnte. Er hatte einen völlig neuen Katalog geschaffen. Das Inhaltsverzeichnis und das chronologische Verzeichnis stellte er an den Anfang. Die Definitionen übernahm er aus dem Katalog von 1934. Aber dann folgte neu unter:

I. Aerophilatelistische Dokumente mit den Unterkapiteln:

- IA. Ballonpost, nach dem Ballon-Namen geordnet, von Ballon Urania 1892 bis zum Ballon Helvetia, der 1932 die Ballonpost Basel - Ebrach beförderte. Auch die Stratosphären-Briefe von Piccard waren aufgeführt, obwohl diese nicht offiziell, aber wegen der ausserordentlichen aeronautischen und wissenschaftlichen Leistung sehr geschätzt waren, Bewertung Fr. 400.-.
- IB Pioniere und Fluglage 1908: Gedenkkarten „Zeppelin über Basel“ bis zum ausgefallenen „Flugtag Hochdorf 1914“. Hier waren auch wieder die beiden ausgefallenen Flugtage von Olten 1913 erwähnt. Die nicht ausgegebene Flugmarke war unter dem Flugtag vom 31.8.1913 aufgeführt und mit Fr. 350.- (für 32 Stück gummiert); mit Fr 400.- (für 24 Stück nicht gummiert) und ohne Preis für die restlichen 16 Stück bewertet.

II. Offizielle Ausgaben

- IIA. Die Vorläufer von 1913, jeweils ungestempelt und auf Karte / Brief bewertet. Am höchsten bewertet war immer noch der blaue Stempel von Grenchen (Fr. 600.-).
- II B. Luftpostmarken bis zu den Aufdruck Provisorien von 1937. Die Abbildungen waren in Originalgrösse und von ausgezeichneter Qualität.
- II C. Ganzsachen, wie bisher die Bundesfeier-Flugpostkarten sowie neu gewöhnliche Postkarten mit Flugplatzansichten.

III. Reguläre Luftpost

- IIIA. Versuchsflüge (wie im Kapitel V 1934).
- II B. Erstflüge (vom Katalog 1934 übernommen).
 - a) Mit normalen Stempeln
 - b) Mit Sonderstempeln
- II C. Verunglückte Flugpost (aus verunglückten Flugzeugen). Ein neues Kapitel. Hier wurde nur der Unfall Rigi-Kaltbad vom 30.4.1936 erwähnt.

IV. Gelegenheitsflüge

- IVA. Propagandaflüge (entsprach dem Kapitel VI von 1934). Neu aufgenommen wurde das Internationale Flugmeeting Zürich 3.-10.9.1922 mit den Sonderpoststempeln, Werbestempeln und Festkarten. Der letzte Eintrag (Nr. 40) betraf die Segelflugpost Jungfrau-Joch 16.9.35.
- IV B. Sonderflüge. Hier gab es nur 8 Katalognummern:
 - 1. Persienflug Zürich Teheran 1924.
 - 2. Dübendorf – St. Moritz und retour (als „Mache“ aerophilatelistisch wertlos).
 - 3. Hansaflug Zürich – Stuttgart – Erfurt – Halle – Berlin 7.4.26, ohne nähere Angaben.
 - 4. I. Schweiz. Afrikaflug 7.12.1926
 - 5. II. Schweiz. Afrikaflug 15.12.1929
 - 6. III. Schweiz. Afrikaflug 2.12.1930
 - 7. Swissair Mittelmeerflug 20.5.1933
 - 8. Swissair Balkanflug 28.6.1934Am Text und an den Abbildungen hatte sich kaum etwas geändert. Der Amerikaflug der DO-X vom Dezember 1930 wurde nicht wieder erwähnt, wohl weil es sich um einen ausländischen Flug handelte. Der Hansaflug gehörte nicht hierher, sondern zur „Regulären Luftpost“.
- IV C. Abwurfzettel
 - a) Gelegenheitspropaganda
 - b) WeltkriegspropagandaDiese wurden neu aufgenommen, passten aber nicht so recht in dieses Kapitel hinein.

V. Militärische Luftpost

- VA. Vignetten: nur die Vignetten der Schweiz. Militäraviatik von 1913 aufgeführt.
- VB. 22 Stempel der Flieger-Einheiten erwähnt und abgebildet.
- VC. Brieffaubenpost: Stempel der Abb. 201 vom LPH 2000 und die Brieffaubenmeldungen La Caquerelle – Basel 7.6.1931.

VI. Amtliche Flugpoststempel (gleich wie im Katalog 1934)

- VIA. Provisorische Stempel
- VIB. Reguläre Entwertungsstempel. Die Gebrauchsdaten für die Stempel SCHWEIZER FLUGPOST waren immer noch falsch, so z.B. für Zürich 31.5.1922 bis 18.12.1923. Lausanne fehlte ganz. Die Bezeichnung „Entwertungsstempel“ war irreführend, denn diese Stempel wurden ja vor allem als Auskunftsstempel benutzt.
- VIC. Postvermerkstempel (Diese Stempel sind im LPH 2000 als Vermerkstempel katalogisiert).
- VID. Werbestempel. Gemeint waren die Flaggen von Maschinenstempeln (Im LPH 2000 als „Werbeflaggen“ in einem separaten Kapitel aufgeführt). 1937 gab es erst 8 Flugpost Werbeflaggen.
- VIE. Fremde Stempel, bezogen auf die Schweiz. Bis 1936 waren nur 10 Fremde Stempel bekannt (Im LPH 2000 sind es 370).

VII. Postetiketten

- A. Luftpost-Etiketten für Briefe und Pakete
- B. Leitetiketten für Pakete

Dieses Kapitel wurde ab 1934 vom Ehrenmitglied R. Dischl bearbeitet. Für die Zukunft war dies Sache der Katalogkommission.

- VIII. Kolumbianische Flugpostmarken „S“, richtiger wäre Flugpostmarken der SCADTA mit dem Aufdruck „S“. Es war ein neues Kapitel. Enthalten waren die Marken mit Handaufdruck „S“ (1921) und mit Maschinenaufdruck „S“ (1923). Bewertet wurden aber nur die Werte mit Maschinenaufdruck Von 5 Centavos bis 1 Peso auf Brief.
- IX. Zeppelinabwürfe in der Schweiz. Auch dieses Kapitel war neu. Aufgelistet wurden die Abwürfe mit den Stückzahlen, aber ohne Bewertung, vom 26.9.29, 27.9.29, 28.9.29, 2.10.29 und 6.10.29.

Dieser „Katalog für Schweizerische Flugpostsachen“ stellte einen gewaltigen Schritt vorwärts für die Sammler dieses Gebietes dar. Waren doch endlich auch die Abbildungen vorhanden. Die systematische Einteilung in verschiedene Kapitel erleichterte das Aufsuchen von Belegen. Interessant war auch die Unterscheidung von „Propagandaflügen“ und „Sonderflügen“. Das Kapitel „Versuchsflüge“ war richtig unter der „Regulären Flugpost“ zu finden, und nicht fälschlicherweise unter „Sonderflüge“ wie im LPH 2000.

1941 erschien eine „Volksausgabe“ mit 29 Seiten, die – so hiess es im Vorwort - dem Sammler ein übersichtliches Bild der Schweizerischen Luftpostentwicklung geben sollte. Enthalten waren nur Kapitel mit geflogenen Belegen. Für die übrigen Gebiete wurde auf den Katalog von 1937 verwiesen. Das war nicht ganz richtig, denn man fand hier auch die Pionier-Luftpostmarken von 1913 (ungestempelt, gestempelt und auf Karte / Brief), nicht aber die Oltener Marke. Ebenfalls waren die „Allgemeinen Luftpostmarken“ (ungestempelt, gestempelt, und auf Brief) enthalten. „Geflogene Belege“ waren in einem Kapitel zusammengefasst: Versuchsflüge, Erstflüge, Propagandaflüge und Sonderflüge, jeweils mit einem Code versehen (z.B. „V“ für Versuchsflüge), „E“ für Erstflüge, usw.). Die Etappen der Erstflüge vom 30.4.19 wurden einzeln aufgeführt, darunter auch die nach und von Genf.

Ganz neu war ein „Anhang Zeppelinpost“. Aufgeführt waren zunächst die vier Landungen in der Schweiz, dann zwei schon bisher bekannte Vorkriegsabwürfe (Zürich und Brunnen) mit einem Mindestpreis von Fr 25.-. Die vier Probeabwürfe Basel 20.9.28, St. Gallen und Rorschach 18.2.29 und Romanshorn 22.2.29, galten je Fr. 25.-. Weiter je Fr. 25.- die Abwürfe bei den Transatlantikflügen und schliesslich die sogenannten Abwurfversuche vor 1929, zusätzlich mit Angaben der verschiedenen Ankunftstempel und Frankaturvarianten angegeben.

1945 erschien bereits eine 2. „Volksausgabe“ mit den Ergänzungen seit 1941. Im Übrigen wurde der Aufbau von 1941 beibehalten. Unter den Erstflügen von 1919 waren nun endlich die Etappen nach und von Genf unter dem Datum 1.10.19 aufgeführt. Ergänzt wurde auch der Anhang „Zeppelinpost“ mit den Abwürfen in der Schweiz mit Vertragsstaatenpost ab 6.10.29, allerdings noch unvollständig. So gab es bei der Post bis Basel (12.4.30) nur deutsche Bordpost.

1949 gab es wieder einen vollständigen Luftpost-Katalog (Untertitel „Handbuch“) in festem Einband. Als Redaktor zeichnete Konrad Kreis. Das Aufbauschema wurde neu in zwei Teilen gestaltet.

Erster Teil:

- A. Wertzeichen, Vignetten und Klebezettel
 - AI. Pionier-Luftpostmarken (ungestempelt, gestempelt und auf Karte)
Die „Olten“ fehlte einmal mehr. Die Pionierflüge ohne Pionierflugmarken waren in einem späteren Kapitel untergebracht.
 - AII. Reguläre Luftpostmarken (ungestempelt, gestempelt und auf Brief)
 - a. Luftpost-Ganzsachen
 - AIII. Halboffizielle Ausgaben: „keine“
 - AIV. Nicht offizielle Ausgaben (ohne Bewertung)
 - a. Flugvignetten (anlässlich von Sonderflügen 1924 -1927)
 - b. Werbevignetten anlässlich von Flugveranstaltungen (7 Stück) ohne Abbildungen, von Fluggesellschaften ausgegebene Vignetten (5 Stück).
 - AV. Luftpost-Etiketten
 - a. Luftpost-Etiketten (für Briefe und Pakete)
 - b. Leit-Etiketten für Pakete
 - c. Leitvermerk-Etiketten für Sonder- und Erstflüge (gelbe Etiketten ohne Bewertung)
 - AVI. Luftpost-Einschreibezettel erstmals mit Abbildungen erwähnt, aber ohne Bewertung.
- B. Arten der Flüge
 - BI. Pionierpostflüge
 - a. mit Luftpost-Pioniermarken (nur aufgelistet; verwiesen wird auf Kapitel AI)
 - b. ohne Luftpost-Pioniermarken:
 - 1. Biel-Bern 8.6.13
 - 2. Lausanne-Morges 15.6.13 (die 4 Strecken wie seit 1934)
 - 3. Grenchen-Solothurn 31.8.13 (Wert mit blauem Stempel Fr 650.-)
 - 4. Vevey-Villeneuve 22.6.13 (Fr 550.-)
 - BII. Sonderflüge ab 1922 mit „Abbildungen der nicht offiziellen Vignetten“. Hier waren auch die Versuchsflüge untergebracht.

- BIII. Reguläre Luftpost
 - 1. Erstflüge
 - a. mit und ohne Spezialstempel
 - b. Erste Direktflüge (neues Kapitel, von 1.6.22 Genf-Zürich bis 14.6.48 Zürich – Rom)
 - c. Erste Nachtpostflüge (neues Kapitel mit 5 Eintragungen)
 - 2. Verunglückte Luftpost
 - a. auf Schweizer Gebiet verunglückt (Rigi Kaltbad, Waldenburg)
 - b. im Ausland verunglückt (Luxeuil mit allen Varianten)

- BIV. Luftpostbeförderungen besonderer Art. Hier wurde darauf hingewiesen, wo die Belege zu finden sind.
 - a. Ballonpost
 - b. Luftschiffpost
 - c. Flugschiff DO-X Post
 - d. Segelflugpost
 - e. Raketenpost (verwiesen wurde auf den Sonderstempel zur Pi-Lu-Ra von 1946)
 - f. Brieftaubenpost (verwiesen wurde auf die Feldpoststempel)
 - g. Militärische Luftpost
 - h. Private Flüge (hier wurden 16 Belege erwähnt, aber nicht bewertet)
 - z.B. Dübendorf-St. Moritz 1925, Flugtage Balsthal 1929, Willisau und Sursee 1930, Brieftaubenpost Züga 1934 und Säntis 1937, einige Kinderballon-Wettfliegen.

- C. Luftpost-Stempel
 - CI. Entwertungsstempel
 - a. Reguläre Entwertungsstempel. Die Verwendungsdaten der Stempel SCHWEIZER FLUGPOST sind immer noch falsch.
 - b. Provisorische Entwertungsstempel
 - c. Werbestempel (u.a. Werbeflaggen)
 - CII. Luftpost-Vermerkstempel
 - a. Vermerkstempel verschiedener Art
 - b. Automobilpoststempel, neues Kapitel mit 12 Nummern seit 1.6.1937
 - c. Fremde Stempel bezogen auf die Schweiz. Kapitel auf 23 Stück angewachsen.
 - CIII. Feldpoststempel der Flieger- und Flab-Truppe und des Brieftaubendienstes. Dieses Kapitel erfuhr eine erhebliche Erweiterung. Erwähnt wurden jetzt die Soldatenmarken der Flieger- und Flab-Truppe ohne Abbildungen und ohne Bewertung.
 - CIV. Nicht offizielle Luftpoststempel mit aufgelisteten Komiteestempeln auf den Vignetten von 1924 bis 1927.

- D. Historischer Teil, Aerophilatelistische Dokumente
 - a. Ballonpost
 - b. Luftschiff-Post
 - c. Schaufliegen
 - d. Nicht durchgeführte Flugtage, z.B. mit der nicht ausgegebenen Flugmarke Olten, aber unter dem Datum vom 5.5.13 als „Essai“ bezeichnet und ohne Bewertung.
 - e. Wichtige flughistorische Ereignisse (Gedenkkarten, Vignetten, Fotos etc.)
 - f. Luftfahrt-Ausstellung mit Karte und Briefkopf von Rorschach 1910.
 - g. Abwurfzettel: neu waren die Abwurfzettel der Weltkriegspropaganda 1939-1945.

Zweiter Teil:

A. Zeppelinpost

Die Abwürfe und Landungen auf Schweizer Gebiet wurden aus dem Katalog von 1945 übernommen. Neu ist ein Kapitel „Vertragsstaatenpost Schweiz und Liechtenstein“ und die Abbildungen sämtlicher Zeppelin-Sonderstempel und eine Tabelle der Posttarife.

B. DO-X Post: nur Überseeflug von 1930/31 aufgeführt.

C. Columbien mit Luftpostmarken mit „S“ Aufdruck. Übernahme des Textes von 1937, zusätzlich mit Bewertung der centavos-Werte ungestempelt und auf Brief.

Die Ausgabe von 1961/1962 wurde wieder als „Handbuch“ bezeichnet und als vollständige Neubearbeitung vorgestellt. Für die Gesamtedaktion war Milton Weil verantwortlich. Das Aufbauschema des Katalogs blieb gegenüber 1949 gleich, jedoch kamen noch einige Kapitel dazu. Auf den ersten Seiten war eine Umrechnungstabelle für verschiedene Währungen, darunter auch für den japanischen Yen und ein vollständiges, chronologisches Verzeichnis, das auf die Seitenzahlen im Katalog hinwies. Etwas übertrieben war die Anzahl der verwendeten Abkürzungen mit über 2 Seiten, z.B. CTM = Weltrundfahrt-Stempel (Cachet Tour du Monde).

Die Probedrucke „Olten 1913“ befanden sich wieder im Kapitel der Pionierflüge, nicht mehr im Historisch Teil wie im Katalog von 1949. Milton Weil hatte sie im Archiv der Druckerei entdeckt. Bewertet wurden sie mit je Fr. 1500.-. Post- und Komitee Stempel wurden beide gleich mit Fr. 500.- bewertet. Auch die Pionierflüge ohne Flugmarken wurden in dieses Kapitel aufgenommen (Biel, Lausanne, Grenchen und Vevey). Im Kapitel „Reguläre Luftpostmarken“ wurden neu „Ausgaben mit Flugsujets“ aufgenommen. Das Kapitel „Werbevignetten“ wurde aufgeteilt in

a. Fluggesellschaften

b. Flugveranstaltungen

und mit Abbildungen ergänzt. Es folgt das Kapitel

B. Reguläre Luftpost

BI. Erstflüge (109 Positionen). In dieses Kapitel wurden auch die „Ersten Direktflüge“ aufgenommen, die 1949 in einem separaten Kapitel untergebracht waren. Die „Erste Nachtluftpost“ figurierte nicht mehr in diesem Katalog.

BII. Havarierte Luftpost war auf 6 Seiten angewachsen.

BIII. Notflüge 1951-1957 als neues Kapitel.

BIV. Columbien wurde mit Preisen ergänzt.

C. Gelegenheitsflüge

CI. Sonder- und Versuchsflüge wurden neu angeordnet (wie noch im LPH 2000) mit 108 Positionen.

CII. Zeppelinpost nahezu unverändert, aber mit erheblichen Preissteigerungen.

Neu und / oder ergänzt sind die Kapitel

DI. Aerogramme der Swissair

DII. Aerogramme der Air France

EI. Private Flüge neu mit 27 Positionen, dabei der Australienflug von Carl Nauer und der Abessinienflug von Walter Mittelholzer (ohne Bewertungen).

EII. Charterflüge mit Gedenkblättern und Bordpost Swissair mit 6 Positionen.

Das Kapitel F. „Amtliche Luftpoststempel“ wurde auf den neuesten Stand gebracht, blieb aber in der Anordnung nahezu unverändert.

Das Kapitel „Fremde Stempel“ hatte nun 72 Positionen (1949 noch 23).

Den Schluss bildeten wieder die Kapitel G. Feldpost und H. Historischer Teil mit den „Abwurfzetteln“.

Der Überseeflug der DO-X, der im Katalog von 1949 noch ein separates Kapitel hatte, fehlte im Katalog 1961/62 vollständig.

Die **Ausgabe 1965/66** ist wiederum eine vollständige Neubearbeitung. Dieses Mal war der Redaktor Walter Rüetschi.

Der Katalog unterteilte sich in 15 Hauptteile und hatte so 15 Registereinschnitte. Die einzelnen Kapitel hatten jedoch davon unabhängig eine eigene, neue Nummerierung und eine neue Reihenfolge:

Chronologischer Index

Register-Nr 1: --

Register-Nr 2: 1. Flugpost (geflogene Belege)

1.1.1 Erstflüge

Register-Nr 3: 1.1.2 Erste Direkt-, Express- und Nachtflüge

Register-Nr 4: 1.1.3 Gesellschafts-Erstflüge der Swissair

Register-Nr 5: 1.1.4 Gesellschafts-Erstflüge fremder Gesellschaften

Register-Nr 6: 1.1.5 Erstflüge mit Düsenflugzeugen (Jet)

Register-Nr 7: 1.2.1 Sonder- und Versuchsflüge

Register-Nr 8: 1.2.2 Verunfallte Flüge

1.2.3 Notflüge

1.2.4 Raketenpost und Weltraumfahrt

1.2.5 Gedenkblätter und Bordpost Swissair

1.2.6 Private Flüge

Register-Nr 9: 1.3 Zeppelinflüge

Register-Nr 10: 2. Flugpostmarken und -vignetten

2.1.1 Pionierflugpostmarken 1913 (Vorläufer)

2.1.2 Reguläre Flugpostmarken ab 1919

2.1.3 Flugpost-Ganzsachen (Karten und Aerogramme)

2.1.4 Flugpostmarken Columbien mit „S“ Aufdruck

Register-Nr 11: 2.2.1 Werbevignetten

2.2.2 Flugpost-Etiketten und Einschreibzettel

2.3 Soldatenmarken

Register-Nr 12: 3. Flugpoststempel

3.1.1 Amtliche provisorische Stempel

3.1.2 Reguläre Entwertungsstempel

Register-Nr 13: 3.1.3 Offizielle Fremde Stempel bezogen auf die Schweiz

Register-Nr 14: 3.2.1 Vermerkstempel

3.2.2 Werbestempel

3.2.3 Automobil-Zusatzstempel

3.3 Feldpoststempel

Register-Nr 15: 4. Historischer Teil

4.1.1 Ballonpost

4.1.2 Luftschiffpost

4.2 Schaufliegen

4.3 Abwurfzettel

Diese Anordnung stellte eine gute Übersicht dar, war aber für den Gebrauch recht umständlich, so dass man sich die einzelnen Kapitel-Nummern doch nicht merken konnte. Zum Glück war auf der Seite neben dem Vorwort ein „Summarisches Inhaltsverzeichnis“ mit Seitenzahlen angegeben, das eigentlich die Registereinschnitte überflüssig machte. Im Kapitel „Erstflüge“ wurden nun erstmalig die einzelnen Ertappen von 30.4.1919 mit Bewertungen angegeben. Neu waren auch die Rückflüge aus dem Ausland katalogisiert und bewertet.

Die „Sonder- und Versuchsflüge“ wiesen nun 111 Positionen auf, die verunfallten Flüge 15. Neu waren die Kapitel „Erstflüge mit Düsenflugzeugen“, ein Spezialgebiet von Walter Rüetschi.

Bei „Raketenpost und Weltraumfahrt“ war nur der amtliche Raketenpostflug Bellinzona vom 5.11.61 aufgeführt.

Die übrigen Kapitel waren aus dem Katalog von 1961/62 wörtlich übernommen. Nur die Bewertungen wurden meist erhöht.

Bereits **1969** erschien eine neue Ausgabe, die sich nur wenig von der vorherigen unterschied. Aber ein neues Kapitel gab es doch: 1.2.5 „Tage der Aerophilatelie «FISA» mit den Belegen zum Tage der Aerophilatelie 1967 in Samedan und 1968 in Bellinzona. Für die Belege zur «LUPO 69» wurde auf einen folgenden Nachtrag verwiesen. Dieser „Nachtrag 1969“ erschien anfangs 1970 und enthielt alle seit September bis Dezember 1969 erfolgten Flüge, Marken und Stempel mit Bewertungen. In einem chronologischen Index der Flüge wurde auf das betreffende Kapitel hingewiesen, z.B. 5.V.69 Abidjan-Genf 1.1.2/1.1.4/3.1.3. Ja, diese Nummern sollte man aber im Kopf haben!

Schon drei Jahre später, **1972**, kam wieder ein neuer Katalog auf den Markt. Redaktor war wieder Walter Rüetschi. Es änderte sich nicht viel. Es gab lediglich ein neues Kapitel „Erstflüge mit Überschallflugzeugen“. Hier wurden einige „Maiden Flights“ amerikanischer Versuchsflugzeuge wie X-15, X-21, usw. aufgeführt, sowie die ersten Fabrikflüge der Tupolev TU-144 und der Concorde, aber ohne Preisangaben. Die Nr. 1 in diesem Kapitel war der Flug einer Schweizer Mirage mit Militär-Flugpost 6.1.69, der aber auch im Kapitel „Militärische Luftpost“ zu finden war. Diese Mehrfach-Eintragungen verursachten leider auch Fehler bei der Bewertung, weil ja bei Preisänderungen die Bewertungen bei allen Eintragungen gleich sein mussten, was oft vernachlässigt wurde.

1974 erschien ein Nachtrag zu diesem Katalog, der die Flüge; Marken und Stempel enthielt, die von Juni 1971 bis April 1974 neu waren. In einem Anhang wurden Flüge mit UNO-Genf Frankaturen neu aufgenommen. Bis Juni 1974 waren es 97 Positionen. Die Mehrfach-Eintragungen stiessen zunehmend auf Kritik. So wurde der Beleg Genf – Douala - Libreville 13.5.71 in fünf verschiedenen Kapiteln katalogisiert. Besonders die fünf Kapitel unter dem Hauptkapitel „Geflogene Belege“ (1.1.1 bis 1,1.5) erschwerten das Auffinden, verursachten Fehler bei der Bewertung und vergrösserten den Umfang des Kataloges. Aber Walter Rüetschi konnte solche Kritik schlecht vertragen, so dass er verärgert die weitere Bearbeitung des Kataloges ablehnte. Ein neuer Redaktor für den neuen Katalog musste nicht lange gesucht werden. Roland Kohl, Präsident SAV, stellte sich spontan zur Verfügung, den nächsten Katalog zu redigieren. Er hatte bereits eine konkrete Vorstellung, wie man dem Problem der Mehrfacheintragungen begegnen könnte. An einer der ersten Sitzungen der neuen Katalogkommission (ohne Walter Rüetschi) wurde diskutiert, ob eine Katalogausgabe im Loseblattsystem Einsparungen bringen würde. Eine neue Ausgabe müsste nur diejenigen Seiten enthalten, an denen Änderungen bzw. Anpassungen vorgenommen wurden. Die Bewertungen würden auf separaten Blättern angegeben. Dieses System bestach auf den ersten Blick. Bei detaillierter Betrachtung wies es aber grosse Nachteile auf:

- Der Ordner mit der Mechanik ist schwer und teuer.
- Das Papier für den Inhalt sollte reissfest sein, also auch schwerer und teurer.
- Die Anzahl neuer Blätter bei einer Neuauflage würde erheblich sein.
- Eine durchgehende Seitennummerierung wäre nicht mehr möglich.
- Das Aufsuchen der separaten Bewertungen würde umständlich und zeitraubend.
- Der Katalog wäre für die Verwendung an Tauschabenden und Börsen unhandlich.

Deshalb wurde beschlossen, von einem Loseblattsystem abzusehen, jedoch für die Zukunft diese Möglichkeit offen zu lassen. Das bedingt, dass jedes Kapitel mit der Seitennummer 1 beginnen müsste. Es wurde in der Sitzung auch beschlossen, das Buchdruckverfahren mit dem Bleisatz aufzugeben und ein neues Verfahren, den Offsetdruck mithilfe von Filmnegativen anzuwenden. Dies bedeutete eine Kostenersparnis und in Zukunft eine erleichterte Anpassung von Korrekturen und Ergänzungen. Der neue Redaktor machte sich auf die Socken, mit der Schreibmaschine den gesamten Text neu zu fassen. Eine Sparschrift-Schreibmaschine war dafür besonders gut geeignet. Gab es nachträgliche Ergänzungen und Änderungen, musste das Papier entsprechend zerschnitten und zusammengeklebt werden. Noch stand kein Computer zur Verfügung. Ende 1977 war das neue Manuskript fertig und konnte der Druckerei Prokop & Co. in Zürich übergeben werden. Die Umschlagzeichnung blieb seit 1961 unverändert. Nur die Farbe wurde gewechselt. Die Anzahl Seiten wuchs auf 425.

Der neue Katalog erschien **1978** und nannte sich nun endgültig „Handbuch“. Viele neue, für den Sammler wertvolle Informationen wurden aufgenommen. Anstelle der Kapitel-Bezeichnungen 1.1:1 usw. erhält jedes Kapitel einen allgemein verständlichen Code, z.B. EF für Erstflüge, SF für Sonderflüge, EJ für Erste Jet Flüge usw. Die fünf verschiedenen Erstflug-Kapitel wurden in einem Kapitel RF Regulärer Flugverkehr zusammengefasst, wobei jeder Beleg mit einem oder mehreren Codes versehen wurde, sodass jeder Beleg einer der bisherigen Kategorien zugeordnet werden konnte, aber nur einmal aufgeführt war. Ganz neu waren die Kapitel „Katapultflüge“, „Fremde Flüge mit CH- und FL-Frankaturen“ und „Ballonpost im Ausland mit Schweizer Ballons“. Andererseits entfiel das Kapitel „Raketenpost und Weltraumfahrt“, das in anderen Spezialkatalogen bearbeitet wurde. Es entfielen auch die Plattenunterschiede bei den Flugpostmarken, die im „Zumstein Spezialkatalog“ zu finden sind.

Das Kapitel „PF Pionierflüge“ wurde durch Abbildungen ergänzt. Der Pionierflug Morges – Lausanne 15.6.13 entfiel, da sich nach intensiven Recherchen herausgestellt hatte, dass es gar keinen Post Rückflug gegeben hatte. Die nicht verausgabte Oltener Flugmarke gehört zum Flugtag am 31.8.13 und nicht zum Flugtag vom 5.5.13. Das wurde endlich korrigiert. Das Kapitel „UF Verunfallte Flüge“ wurde gründlich überarbeitet und durch mehrere neu entdeckte Unfallbelege ergänzt. Im Kapitel „ZF Zeppelinfahrten“ wurden die bisher nicht katalogisierten Südamerikafahrten von 1934, 1935 und 1936 einzeln aufgeführt und bewertet. Bisher war jeweils nur die erste Fahrt im Jahr katalogisiert.

Auch der „HT Historische Teil“ wurde gründlich überarbeitet, ergänzt und in drei Kapitel eingeteilt: Ballonfahrten, Luftschiffahrten und Schaufliegen. Abbildungen von Belegen wurden hinzugefügt. Bisher waren nur Stempel und Vignetten abgebildet. Die Bewertungen mussten durchweg, teils erheblich, erhöht werden.

Der neue Katalog, oder nun nur noch das neue Handbuch, erhielt von allen Seiten Zustimmung. Nur eine negative Reaktion traf bei uns ein. Sie kam von Oskar Stahel, der seine Belege alle nach der zuvor genannten Methode mit 1.2.2, 1.3.1 usw. beschriftet hatte und nun alles neu beschriften musste.

1984 erschien wieder eine neue Ausgabe des Handbuches im gleichen Stil. Für die posthistorischen Sammler wurden die Schweizerischen Posttaxen und ein Dauerkalender hinzugefügt, der die Bestimmung eines Wochentages von 1901 bis in die Gegenwart ermöglichte. Dies wurde von verschiedenen neuen Katalogen nachgeahmt. Das Kapitel „UF Unfallpost“ wurde wieder beträchtlich erweitert und mit Abbildungen der Vermerkstempel ergänzt. Der Umfang des Handbuches wuchs auf 490 Seiten an. Die Herstellung übernahm die Plüss Druck AG in Zürich. Im Offset-Verfahren wurde dabei jede Seite fotografiert und die Film-Negative zu je 16 Seiten zum Druck zusammengestellt.

1992 war wieder Zeit für eine Neuauflage. Jetzt waren sämtliche Abbildungen als Film-Negative vorhanden. Die Druckerei musste den Text mit einem Mac-Computer bearbeiten und in Film-Negative umwandeln. In minutiöser Kleinarbeit musste ich dann die Abbildungen einkleben. Auf diese Weise konnte eine Menge Geld eingespart werden. Leider hatte dann die Plüss Druck AG den Druck schlecht ausgeführt, so dass es seitens der Sammler viele Reklamationen gab. Offenbar wurde ein Lehrbub mit dem Druck beauftragt, welcher mit der Druckerschwärze sparte, denn die Schrift und die Abbildungen waren grau statt schwarz. In dieser Ausgabe war eigentlich nur die Aufteilung der Entwertungstempel in „Reguläre Datumsstempel mit Inschrift Flugpost oder Luftpost (LpSt)“ und in „Reguläre Datumsstempel mit Inschrift Flugplatz oder Flughafen (FhSt)“. Den Vertrieb hatte wieder der Verein mit Bruno Mühlebach übernommen. In die Redaktionsarbeit teilten sich Roland Kohl und Tony Roth.

Das Handbuch **2000** hob sich deutlich von seinen Vorgängern ab. Da sich im Verein keinen Nachfolger für Bruno Mühlebach für den Vertrieb finden konnte, wurde nach heftigen Diskussionen an der Generalversammlung des SAV beschlossen, einen Verlag mit Druck und Vertrieb zu beauftragen. Die Firma Birkhäuser + GBC AG in Reinach, welche als Verlag der „Schweizer Briefmarken-Zeitung“ und des „Schweizer Briefmarken-Kataloges“ fungierte, bemühte sich, den Auftrag zu erhalten. Und so geschah es denn auch schlussendlich. Der Umschlag wurde mehrfarbig und graphisch neu gestaltet. Erstmals wurden auch ganzseitige, farbige Inserate zugelassen. Der Druck war einwandfrei. Am Aufbau, wie er sich seit 1978 bewährt hatte, änderte sich grundsätzlich nichts. Im Kapitel „RF Regulärer Flugverkehr“ wurden die Maschinentypenwechsel mit dem Code ET neu aufgenommen und die bisher schon vorhandenen Erstflüge, die aber eigentlich Anschlussflüge waren, mit dem Code AF anstatt Code EF versehen. Durch viele neue Abbildungen wuchs der Handbuchumfang auf 716 Seiten an. Der Verkaufspreis wurde vom Verlag auf Fr. 75.- festgesetzt. Die Redaktion hatten diesmal Roland Kohl und Hugo Ruoss.

Im 2003 wurde bereits wieder eine Neuauflage für **2005** geplant. Nachdem sich aber herausstellte, dass der Verlag viel mehr Exemplare gedruckt hatte als vereinbart wurde, muss wohl noch eine Weile zugewartet werden. Für die Neuauflage wird ins Auge gefasst, das Handbuch farbig zu drucken. Dies erfordert die Neubeschaffung der Originalbelege, was mit einem grossen Aufwand verbunden sein wird. Ein weiteres Problem betrifft die Nummerierung in den Kapiteln RF und SF. Die jetzige Nummerierung hat sich bestens bewährt und wurde auch bei anderen Katalogen übernommen. Aber jetzt muss sie dem neuen Jahrtausend angepasst werden, denn im Jahre 2019 würde „RF 19.1“ zweimal vorkommen. Neu muss die Jahreszahl vollständig angegeben werden: ab dem Jahr 2000 also „RF 2000.1“. Alle anderen Lösungen schaffen nur Unklarheit. Eine weitere Kategorie im Kapitel RF könnte die ersten Kartenschlüsse betreffen, die im Zuge des zunehmenden Interesses an der Postgeschichte an Bedeutung gewinnen. Die Erstflüge (EF) und die Anschlussflüge (AF) sind immer auch erste Kartenschlüsse (EK). Aber nicht alle EK sind auch EF oder AF. Problematisch ist, dass die Kartenschlüsse von der Post nicht publiziert wurden und wohl auch in Zukunft nicht publiziert werden. Auch hier muss nach einer Lösung gesucht werden. Sicher wird auch dieses Problem gelöst werden. So warten wir also auf das neue Luftposthandbuch, an dem bereits mit Hochdruck gearbeitet wird.

Zürich, im Sommer 2003

Roland F. Kohl, Ehrenpräsident SAV